



ЭКОНОМИКА

ФИНСКИЙ ТРАЙДЕМ

ПЕРЕВОЗКИ

ОСОБЫЙ РЕГИОН

СЕРВИС

ТРИ ПУТИ РАЗВИТИЯ

РОССИЙСКИЕ КОРНИ RENAULT TRUCKS



СТТ-2010: СЛАБОЕ ОЖИВЛЕНИЕ



ROAD SHOW 2010
DAF TRUCKS



ЕВРОСЛОНЫ
SCHMITZ CARGOBULL



ОЛДТАЙМЕРЫ
ГРУЗОВИКИ ФИНЛЯНДИИ

ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВОЙ ТЕХНИКИ

Профессиональные Трейлерные Технологии

В наличии и под заказ оригинальные запасные части для грузовой и прицепной техники ведущих европейских производителей.

- | | |
|-----------|---------|
| ■ KOEGEL | ■ SAF |
| ■ SCHMITZ | ■ BPW |
| ■ KRONE | ■ ROR |
| ■ WIELTON | ■ KNORR |
| ■ ТОНАР | ■ JOST |
| ■ WABCO | ■ GF+ |

Доставка в любой город России!



www.safbpwror.ru /812/ 640-03-37
г. Санкт-Петербург, Московское шоссе, 233 А



ПЕРЕПРАВА, ПЕРЕПРАВА...

СЛОВО РЕДАКТОРА

...берег левый, берег правый. К чему мы, собственно? А к тому, что развитие автотранспортного комплекса Северо-Западного региона, да и, пожалуй, страны в целом, зависит от состояния автомобильных перевозок.

Последние полтора года дела обстояли неважно. Только в 2009-м потери объемов грузоперевозок на автомобильном транспорте составили 21,4%. Причем именно автомобильные перевозки понесли наибольшие потери, поскольку в большей степени были ориентированы на потребительский спрос. Неудивительно, что продажи новых тяжелых грузовиков в прошлом году просто рухнули.

Кстати, восстановление идет не теми темпами, которые все хотели бы видеть. Майские данные дают прирост всего в 11,6%. Это самый низкий результат по отношению к морскому и железнодорожному транспорту.

Из последних тенденций стоит отметить увеличение средней дальности перевозок. Такая ситуация связана как со снижением спроса на перевозки малой и средней дальности, так и с тем, что в условиях падения спроса перевозчики вступают в конкуренцию с железнодорожным транспортом.

Развитие перевозок грузов автомобильным транспортом сдерживается низкой эффективностью использования парка. В парке грузовых автомобилей в России преобладает подержанная техника – 1998 года выпуска и старше, а также наблюдается достаточно низкая, по сравнению со странами Европы, доля транспортных средств средней грузоподъемности, что ограничивает возможности транспортировки грузов, увеличивает издержки транспортных компаний и расходы конечных потребителей.

Поэтому продавцы коммерческих автомобилей должны внимательно учитывать ситуацию на рынке перевозок и делать соответствующие выводы. А то, что автоперевозчики соображают в экономике не хуже кого бы то ни было и делают свой выбор с учетом многих обстоятельств, теперь ни для кого не секрет.

redactor@mirtransporta.ru

ГРУЗАВТОИНФО
ГРУЗОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ В ДЕТАЛЯХ

Ежемесячный специализированный журнал

Свидетельство о регистрации
средства массовой информации:
ПИ № 2-6848 от 14 октября 2003 года.
Выдано Министерством Российской
Федерации по делам печати,
телерадиовещания и средств
массовых коммуникаций.

Тираж 17 000 экз.

Все права защищены.

Использование любой информации,
опубликованной в данном издании,
возможно только с письменного
разрешения редакции.

Редакция не несет ответственности
за содержание предоставленных
рекламных материалов.

Материалы, помеченные *,
публикуются на правах рекламы.

**Учредитель
и издатель** ООО «Груз Авто-Медиа»

**Генеральный
директор** Константин Силков

**Руководитель
проекта** Наталья Механикова

Редактор Леонид Круглов

Дизайн Георгий Костерин

Печать ООО «Цветпринт»

**Адрес
редакции** 191040, Санкт-Петербург,
Лиговский пр., 74, оф. 216

Тел.: (812) 611-02-05,
+7 911 165 3050
e-mail: adv@mirtransporta.ru

**Рукописи не возвращаются
и не рецензируются**

Подписано в печать 30.06.2010

Распространяется бесплатно

**Приглашаем к взаимовыгодному
сотрудничеству журналистов
и всех заинтересованных лиц**



12



22



26

4

НОВОСТИ

12

СТТ-2010: СЛАБОЕ ОЖИВЛЕНИЕ

18

ФИНСКИЙ ТРАЙДЕМ
ИНТЕРВЬЮ С ТАПАНИ КОСКИ

22

KOMATSU С ЯРОСЛАВСКОЙ ПРОПИСКОЙ

26

РЫНОК ПЕРЕВОЗОК
В СЕВЕРО-ЗАПАДНОМ РЕГИОНЕ
ИНТЕРВЬЮ С ДМИТРИЕМ ПЛЕХАНОВЫМ



32



48



56

32

С ВОЗВРАЩЕНИЕМ!

36

ДОРОЖНОЕ ШОУ DAF

42

ЕВРОСЛОНЫ

48

ТРИ ПУТИ, ТРИ СОСТАВЛЯЮЩИХ

52

НОВОСТИ МИРА ШИН

56

ОЛДТАЙМЕРЫ ФИНЛЯНДИИ

62

РЕКЛАМА

63

АВТОВИТРИНА

ГРУЗОВИКИ

СЕРВИС

НА ДОСУГЕ



CRAFTER ДЛЯ МОЛОКА

Семь автоцистерн, построенных на базе шасси VW Crafter, были вручены одному из сельскохозяйственных предприятий Московской области. Эти автомобили будут использоваться для транспортировки и розничной продажи цельного молока.

Автоцистерны являются уникальной для настоящего момента совместной разработкой дилерского предприятия «Автотрейд-АГ» и компании «Технополис» – официального партнера ООО «Фольксваген Групп Рус» по производству специализированных автомобилей. Настоящий проект впервые реализован в России. Конструкция, сборка и установка цистерны для перевозки молока на шасси VW Crafter выполнена с учетом всех действующих санитарно-гигиенических норм и требований марки «Volkswagen Коммерческие автомобили».

Цистерны отлично приспособлены к эксплуатации в условиях российского климата. Они изготовлены из нержавеющей стали: внутренняя емкость из стали для пищевых продуктов, внешняя – из стали, выдерживающей большие перепады температуры. В конструкции применен современный легкий и экологически чистый термоизолирующий материал, который предотвратит замерзание продукции при транспортировке в зимнее время.

Все автомобили оснащены специальными разливочными модулями, которые позволят осуществлять как розлив продукции розничным покупателям, так и ее доставку мелкооптовым потребителям, таким, как детские сады и школы, где розлив молока производится в специальные пищевые фляги. В конструкции цистерн предусмотрен хозяйственный отсек, который может использоваться для перевозки набора шлангов, одноразовой посуды и иных целей.

ЛУЧШИЙ СРЕДИ ПРИЦЕПОВ

Компании Fahrzeugwerk Krone присвоена награда «Лучший бренд – 2010». Немецкий производитель коммерческой прицепной техники провозглашен победителем в категории «Прицепы».

Награда присуждена на основании результатов опроса, проведенного шуттгартским издательским домом etm-Verlag. Журналисты поинтересовались у читателей, техника какой компании производит на них наибольшее впечатление, и 8000 человек однозначно ответили, что считают Krone лучшим брендом среди прицепной техники.

Глава фирмы Бернард Кроне выразил признательность за доверие, оказанное бренду: «В эти непростые для транспортной индустрии времена оказанная нам честь является доказательством надежности нашего продукта и громадным стимулом на будущее. Мы постоянно совершенствуем нашу технику, чтобы транспортные предприятия могли работать успешнее. Примером этому служат в высшей степени позитивные отзывы владельцев наших прицепов Eco2Liner, способствующих экономии топлива».



НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ШИН

Компания Goodyear представила новые шины Omnitrac Mixed Service Steer II и Omnitrac Mixed Service Drive II (MSS II и MSD II) для управляемых и ведущих осей грузовых автомобилей, сочетающие в себе отличное сцепление на бездорожье, увеличенный пробег и улучшенное торможение на мокром дорожном покрытии. MSS II и MSD II – первые представители линейки шин mixed service для смешанных условий эксплуатации, т.е. предназначенных для использования как на грунтовых, так и на асфальтовых дорогах и созданных специально для грузовых автомобилей в строительной области.

УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР

Возможности обучения персонала на автомобильном заводе «Урал» станут намного шире: на предприятии открылся новый учебный центр, состоящий из семи аудиторий с современными средствами обучения и библиотеки.

Пять классов предназначены для профессиональной подготовки персонала по различным направлениям («теория сварки», «информационные технологии», «теория резания, станки и инструменты», «сосуды под давлением», «грузоподъемное оборудование»). Еще в двух классах ведется обучение по специальностям, связанным с охраной труда и промышленной безопасностью, а также с системами менеджмента качества и бережливого производства. Фонд специальной литературы включает в себя более 350 наименований учебных пособий.

УВЕЛИЧИВАЕТ ДОЛЮ

Государственная корпорация «Ростехнологии», концерн Daimler AG, Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), «Тройка Диалог» и ОАО «КамАЗ» объявили о закрытии сделки, по условиям которой госкорпорация «Ростехнологии», Daimler AG и ЕБРР увеличили доли в капитале ОАО «КамАЗ».

Согласно условиям сделки, государственная корпорация «Ростехнологии» увеличила свою долю в «КамАЗе» на 12,2%, в результате чего доля «Ростехнологий» в капитале «КамАЗа» составила 49,9%.

В свою очередь, концерн Daimler AG, выступая в качестве стратегического партнера, увеличил свою долю акций ОАО «КамАЗ» на 1%. ЕБРР в тесном сотрудничестве с Daimler AG приобрел акции «КамАЗа» в соответствии с долгосрочным стратегическим планом. Инвестиции ЕБРР позволили увеличить совместную долю партнеров – ЕБРР и Daimler AG – до 15%.

СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ

СП «МАЗ-МАН» успешно выдержало сертификационный аудит и получило сертификат соответствия системы менеджмента качества при разработке, производстве и ТО большегрузных автомобилей и погрузчиков стандарту СТБ ISO-9001-2009.

Сотрудники предприятия прошли обучение в необходимом объеме. Сертификационному аудиту органов сертификации Госстандарта предшествовал внутренний аудит.

Сейчас «МАЗ-МАН» ведет подготовительную работу для сертификации системы управления качеством по процедурам, предусмотренным другими международными системами аудита.

БЕЛАГРО – 2010

Выставка «Белагро» традиционно является местом встречи белорусских аграриев и основной площадкой демонстрации техники для агропромышленного комплекса.

Фронтальные погрузчики BME 1560 и BME 1565 уже давно завоевали популярность в своем классе и традиционно считаются самыми экономичными. Причем экономичность достигается не только показателями расхода топлива, но и низкими эксплуатационными расходами.

Кроме погрузчиков, на выставке будет продемонстрирован широкий спектр быстросменного навесного оборудования. Аграриям предложат ковши разных размеров, бульдозерные отвалы, вилы для тюков и силоса. Также продемонстрируют новый бульдозерный отвал с изменяемой геометрией. Данный тип навесного оборудования пользуется особым спросом в последнее время.

С момента начала производства погрузчиков постоянно совершенствуется техника, ее стараются адаптировать к нуждам клиентов. На сегодня предлагается достаточно много дополнительных опций к погрузчику, обогащающих его комплектацию.

Основные качества данного вида техники – удобство применения благодаря компактным размерам и быстросменность навесного оборудования.



ПРОБКИ2

Навигационная программа CityGuide первой в России стала собирать и использовать информацию о пробках. Данные о заторах в навигаторах с программой CityGuide появились в 2006 году. Сегодня идеологи компании запатентовали новую технологию маршрутизации по дорожным заторам и разработали систему «Пробки2», которая включает в себя пробки по полосам и статистику.

Помимо прогнозирования скорости на предстоящем автомобильном участке дороги, новая навигация научилась строить путь по условным полосам дороги. Если пробка вызвана съездом с магистрали и занимает «поворотные» ряды дороги, то навигация «CityGuide Пробки2» предложит продолжить движение по «красному» участку, предполагая наличие свободной полосы для движения прямо. Система собирает информацию о скорости тех автомобилей, которые проехали прямо, и тех, которые уходят на поворот. Это позволяет рассчитать глубину пробки и наличие свободных полос движения.

Сегодня по итогам «полевых испытаний» нового пробочного сервиса можно говорить, что технология «Пробки2» позволяет сэкономить до 50% времени в пути. Точность пробочной картины гарантируется большим числом автомобилистов, непрерывно отдающих информацию о своей скорости движения, а также сложным алгоритмом анализа данных.

Помимо новой маршрутизации пользователей ожидают изменения в интерфейсе и функционале программы. В CityGuide появились 3D-здания и 3D-модели архитектурных объектов. Включены новые онлайн-сервисы – динамические POI, мониторинг, сервис диспетчеризации, где точку финиша за водителя может выбрать диспетчер. Введены фоторазвязки (junction view) на сложных участках дороги.





НОВАЯ ЛИНЕЙКА

Компания Caterpillar сообщила о выпуске новой линии автогрейдеров серии К, состоящей из четырех моделей (120К, 12К, 140К и 160К), которая приходит на смену серии Н в стандартной версии. Модели серии К – это последнее дополнение к модельному ряду автогрейдеров Cat, представляющее исключительную ценность для заказчика, призванное удовлетворить широкий спектр его потребностей. До этого времени автогрейдеры серии Н являлись стандартом и широко применялись в промышленном строительстве, при выполнении горных работ и карьерных разработок, строительстве дорог и в государственных отраслях промышленности. Серия К продолжает эту традицию, опираясь на проверенную базу серии Н, с учетом потребностей ключевых клиентов и с применением усовершенствований для защиты окружающей среды.

Новая серия К специально разработана для соответствия уникальным условиям рынков с менее жесткими стандартами и требованиями. Она сохраняет верность стандартам качества, надежности и ценности, отличающим автогрейдеры Cat. Новые модели, в которых используются многочисленные технические новшества, обладают инновационными особенностями, отличаются повышенной производительностью, легкостью технического обслуживания и отвечают требованиям стандарта Stage II по токсичности выхлопных газов. Такие особенности, как двигатели Cat ACERT, устанавливаемая по заказу система AccuGrade Ready Option, усовершенствованный алгоритм управления мощностью и улучшенные возможности контроля, позволяют клиенту повысить производительность и напрямую повлиять на итоговую прибыль.

ПЕРВАЯ ПОБЕДА

Еще до начала первого, итальянского этапа Чемпионата Европы по кольцевым гонкам новые грузовики Renault Trucks и MKR Technology стали звездами кольцевых гонок в Мизано. В первую очередь, это заслуга пилотов, которые привели их к победе. Маркус Безигер стал победителем, набрав 44 очка по итогам четырех гонок. Второй важный фактор – уникальный дизайн, произведший сенсацию среди европейских любителей грузовиков.

Renault Trucks, главный партнер команды MKR Technology, предоставила двигатель DXi13 Racing, которыми оснащаются серийные модели Renault Magnum и некоторые модификации Renault Kerax. Компания также предоставила конюшне двух инженеров-мотористов на время проведения европейского чемпионата. Еще одной характерной особенностью грузовиков Premium Course стал их инновационный дизайн, разработанный командой Halle du design (HDD), входящей в Renault Trucks.

Premium Course оснащены коробкой передач и системой торможения фирмы Arvin Meritor. Последняя работает с Renault Trucks и MKR Technology. Renault Trucks Oils предоставила масла и горючее (diester), а компания Goodyear стала эксклюзивным поставщиком грузовых гоночных шин Racing.



ТЯГАЧ 2020 ГОДА

Шведский производитель грузовиков Volvo Trucks показал широкой общественности эскизы концепта нового поколения магистральных тягачей, которые должны появиться на дорогах после 2020 года.

«Наше видение будущих грузовиков не ушло слишком далеко, так как большинство технологий, которые будет иметь концепт, доступны уже сейчас», – отметил глава отдела дизайна компании Рикард Орелл.

Тем не менее, если посмотреть на внешний вид грузовика, он сильно разнится с тем, что мы привыкли видеть сегодня. Он станет более экономичным и экологичным за счет улучшенной аэродинамики.

ГАЗОВЫЕ IVECO

Iveco приняла участие в двенадцатой международной конференции и выставке газовых автомобилей в Риме.

Внимание к экологии – ключевая часть стратегии Iveco, что подтверждается автомобилями, которые компания представила на выставке. На открытой площадке был выставлен автобус Irisbus Citelis CNG рядом с EcoDaily Natural Power. Этот автомобиль на метане – последняя версия популярной модели Daily, которая с момента рождения нашла более двух миллионов покупателей. Сегодня модель может похвастаться рестайлингом и новыми двигателями, улучшенным интерьером и современной электроникой. На стенде Iveco демонстрировался EcoDaily Natural Power на водородометане – результат одной из последних разработок Fiat Group. Автомобиль имеет двигатель, работающий на водородометане и бензине (для бензина предназначен небольшой запасной бак).

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ФОРУМ

В Москве состоялся технологический форум «Шелл», который собрал более 300 представителей ведущих металлургических, строительных и горнодобывающих компаний России, производителей техники, эксплуатирующих организаций, представителей транспортных компаний, производителей легковых автомобилей и коммерческого транспорта из многих регионов России. Более 20 научных и технических специалистов «Шелл» рассказали клиентам о новейших технологических разработках современных продуктов и предоставляемых технических услугах.

Концерн «Шелл», ведущий поставщик смазочных материалов в мире, является крупнейшим инвестором в научно-исследовательские разработки среди компаний нефтегазовой отрасли. В подразделении «Шелл», занимающемся продвижением смазочных материалов, работает больше инженеров и технических консультантов, чем в любой другой компании из этой же отрасли.

КОМПАКТНЫЙ ЭКСКАВАТОР

Фирма Komatsu анонсировала гидравлический экскаватор PC228USLC-8. Последние компактные модели Komatsu выигрывают за счет проверенной репутации предыдущих моделей. Это касается и усовершенствования работы гидросистем, и более совершенного управления, и комфорта оператора, и увеличения грузоподъемности и устойчивости машины, и снижения расхода топлива. Рабочий вес машин PC228USLC-8 составляет от 53 200 до 54 400 кг, приводом является двигатель Komatsu SAA6D107E-1. Система электронного управления впрыском высокого давления сертифицирована в соответствии с требованиями к составу выбросов EPA Tier 3.

ХИНО – МОСКВА

В Москве на территории «Автокомбината №36» открылся первый дилерский салон Hino Motors в европейской части России – «Технический центр ХИНО – Москва», который будет осуществлять продажи и сервисное обслуживание всего модельного ряда грузовых автомобилей этой марки.

Сервисная станция центра оснащена современным оборудованием, здесь имеются посты для ТО и ТР с применением подъемников, приобретен полный пакет специального инструмента и диагностического оборудования. На станции работает высококвалифицированный персонал, прошедший обучение на заводе Hino Motors в Японии и в учебном центре во Владивостоке.

Сформирован первоначальный склад запасных частей, готовый удовлетворять потребности клиентов как на стадии приобретения автомобилей, так и при дальнейшей их эксплуатации.

Для привлечения внимания потенциальных клиентов к новому бренду развернута рекламная кампания. На период ее проведения вводится расширенная гарантия: с 2 до 3 лет или с 100 000 до 150 000 км.

Уже определился и первый покупатель грузовиков Hino. Им стала компания «Карго-Экспресс» из Москвы.



ЛЕСОВОЗНАЯ ТЕХНИКА

Холдинговая компания АвтоКрАЗ совместно с компанией «Велмаш-Украина» – одним из ведущих операторов на рынке подъемной техники традиционно приняла активное участие в выставке, продемонстрировав в работе современные образцы специализированной техники КрАЗ: сортиментовоз повышенной проходимости КрАЗ-6233М6 с установленным на него гидроманипулятором с продольной схемой складывания, предназначенный для погрузки, разгрузки и транспортировки сортаментного леса; шасси КрАЗ-65053 с мультилифтовой системой с крюковым захватом, предназначенной для ускоренной погрузки и разгрузки сменных платформ при перевозке щепы; лесовозный тягач КрАЗ-64372 для перевозки древесины.

Новая высокопроизводительная техника вызвала огромный интерес как у эксплуатационников, так и руководства отрасли. После изучения возможностей автомобилей КрАЗ Госкомсельхозу поручено проработать с холдинговой компанией АвтоКрАЗ договор о приобретении партии лесовозов и сортиментовозов для замены старой, физически изношенной техники в лесных хозяйствах страны. Технические специалисты и руководители Сосновского гослесхоза, на базе которого проходила демонстрация спецтехники КрАЗ, выразили надежду на то, что эти мощные автомобили отечественного производителя, доказавшие свои широкие возможности на вывозке леса в отдельных лесхозах страны, вскоре заменят их старые малопроизводительные лесовозы «Урал», полностью исчерпавшие свой ресурс. В настоящее время в автохозяйстве Сосновского лесхоза эксплуатируются 9 стареньких «Уралов».





Льготные условия

В июне 2010 года заключено соглашение о сотрудничестве между группой ГАЗ и ОАО «ВЭБ-лизинг». Согласно соглашению, представители малого и среднего бизнеса получили возможность приобретать в лизинг на специальных условиях модернизированные легкие коммерческие автомобили «Газель-Бизнес» и другие автомобили марки ГАЗ.

Соглашение с группой ГАЗ – часть стратегии ОАО «ВЭБ-лизинг», направленной на поддержку малого и среднего бизнеса, а также на увеличение продаж произведенных в России автомобилей. Благодаря достигнутым договоренностям покупателям техники марки ГАЗ, включая модернизированные легкие коммерческие автомобили «Газель-Бизнес», предлагаются лизинговые продукты с низким удорожанием, например продукт «Лизинг с удорожанием 0%».

Начальник управления маркетинга и развития ОАО «ВЭБ-лизинг» Андрей Гетманюк: «ГАЗ – лидер российского рынка легких коммерческих автомобилей, а также традиционный поставщик для малого и среднего бизнеса грузовиков «Газель», «Соболь» и легковых автомобилей Volga Siber. Льготные условия «ВЭБ-лизинга» – упрощенная система оценки финансового состояния лизингополучателей, требующая предоставления максимально сокращенного списка документов, и низкая ставка удорожания делают приобретение автомобилей марки ГАЗ еще более привлекательным и доступным для представителей малого и среднего бизнеса».

ОАО «ВЭБ-лизинг» работает на российском рынке с 2003 года и входит в число крупнейших лизинговых компаний России. По результатам рейтинга лизинговых компаний за 2009 год фирма заняла первое место по объему нового бизнеса.

СЕМИНАР CATERPILLAR

Компания «Цеппелин Русланд» провела специализированный семинар по строительной технике Caterpillar для строительных организаций и дорожно-строительных компаний.

Участники семинара ознакомились с последними технологиями и предложениями эксклюзивного дилера Caterpillar – компании «Цеппелин Русланд». В программу мероприятия вошли специализированный семинар «Техника Caterpillar. Сервис. Финансирование. Аренда», демонстрационный показ строительной техники Caterpillar (колесный экскаватор CAT 320DL, колесный погрузчик CAT 950H, экскаваторы-погрузчики серии Е и др. техника), а также возможность самостоятельного опробования техники в действии.

Программа специализированного семинара включала в себя следующие темы: презентация компании-производителя Caterpillar и его официального эксклюзивного дилера – «Цеппелин Русланд», преимущества услуг, предоставляемых авторизованным сервисом, новые виды сервисных контрактов – CSA-контракты, программы финансирования Cat Financial и «Цеппелин Русланд» при покупке новой и подержанной строительной и дорожной техники Caterpillar, аренда техники Caterpillar и ряд других. По окончании семинара участники имели возможность задать вопросы.



ВОСТРЕБОВАННЫЙ ЗАДЕЛ

Компания John Deere Power Systems одной из первых начала заниматься системами рециркуляции отработавших газов и турбокомпрессорами с изменяемой геометрией. Именно этот задел John Deere Power Systems позволил ей объявить о технологических решениях, которые будут обеспечивать соответствие всей линейки промышленных дизельных двигателей строгим нормам Interim Tier 4/Stage III B. Нормы Interim Tier 4/Stage III B для двигателей мощностью 130 кВт и более вступают в силу 1 января 2011 года, а нормы Interim Tier 4/Stage III B для двигателей мощностью от 56 кВт до 130 кВт – 1 января 2012 года.

АЭРОДИНАМИЧНЫЙ ТРЕЙЛЕР

Английская компания Cartwright Group сообщает о выпуске «самого совершенного, с точки зрения аэродинамики, в мире» закрытого трейлера Cheetah Fastback. Независимые дорожные испытания показали, что при эксплуатации нового трейлера достигается экономия топлива в 9-10% по сравнению с трейлером такого же размера в форме традиционного прямоугольного параллелепипеда. Представители фирмы заявляют, что идея создания трейлера такой формы родилась из бесед с заказчиками. Кузов трейлера зрительно делится на две части: с прямой и покатой крышей.

Низкая посадка трейлера не является препятствием для его загрузки со стандартных дебаркадеров: при подъезде к платформе пневмоцилиндры подвески поднимают полуприцеп на требуемую высоту. Для этого необходимо просто воспользоваться имеющимся для этих целей в пневмосистеме краном подачи воздуха.

ПРИЦЕПЫ HARTUNG

Челябинский кузнечно-прессовый завод (ЧКПЗ) приступил к серийному производству универсальных большегрузных прицепов серии Hartung грузоподъемностью 43, 60, 80 и 100 тонн.

По сообщению директора по производству спецтехники ОАО «ЧКПЗ» Дмитрия Растунова, это принципиально новый продукт, который ранее предприятием не выпускался. До последнего времени завод выпускал полуприцепы грузоподъемностью от 26 до 60 тонн, рассчитанные на эксплуатацию в автопоезде с седельными тягачами. Новые прицепы могут эксплуатироваться как с седельными тягачами, так и с самосвалами и бортовыми автомобилями. Каждый прицеп состоит из подкатной тележки грузоподъемностью от 10 до 40 тонн и непосредственно полуприцепа.

Транспортные единицы могут успешно применяться в строительной, дорожной и нефтедобывающей отраслях.

ПРИЗ ПРИЗОВ

Во время празднования национального Дня инноваций Италии компания Iveco была награждена «Призом призов». Эта премия присуждается министром государственного управления и инноваций и вручается от лица президента. Назначение премии «Приз призов» – содействие наиболее инновационным компаниям, университетам, органам власти, хозяйствам и частным инвесторам с целью повышения инновационной культуры в стране.

Премия отмечает самый передовой опыт в разных областях. Она оценивает, прежде всего, возможность воплотить идею в продукции, производственном процессе или услугах, которые могут успешно продаваться.

ДЛЯ ПОЧТЫ РОССИИ

В июне 2010 года на территории «Вольво Трак Центр Москва-Север» прошла отгрузка первого грузового автомобиля Volvo FM калужской сборки с цельнометаллическим кузовом объемом 43 м³ для Главного центра магистральных перевозок почты, являющегося филиалом ФГУП «Почта России».

Volvo FM произведен на заводе Volvo Group в Калуге по технологии полномасштабной сборки и оснащен двигателем объемом 11 литров мощностью 370 л.с. с колесной формулой 4x2 и автоматизированной трансмиссией Volvo I-Shift.

Для обеспечения максимального комфорта водителя в дальних рейсах спальная кабина имеет кондиционер, заднюю пневмоподвеску, электрическое управление зеркалами, омыватель фар и иммобилайзер.

Для эксплуатации совместно с прицепами автопарка «Почты России» на Volvo FM установлено заднее сцепное устройство. Автомобиль выполнен в полном соответствии с цветографическими требованиями компании «Почта России».

Цельнометаллический фургон изготовлен на российском предприятии «Новтрак». Кузов учитывает специфические требования компании по креплению грузов, в частности, на его боковые стенки установлен ряд крепежной ленты.



СТАРТ-СТОП НА CRAFTER

VW Crafter становится еще более экономичным, а значит, более экологически чистым. В дополнение к успешно внедренной технологии AdBlue, которая позволяет Crafter Blue TDI экономить до 0,9 л топлива, теперь предлагается система Engine Start-Stop, которая обеспечит еще большую экономию горючего.

Система активируется одним нажатием кнопки. Она выключает двигатель, если автомобиль без включенной передачи стоит более трех секунд, а температура воздуха за бортом выше трех градусов. При нажатии на педаль сцепления двигатель снова немедленно запускается.

Может показаться, что данная система значительно снижает уровень комфорта при ее ежедневном применении. Но на практике можно убедиться в обратном. Дополнительным аргументом к использованию системы Engine Start-Stop выступает потенциал экономии горючего. При перемещении исключительно по городу экономия топлива может вырасти до 20%.

В городах на потребление горючего влияют, прежде всего, пребывание в пробках и остановки перед светофором. При небольшой плотности движения в городе средняя скорость составляет 30 км/ч. В этом случае расход топлива возрастает на 50%, по сравнению с ездой при постоянной скорости 60 км/ч. Если же частота остановок возрастает, потребление горючего быстро увеличивается вдвое. Отключение двигателя благодаря системе Engine Start-Stop позволяет избежать этого и к тому же уменьшить вредное воздействие на окружающую среду.

Опция Engine Start-Stop доступна и для России. В нашу страну поставляются двигатели экологического стандарта Евро-4.





VOLVO В СОЧИ

Состоялось открытие авторизованной сервисной станции Volvo Trucks «Глобал Трак Сервис» в Сочи. Она стала 43-й по счету фирменной СТО компании в России, еще больше расширив географию сервисного присутствия Volvo на отечественном рынке послепродажных услуг грузовой техники.

С открытием высокопрофессионального сервиса Volvo все грузовые автомобили Volvo данного региона получили возможность обслуживаться непосредственно в Сочи. Кроме того, «Глобал Трак Сервис» удобно расположен по отношению к объектам олимпийской стройки Сочи-2014, что позволит оперативно проводить плановую профилактику, техобслуживание и ремонт техники, задействованной в возведении спортивных объектов и инфраструктуры.

Сочинская СТО Volvo Trucks «Глобал Трак Сервис» будет работать в двухсменном режиме без выходных. Она оснащена всем необходимым оборудованием, включая подъемники, кран-балку, яму для диагностики и ремонта, а также двумя постами обслуживания грузовой техники.

Кроме того, сервисная станция имеет собственный глубокий склад запасных частей, что обеспечит клиентам оперативность сервиса и ремонта. Также на «Глобал Трак Сервисе» в Сочи будут работать эвакуатор и автомобиль экстренной технической помощи в рамках услуги Volvo Action Service.

Основу профессионального коллектива механиков сочинского «Глобал Трак Сервиса» составили московские специалисты с большим опытом работы на зеленоградской сервисной станции Volvo Trucks, которая по праву считается одной из лучших СТО Volvo в России.

TRANSIT CONNECT L2

Ford сообщил о новой серии L2 Transit Connect, заказы на которую уже принимают официальные дилеры компании. Рекомендованные розничные цены на новую модель стартуют с 649 000 руб.

Новая серия L2 Transit Connect представляет собой чрезвычайно прочный и надежный фургон на короткой или длинной колесной базе с лучшей в классе грузоподъемностью. Автомобиль оснащается дизельным турбодвигателем объемом 1,8 л и мощностью 75 или 90 л.с. с механической трансмиссией. В список базового оснащения входят антиблокировочная тормозная система, полноразмерная стальная перегородка, задние распашные двери с функцией открывания на 180°. Благодаря конкурентному межсервисному пробегу 1 год / 20 000 км и низкому расходу топлива стоимость владения новой модели является одной из лучших в своем сегменте.

Клиенты также могут выбрать другие комплектации автомобилей Ford Transit Connect с дизельными двигателями объемом 1,8 л и мощностью 75, 90 и 110 л.с. В 2009 году они подверглись значительным изменениям. Грузовая модификация теперь представлена двумя сериями – Base и Trend в сочетании с короткой базой и низкой крышей или длинной базой и высокой крышей.



ПОГРУЗЧИКИ JOHN DEERE

Компания John Deere Construction & Forestry сообщила о начале выпуска погрузчиков бревен новой серии D – моделей 335D и 437D. На погрузчики устанавливаются двигатели серии 6068 Tier 2 PowerTech с системой впрыска высокого давления с электронным управлением.

Еще одной особенностью новинок является наличие усиленного подшипника поворотной платформы, шестеренчатого механизма поворотной платформы с зубьями увеличенной толщины, усовершенствованным гидрораспределителем, новым монитором системы управления и системой автоматического перевода двигателя в режим частоты вращения холостого хода при отсутствии нагрузки на рабочих органах.

ПОД НОВЫМ РУКОВОДСТВОМ

1 июля 2010 г. Ларс Химмер возглавил руководство компании MAN Nutzfahrzeuge в регионе сбыта СНГ.

Являясь специалистом по экономике и организации производства, в последнее время Ларс Химмер занимал пост заместителя директора корпорации Volvo Truck Corporation в России. В новой должности он сменил Пера Густава Нильссона, оставившего предприятие по собственному желанию.

Профессиональную карьеру Ларс Химмер начал торговым атташе в посольстве Дании в России. С середины 90-х занимал различные должности в компании Dandy A/S в Дании и России, пока в 2003 г. не перешел в корпорацию Volvo Truck Corporation на должность коммерческого директора сначала представительства в Хорватии, затем представительства в Латвии. В 2007 г. был назначен заместителем директора Volvo Trucks в России.

НАЧАЛО СБОРКИ

Продолжая выполнение промышленного соглашения между CNH и ОАО «КамАЗ», совместное предприятие CNH-KamAZ Industrial начало сборку тракторов моделей T8050, T9040 и T9060 мощностью, соответственно, 535, 435 и 325 л.с., а также 300-сильных комбайнов CSX7080 и 272-сильных комбайнов CSX7060 марки New Holland Agriculture.

Производство, занимающее площадь более 50 000 м², намерено выпускать технику, которая будет реализовываться, в первую очередь, на внутреннем рынке, а потом и в странах СНГ. Запланированные на начальном этапе инвестиции в 70 млн долларов США позволят наладить производство 4000 ед. техники ежегодно.

КОВШИ-ИЗМЕЛЬЧИТЕЛИ

Подразделение JCB Attachments компании JCB представило линейку ковшей-измельчителей, разработанных специально для работы с гусеничными экскаваторами JCB. Представлены три базовых модели ковшей – CB60, CB70 и CB90 – с двумя вариантами для каждой из двух более крупных моделей для полного соответствия мощности и подъемным возможностям модельного ряда экскаваторов серии JS.

Ковш-измельчитель приводится в действие от стандартной цепи гидромолота, использует фиксированную челюсть в основании ковша и подвижную челюсть с гидравлическим приводом в верхней части ковша.

Измельчение материала происходит при возвратно-поступательном перемещении подвижной челюсти валом-эксцентриком.

Ковш модели CB60 предназначен для работы с экскаваторами JCB JS160-190 и обладает объемом 0,45 м³. Ковш модели CB70 доступен в двух вариантах (оба 0,6 м³) для работы с экскаваторами JS200-220 и JS240-260. Аналогично, ковш модели CB90 доступен в двух вариантах (оба 0,75 м³) для работы с экскаваторами JS240-260 или JS290-360.



ВТОРОЙ НА ФИНИШЕ

Состоялся очередной этап кольцевых гонок Чемпионата Европы в испанском Альбасете. Для российского гонщика Александра Львова, выступающего за команду Эгона Аллгойера, первый гоночный день сложился удачно. Свободные тренировки показали, что Александру по силам будет бороться за место на подиуме на испанском этапе.

Проиграв одну позицию на старте, Александр в плотной борьбе смог отыграть ее. Но за круг до финиша в одном из поворотов произошла авария, и судьи вывесили желтые флаги: в этом месте обгоны запрещены. Подъезжая именно к этому повороту, Александр догнал кругового пилота и не мог его обгонять, чем воспользовался его соперник – французский пилот Антонио Жанек. Финишную линию Александр Львов пересек на седьмой позиции, но за обгон под желтые флаги руководитель гонки наказал французского пилота, и в итоге Александр занял шестое место.

Старт второй гонки происходит с третьей позиции. Уже в первом повороте Александр оттесняет соперника и выходит на второе место, вслед за своим напарником по команде. Первые два круга он перекрывает все попытки атаки со стороны соперников, и когда это удастся, устремляется в погоню за первым местом. Через круг он уже висит на хвосте у лидера заезда, и следующие три круга машины едут бампер в бампер. На шестом круге гонки лидер допускает ошибку на торможении, вылетает с трассы и застревает в гравии. Александр Львов становится новым лидером гонки. Однако за три круга до финиша его обходит один из соперников, и финишную линию Александр пересекает вторым.

Это первый подиум Александра на этапах Чемпионата Европы на грузовиках.

ТУРБОКОМПРЕССОРЫ

БОЛЬШОЙ АССОРТИМЕНТ ПРОДУКЦИИ НА СКЛАДЕ

ДОСТАВКА ЛЮБЫМ ВИДОМ ТРАНСПОРТА В ЛЮБОЙ РЕГИОН РФ

ПОСТАВКА ЗАВОДОВ-ИЗГОТОВИТЕЛЕЙ

В НАЛИЧИИ И НА ЗАКАЗ. ГАРАНТИЯ

КАЧЕСТВЕННЫЙ РЕМОНТ

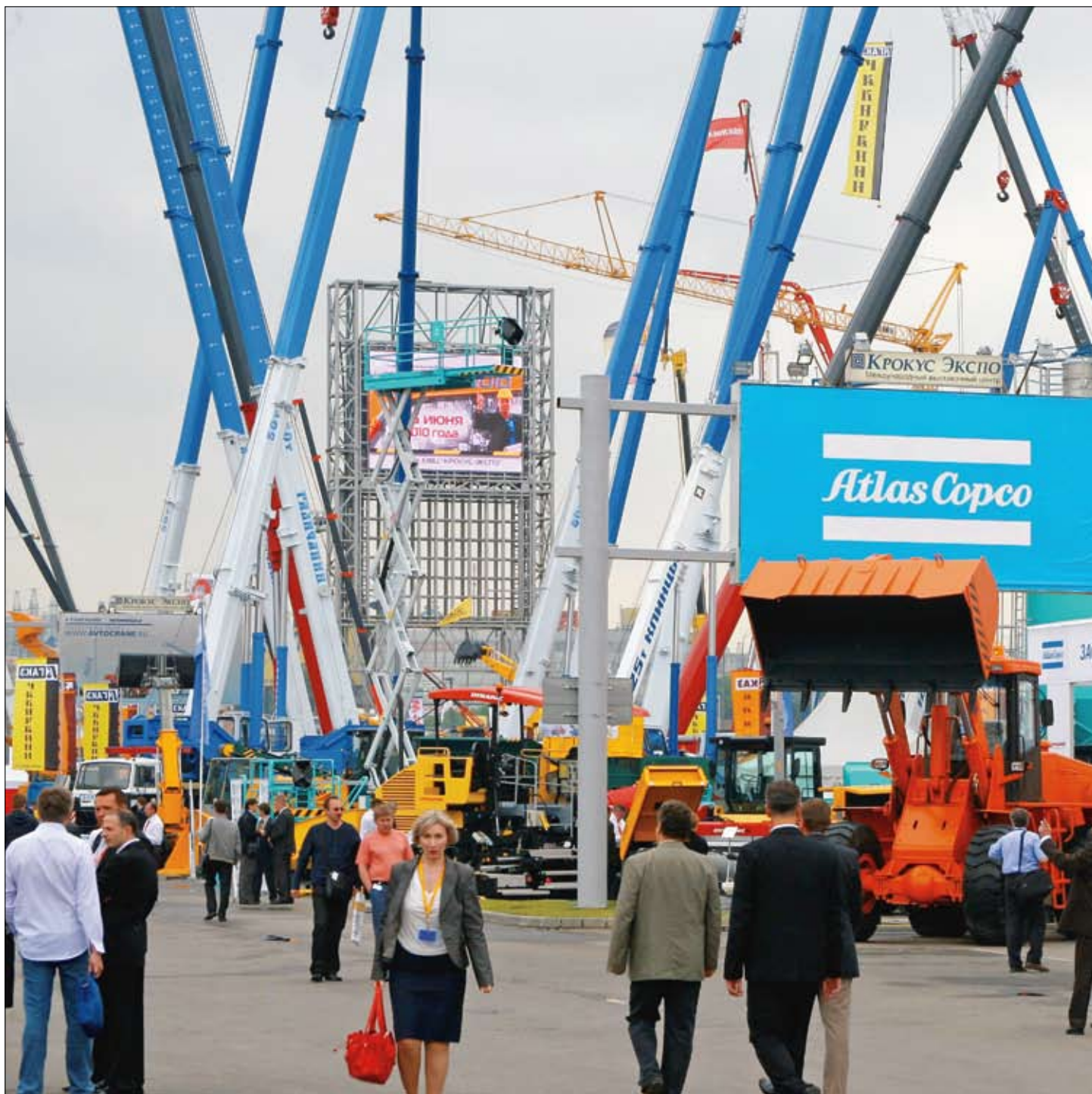
СКИДКИ ПОСТОЯННЫМ КЛИЕНТАМ

для ЛЮБОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ и ИМПОРТНОЙ ТЕХНИКИ

ТУРБОЛАЙН

СПб, пр. Непокоренных, д. 63, к. 2
(812) 718-5618, 718-5619

www.turboline.ru
www.turbolinespb.com



СТТ-2010: СЛАБОЕ ОЖИВЛЕНИЕ

ПРОШЕДШАЯ НЕДАВНО В МОСКВЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА «СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ – 2010» ВСЕЛИЛА СЛАБУЮ НАДЕЖДУ НА ВЫЗДОРОВЛЕНИЕ СТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА. ВНОВЬ ОБИЛИЕ ФИРМ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ, А ВМЕСТЕ С НИМ – ГРОМКИХ И НЕ ОЧЕНЬ ЗАЯВЛЕНИЙ. СЕРГЕЙ НИКОЛАЕВ, ФОТО АВТОРА.



О том, что все идет в лучшую сторону, можно было судить, в частности, по появлению китайских производителей автотехники, поскольку в условиях кризиса заградительные пошлины были направлены в первую очередь против них.

Наконец, во время проведения выставки в Ярославле открылся завод Komatsu по полноценному производству экскаваторов и вилочных погрузчиков. Событие знаковое для экономики. Более подробно о нем читайте в этом же номере нашего журнала.

Если продолжить тему прихода зарубежных фирм на отечественный рынок, нельзя не упомянуть и об открытии завода в Брянске. Белорусская фирма «Амкор» прикупила там «свечной заводик» и наладила производство фронтальных строительных погрузчиков марок 332A/B, 342A, 343B и 352 с емкостью ковша от 1,9 до 2,6 м³. К ним предусмотрены различные сменные органы: грузовые вилы, безбалочная крановая стрела, а также разнообразные отвалы.

Однако посмотрим, что предлагается строительному комплексу в посткризисный период производителями как автомобильной, так и строительной техники.

Часть автопроизводителей, «проигнорировав» выставку «Комтранс», выставили свою продукцию на СТТ. К примеру, автозавод «Урал» представил публике недавно заявленное семейство полноприводных машин с кабиной над двигателем. К последним можно отнести бортовой «Урал-4320-3971-58» (6х6, грузоподъемность 10 т) и вахтовый автобус «Урал-32552-3011-59» (4х4). Авто-

мобиль в бескапотном исполнении создан в процессе модернизации серийного шасси «Урал-4320». За счет смены традиционной капотной компоновки на бескапотную удалось увеличить монтажную длину кузова, что позволило осуществлять перевозку контейнеров с еврогабаритами.

Среди других новинок отметим самосвал «Урал-63685-03» (6х4, полная масса 25,5 т, грузоподъемность 15 т). Усовершенствование технических и эксплуатационных характеристик автомобиля позволило добиться оптимального соотношения его грузоподъемности и экономичности, а также снизить стоимость владения автомобилем и увеличить его производительность. Автомобиль может комплектоваться рассчитанными под осевую нагрузку 10 т мостами Raba, двигателями мощностью от 250 до 362 л.с. и 8-, 9- и 12-ступенчатыми КП. Машина оснащается двухместной кабиной без спального места. Самосвальная платформа имеет объем 10 м³. Автомобиль может выпускаться в разном исполнении: самосвал, седельный тягач и шасси под размещение спецтехники.

Принципиально новая для завода машина – полноприводной самосвал повышенной грузоподъемности «Урал-6370» (6х6, полная масса 33,5 т, грузоподъемность 20,4 т). Автомобиль обладает повышенным эксплуатационным ресурсом, поскольку оборудован комплектующими зарубежного производства: механической 16-ступенчатой коробкой передач ZF16S2220TD, 2-ступенчатой раздаточной коробкой ZF с блокируемым межосевым дифференциалом и мостами Raba.

Прежде всего, стоит отметить одну важную особенность нынешней выставки. В условиях кризиса стало невыгодно делить и без того малые выставочные площадки. Посему еще в прошлом году был подписан контракт между организаторами выставки СТТ и Conexpro Russia о расширении первой за счет включения в ее экспозицию элементов второй начиная прямо с этого года. Что ж, можно констатировать: посетители выставки от этого только выиграли. Скорее всего, не в проигрыше и экспоненты, не надо ломать голову, где лучше выставляться.





В кабине улучшены интерьер и параметры рабочего места. Конструктивные особенности машины предусматривают возможность установки системы автоматической подкачки шин. Большегруз «Урал-6370» может выпускаться как седельный тягач, трубоплетевоз, самосвал и шасси с удлинённой базой под спецнадстройки.

Основной агрегат – дизель ЯМЗ-650 мощностью 412 л.с. Базовые модели семейства ЯМЗ-650 соответствуют экологическому стандарту Евро-3: на основе этого двигателя специалисты «Автодизеля» и инжи-

ниринговой британской компании Ricardo разработали двигатель ЯМЗ-651, соответствующий экологическому стандарту Евро-4.

Поскольку специфика деятельности СП «Ивеко-АМТ» (ранее ООО «Ивеко-УралАЗ») заключается в производстве специальных автомобилей Iveco-AMT (аналог Iveco Trakker) для нефтегазовых, лесных, строительных и других отраслей, экспозиция компании была посвящена именно этому направлению.

Трубоплетевозный автопоезд в составе плетевоза-трубовоза Iveco-AMT-633900 и прицепа-ропуса

СAB 9042-0000012-22 предназначен для перевозки труб разного диаметра длиной до 36 метров, используемых при строительстве и обслуживании газовых и нефтяных трубопроводов. Грузоподъёмность автопоезда составляет 45 т. Трубоплетевоз рассчитан на эксплуатацию в сложных дорожных и климатических условиях при температуре воздуха до -45°C. Он имеет полноприводное исполнение (6x6), односкатную ошиновку и комплект опций северного исполнения.

Наконец, до России дошла новинка Кременчугского автозавода –



1. «Урал-4320-3971-58» (6x6).
2. «Урал-63685-03» (6x4).
3. «Урал-6370» (6x6).
4. KrAZ T17.0EX «Бурлак».
5. Tatra Jamal T163-390SKT 6x6.R1 Euro 3.
6. Плетевоз-трубовоз Iveco-AMT-633900 (6x6).

самосвал С20.0. Сейчас завершены работы по его доводке. Особенностью автомобиля является компоновка с кабиной над двигателем с возможностью установки в моторном отсеке широкого ряда силовых установок. Просторная кабина, как и автомобиль в целом, отвечает современным требованиям дорожной безопасности. В качестве одного из силовых агрегатов рассматривается ЯМЗ-6501.10 Евро-3 мощностью 362 л.с. Грузоподъемность самосвала 20 тонн.

Дополнял экспозицию полноприводный седельный тягач KrAZ-T17.0EX «Бурлак», недавно поставленный в производство. Машина предназначена для буксировки полуприцепа полной массой 65 т по всем видам дорог и бездорожью. Тягач комплектуется двигателем ЯМЗ-6581.10-06 Евро-3 мощностью 400 л.с., новой КП с «ползущей» передачей, новым рулевым механизмом интегрального типа и модернизированной задней балансирной подвеской.

Чешская Tatra в лице официального дилера – группы компаний АТТ представила ряд автомобилей с односкатной ошиновкой. Прежде всего, это седельный тягач Tatra TERRNo1 T815-290N9T 8x8.R1 Euro 3 для работы в составе автопоезда полной массой до 90 т. Мощность двигателя тягача 408 л.с.

Строительный самосвал Tatra TERRNo1 T815-2A0S01 6x6.R1 Euro 3 грузоподъемностью 17 т с емкостью кузова 12 м³ предназначен для работ как на дорогах общего пользования, так и в условиях абсолютного бездорожья в сложных погодноклиматических условиях. Карьерный

самосвал Tatra Jamal T163-390SKT 6x6.R1 Euro 3 рассчитан на перевозку 23 т различных грузов в кузове объемом 16 м³.

Если развить самосвальную тему, то на выставке ряд фирм предлагали полнокомплектные самосвалы (КамАЗ, «Урал», KrAZ, Astra), самосвальные кузова (Meiller, Grunwald) и самосвальные полуприцепы (ЧМЗАП «Уралавтоприцеп», Grunwald), так что выбор можно было признать всеобъемлющим.

Из других надстроек, в массовом порядке присутствовавших на выставке, можно выделить крановоманипуляторные установки. Предложение было от самых небольших – в лице Ferrari 330A3 (1480 кг на вылете 1830 мм) на шасси Peugeot Boxer 335L3 до одного из самых мощных – КМУ F1100AXP в линейке фирмы FASSI на 4-осном шасси Susi C500.

Плавно переходя к строительной технике, можно отметить жесточайшую конкуренцию в стане крановых установок на автомобильных шасси. Стоит одному производителю выпустить отличное от других исполнение крана, как тут же появляется аналогичная разработка у конкурентов. В качестве примера можно привести модельные ряды кранов «Ивановец» и «Галичанин». Как только были представлены новые «Ивановец» KC-64714 и KC-7474 грузоподъемностью 60 и 80 тонн соответственно на базе собственного шасси БАЗ-8033 (8x4), так тут же «Галичанин» ответил 50-тонным KC-65713-6 на шасси МЗКТ-652714 (8x8) и 80-тонником KC-74713 на шасси МЗКТ-790200 (10x10).

Кстати, шасси БАЗ-8033 (8x4) обладает большим запасом проч-



1. «Сочленник» Volvo A35E.
2. Более легкие грейдеры серии G от John Deere.
3. Новый экскаватор-погрузчик марки JCB.



1



2



3

ности, повышенной проходимостью и отличной маневренностью. Применение в конструкции шасси специальной опорно-ходовой рамы позволило существенно понизить центр масс крана и тем самым улучшить его устойчивость на дороге по сравнению с привычными автомобильными шасси.

Немало новинок показали ведущие зарубежные производители строительной техники. На стенде Volvo Construction Equipment было устроено демо-шоу с участием сочлененного самосвала A35E, колесного погрузчика L150F и гусеничного

экскаватора EC360B Prime. Заметим, что на выставке состоялся премьерный показ этой серии экскаваторов в России.

Также на стенде была представлена экспозиция дорожной техники Volvo. Помимо этого посетители выставки имели возможность детально ознакомиться с предложениями по сервису, в частности, была детально представлена знаменитая телематическая система Care Track, которая с июля 2009 г. поставляется на российский рынок в стандартной комплектации и подключается на 3 года без абонентской платы.

Для усиления своей маркетинговой позиции в Российской Федерации Volvo Construction Equipment (VCE) подписала эксклюзивное соглашение с компанией Ferronordic, которая будет осуществлять распространение и продажу продукции компании VCE по всей стране. Как эксклюзивный дилер VCE в самой большой стране мира компания Ferronordic планирует инвестировать в регион порядка 100 миллионов евро к концу 2015 г. Это партнерство приведет к существенному росту количества подразделений: с имеющихся сегодня 30 до 90.



1. Образец самосвального кузова от Meiller.

2. Колесный экскаватор ЕК-14-60-60.

3. Погрузчик «Амкодор» российской сборки.

4. 60-тонный кран «Ивановец» КС-64714.

5. 50-тонный кран «Галичанин» КС-65713-6.



Соглашение, находящееся в стадии завершения, потребует значительных инвестиций в развитие персонала, что обеспечит Volvo активное присутствие на всей обширной территории страны.

Компания JCB представила свои инновационные продукты. В частности, новый модельный ряд экскаваторов-погрузчиков 3CX и 4CX, а также три новые модели уплотнительной техники: тяжелый танDEMный асфальтовый виброкаток VMT860 и два новых катка с ручным управлением VMD70 и VMD100.

Фирма John Deere в своей экспозиции сделала упор на представление новой серии мини-погрузчиков D в исполнении 318D и 328D, а также линейки грейдеров, расширенной четырьмя более легкими моделями: 670G, 672G, 770G и 870G.

Трубоукладчик RL64 Litronic, продемонстрированный на стенде Liebherr, используется как для транспортировки труб, так и в качестве источника питания для сварочного оборудования, оборудования обработки концов труб или компрессоров. Главной его особенностью является асимметричная ходовая часть. Широкие траки со стороны стрелы позволяют выполнять работу непосредственно на краю траншеи, а узкие траки со стороны противовеса уменьшают потребную рабочую зону и упрощают транспортировку.

Отечественные производители строительной техники предложили ряд своих новинок – как уже освоенных в производстве, так и готовых к запуску в самое ближайшее время. Дивизион «Спецтехни-

ка» группы ГАЗ представил колесный экскаватор ЕК-14-60-60 нового поколения, оснащенный новым рабочим оборудованием: удлиненная основная рукоять (2200 мм) при сохраненном объеме ковша (0,8 м³) позволяет увеличить глубину копания до 5,19 м с той же производительностью. На новой модели применяется двигатель британской компании Perkins, который увеличивает моторесурс экскаватора. Усовершенствована капотная система машины, изменена компоновка топливного и гидравлического баков для обеспечения легкого доступа к узлам и агрегатам при техническом обслуживании. Экскаватор оснащается литым противовесом, что позволяет уменьшить габариты поворотной платформы.

Для фронтального погрузчика В-160М характерны новый дизайн и более комфортные условия работы оператора. В машине полностью изменены капотная система и система доступа, разработаны новые рамы, применены новые комплектующие (мосты ZL-60, гидромеханическая передача 4WG-180). Переработана кинематическая схема рабочего оборудования: улучшена наполняемость ковша, значительно увеличены углы разгрузки и опрокидывания ковша, уменьшена масса стрелы. Унифицированная кабина с панорамным передним стеклом оснащена гидрораспределителями итальянского производства с джойстиком управлением.

Таким оказался далеко не полный перечень новинок, представленных на СТТ-2010. Сеем надеяться, что следующая выставка принесет куда больше открытий.

ЕСТЬ УСТОЯВШЕЕСЯ ПОНЯТИЕ «ТАНДЕМ». ОБЫЧНО ОНО ОБОЗНАЧАЕТ УСПЕШНЫЕ СВЯЗИ ДВУХ ЛЮДЕЙ В КАКОЙ-ЛИБО ОБЛАСТИ, В ТОМ ЧИСЛЕ И В БИЗНЕСЕ. ГОРАЗДО МЕНЕЕ РАСПРОСТРАНЕН ТЕРМИН «ТРАЙДЕМ» — ВЕДЕНИЕ ДЕЛ ТРЕМЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ ОДНОЙ ИЗ СФЕР ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЧЕЛОВЕКА. КАК РАЗ С ТАКИМ СОЮЗОМ ПАРТНЕРОВ-УПРАВЛЕНЦЕВ ИЗ ФИНЛЯНДИИ НАМ УДАЛОСЬ ПООБЩАТЬСЯ.

СЕРГЕЙ НИКОЛАЕВ, ФОТО АВТОРА И ФИРМЫ NEK OY.

Итак, наши собеседники. Прежде всего, это менеджер по продажам финской кузовостроительной фирмы NEK Oу Тапани Коски, менеджер по продажам дилерского центра компании Ivesco в Финляндии Юхани Хавиа и владелец транспортной компании Kuljetus Kovalainen Oу Марти Ковалайнен.

Все вместе они ведут весьма успешный бизнес в Финляндии. Г-н Хавиа поставляет шасси Ivesco компании NEK, где на них устанавливают различные кузова. Затем в дело вступает г-н Коски, будучи продавцом этих самых фургонов. Конечным покупателем становится г-н Ковалайнен, который осуществляет эксплуатацию такой техники, доставляя товары народного потребления по всей Финляндии.



ФИНСКИЙ ТРАЙДЕМ

Первый вопрос к нашему главному собеседнику — менеджеру по продажам фирмы NEK Тапани Коски.

— Г-н Коски, что представляет собой ваша компания?

— Компания NEK была основана в 1985 году для производства кузовных надстроек на шасси грузовиков, а также специальной продукции аналогичного назначения, например специализированных трейлеров. Сегодня объемы производства таковы, что позволяют нам выпускать от 2 до 4 фургонов в день. Наша продукция находит



сбыт не только в самой Финляндии, но и во всей Скандинавии — Норвегии, Швеции, Дании. Сейчас прорабатываем пути выхода на рынок стран Балтии. Думаю, когда-нибудь выйдем и на российский рынок. Собственно, для

поиска партнеров мы и прибыли в вашу страну с нынешним визитом.

Качество наших фургонов достаточно высокое. Это один из главных принципов работы нашего предприятия. Другой основополагающий прин-



цип – ориентированность на клиента. Мы очень дорожим своими покупателями. Они всегда в курсе, когда прибудет шасси, сколько времени уйдет на монтаж надстройки, когда можно будет получить готовый продукт. Обычно после прихода шасси монтаж надстройки занимает 5-6 дней. В течение этого срока, практически 24 часа в сутки, специалисты нашего предприятия занимаются досборкой и монтажом дополнительного оборудования.

На выходе клиент получает готовый продукт, пригодный к сиюминутной эксплуатации. Это действительно важно, поскольку в других странах появляется все больше местных компаний, готовых предложить свои услуги.

Кстати, мы запускаем в производство кузовы любого типа еще до того, как прибудет шасси под него. Поэтому на момент при-

бытия шасси кузовная надстройка и рефрижератор уже практически готовы к монтажу, ожидая своего часа. Как я уже отметил, это занимает 5-6 дней.

– Кто ваши поставщики комплектующих, материалов и компонентов, например при изготовлении рефрижераторов?

– В основном мы работаем с такими брендами, как Carrier и Thermo King. Однако некоторые клиенты хотят получить рефрижераторы с комплектующими финского производства, например Lummiko. Когда необходим обогрев внутреннего объема, используем обогреватели известных фирм – Webasto или Eberspacher. Растет спрос на испанские и голландские установки.

– Как насчет панелей?

– Для более эффективного ведения бизнеса



2



3



4

1. Сменный кузов с рефрижераторной установкой.

2, 3. Фургоны на шасси Iveco.

4. Рефрижератор на шасси Mercedes-Benz Actros.

5. Производственный корпус NEK Oy.



5



1



2



3

компания решила организовать собственное производство кузовных панелей, в том числе сэндвич-панелей. Гораздо удобнее и быстрее делать их для себя и своих коллег самим, подобрав материал, цвет и т.д. в соответствии с пожеланиями клиента. Так что производство панелей – часть нашей системы.

– Какова рыночная доля вашей компании в сфере производства фургонов в Финляндии?

– Сейчас, когда экономическая ситуация отличается от нормальной, доля составляет 40-50%, если мы говорим о контрактах на кузова.

– Вы обмолвились о том, что собираетесь выходить на российский рынок. А ведь здесь довольно сильная конкуренция среди производителей кузовных надстроек.

– Могу сказать, что время работает на нас. Наши козыри – превосходная сталь и очень высокое качество самого изготовления. Зачастую клиенты именно это и хотят получить от производителя.

Причем высокому уровню шасси обязательно должен соответствовать уровень устанавливаемой на него надстройки. Нам удастся выдерживать этот критерий. Кстати, мы

1. Рефрижераторы на шасси Mercedes-Benz Atego и Ахог.

2, 3, 4. Сборка и установка кузовов на шасси.

5. Участок производства панелей.

в состоянии производить кузова супервысокого качества. Поручкой тому служит предоставляемая нами гарантия на кузов – максимум до трех лет. Такие запросы может выполнить только мощная компания с хорошей организацией. К тому же наша продукция соответствует экологическим стандартам. Вот с этим мы и будем выходить на российский рынок.

По поводу конкуренции. Конкуренция – обыч-

ное явление для таких стран, как Финляндия. Думаю, для нас лучший способ ведения дел в России – это найти компанию, с которой мы могли бы наладить совместный бизнес. В будущем рассчитываем на большие объемы продаж на российском рынке.

Когда вы доставляете грузовик с кузовом, вы доставляете «воздух». А это дорого! Поэтому лучше быть территориально ближе к потенциальным по-

МАРТИ КОВАЛАЙНЕН

Владелец транспортной компании Kuljetus Kovalainen Oy.

Компания основана в 1990 году. Годовой товарооборот фирмы составляет порядка 12 млн евро. Kuljetus Kovalainen – одна из самых крупных частных транспортных компаний Финляндии, она занимается доставкой грузов на половине территории страны. Головной офис располагается в Лапландии.

Парк машин составляет около 100 транспортных единиц. Модельный ряд довольно разнообразен: от Fiat Ducato до Mercedes-Benz Actros. У компании имеются как обычные фургоны, так и рефрижераторные установки, а также фургоны с поддержанием особых температурных режимов. Некоторые машины оснащены грузоподъемными задними бортами.

200 водителей компании «накручивают» за год порядка 8 млн км. Они заняты перевозками хлебобулочных изделий, медикаментов, электрического оборудования, газет, оказывают почтовые услуги (по типу DHL).



купателям. Потому-то мы сегодня и ищем надежных деловых партнеров по кооперации. Для начала освоим одну территорию, затем другую.

– Вы уже знаете, с кем конкретно будете конкурировать на российском рынке?

– Я уже пообщался здесь с некоторыми дилерами. Кое-что знаю. Но мы только начинаем этот проект, находимся в стадии налаживания контактов. Если с кем-то скооперируемся, у нас появится хорошая возможность для поставки продукции как в Финляндию, так и в Швецию и Норвегию. Ведь мы ищем не только таких партнеров, которые будут осуществлять поставки для нас. Очень важно найти кого-то, кто производит кузовные надстройки, чтобы и мы поставляли их в другие страны.

– Каким образом кузова будут доставляться российским клиентам?

– Как я уже говорил, доставлять «воздух» – дорогое удовольствие. Так что выход из ситуации все тот же – найти партнера в стране сбыта. К тому же таможенные правила, применяемые к транспортным средствам, перемещаемым через границу, отталкиваются от объемов двигателя, а они у вас имеют свойство постоянно повышаться. Правила транспортировки грузовика с прицепом также становятся все строже.

Найти подходящую компанию и производить подобную продукцию на территории предполагаемого сбыта – такова наша первоочередная задача. Да и цена для наших покупателей станет более доступной, что немало важно.

ЮХАНИ ХАВИА

Менеджер по продажам Iveco S.p.A. в Финляндии.

Работает в этом бизнесе более 15 лет. За это время наладил множество контактов, направленных на расширение кооперации дилерского центра с производителями различных кузовных надстроек. Одним из таких плодотворных примеров может служить компания NEK Oy.

В Финляндии Iveco S.p.A. представлена как импортер новых грузовиков и компания, занимающаяся продажей поддержанных машин.

По результатам продаж в 2008 году в Финляндии было реализовано 168 тяжелых грузовиков Iveco (Stralis и Trakker). Рыночная доля составила 4,9%. Кроме этого было реализовано 99 среднетоннажников Iveco EuroCargo (рыночная доля 18,33%) и 135 автомобилей Daily полной массой от 3 до 6,5 т (рыночная доля 9,92%).

В итоге 2008 год был закончен с результатом 401 грузовик марки Iveco, рыночная доля марки составила 7,51%. По результатам 2009 года произошло 60-процентное падение продаж.



KOMATSU С ЯРОСЛАВСКОЙ ПРОПИСКОЙ

В ЯРОСЛАВЛЕ ЗАВЕРШЕНО СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ЗАВОДА ПО ПРОИЗВОДСТВУ СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ ООО «КОМАЦУ МЭНУФЭКЧУРИНГ РУС», ДОЧЕРНЕГО ПРЕДПРИЯТИЯ KOMATSU. СЕРГЕЙ НИКОЛАЕВ, ФОТО АВТОРА.



1. Традиционная японская церемония, предшествующая любому начинанию.

2. Продукция ярославского завода Komatsu – экскаваторы серии PC.

3. Так выглядит завод Komatsu со стороны.

В начале июня в Ярославле завершилось строительство завода Komatsu, после чего он вступил в эксплуатацию. На новом заводе будут производиться гидравлические экскаваторы PC200, PC220, PC300 и PC400. Цикл производства – полный: от сварочных до сборочных работ. Первоначально с конвейера сойдут модели PC400, наиболее востребованные в строительном секторе. Затем, в зависимости от состояния российского рынка, добавятся модели дорожно-строительного класса. В будущем компания планирует выпускать наряду с

вилочными погрузчиками крупногабаритную горнодобывающую технику и технику для прокладки газопроводов.

Несмотря на то, что в России в настоящий момент снизился спрос на строительную технику, в перспективе ожидается, что разработка богатых природных ресурсов и развитие инфраструктуры повлекут рост спроса на продукцию нового завода.

Благодаря тому, что в России появилась производственная база Komatsu, продукция, до сих пор ввозимая из Японии и Китая, будет выпускаться на территории России. Помимо снижения рас-

ходов на транспортировку и складирование готовой продукции, российские покупатели смогут воспользоваться полноценной системой технического обслуживания, что позволяет надеяться на рост доверия к продукции Komatsu. Сбыт, сервисное обслуживание и ремонт произведенной техники будут осуществляться через уже существующую дилерскую сеть Komatsu.

Немного о предприятии. Годовая производственная мощность завода в Ярославле составит 3 тыс. 20- и 40-тонных экскаваторов, а также 7 тыс. погрузчиков. Срок окупаемости завода – от 3 до 5 лет при условии полной



загрузки предприятия. Постепенно будут решаться вопросы локализации производства. Через три года она должна составлять 30%, через пять лет – 60-70%. На этот год запланирован выпуск 300 экскаваторов.

В структуру завода входят линия производства экскаваторов, линия производства вилочных погрузчиков и склад комплектующих изделий. В целях максимальной адаптации техники к нуждам российского рынка при





Komatsu Ltd. — японская машиностроительная компания, основанная в 1921 году Меитаро Такеючи. На данный момент Komatsu — мировой лидер производства строительной и горной техники.

Компания «Комацу Мэнүфэкчуринг Рус» была основана с целью реализации инвестиционного проекта компании Komatsu Ltd. по запуску производства строительной техники в России.

Основным видом деятельности, принесшим узнаваемость торговой марке Komatsu, является производство строительной техники, машин для горнодобывающей отрасли, промышленного оборудования, к которому по своей классификации Komatsu относит и складские погрузчики, а также электроники. Кроме того, в зону интересов компании попадают строительство, недвижимость и перевозка грузов.

заводе будут функционировать научный центр, а также демонстрационная площадка, на которой потребители смогут опробовать технику в действии.

Сварочные цеха оснащены самым современным оборудованием. Кстати, компания Komatsu не использует стандартных роботов. Применяемые ею роботы — собственное изобретение компании. С помощью современных компьютеров и высокопроизводительных механизмов роботы Komatsu позволяют производить высококачественную сварку, во многом недостижимую на

обычном сварочном оборудовании аналогичного назначения.

Первоначально программа сварки тестируется в режиме симуляции, где устанавливаются наиболее приемлемые параметры. Робот оснащен сенсорами, с помощью которых автоматически определяются оптимальные условия для сварки. В дальнейшем оборудование функционирует без участия человека.

В цехе обработки рам установлены два японских фрезерных центра, специально разработанных для данного производства. С помощью быстро

двигавшегося стола и двух головок достигается максимальная скорость обработки деталей. Производительность этого оборудования одна из самых высоких в мире.

Благодаря вводу нового завода в Ярославле срок поставки техники клиентам Komatsu существенно сократится. В настоящее время это 4,5-5,5 месяцев. Отныне он будет составлять порядка четырех недель. Таким образом, Komatsu сможет быстро модифицировать технику под запросы клиентов и оперативно осуществлять поставку запасных частей.

- 1.** Сваренные и обработанные узлы экскаватора подвергаются тщательному контролю.
- 2.** Силовые агрегаты поступают на сборку из Японии.
- 3.** Главный гидрораспределитель также японского происхождения.



Напомним, основанная в 1921 году в Японии, Komatsu стала одной из первых иностранных компаний, которая начала поставлять строительную технику в СССР. Поставки начались в 1963 году, и уже в 1968 году было подписано соглашение о сотрудничестве с Министерством внутренних дел. Разработка ресурсов в Советском Союзе требовала использования в труднодоступных регионах страны мощных и морозоустойчивых машин. Компания Komatsu специально создала технику, отвечающую этим условиям. В 1969 году первые машины начали работать на Дальнем Востоке, в 1970 году было поставлено более 2300 лесовозов, а с 1981 по 1985 гг. – свыше 2000 бульдозеров и 1400 трубоукладчиков. Техника Komatsu была применена в таких громких проектах, как строительство БАМа и освоение месторождений тюменского газа и нефти, заготовка дальневосточного леса, добыча якутского угля и алмазов, а также во многих других разработках.

ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕДПРИЯТИЯ

Наименование:	ООО «Комацу Мэнюфакчуринг Рус»
Расположение:	г. Ярославль
Дата основания:	февраль 2008 г.
Основная деятельность:	производство строительной техники
Планируемая к выпуску продукция:	гидравлические экскаваторы PC200, PC220, PC300, PC400
Число работников:	130 чел. (планируемое на конец марта 2011 г.)
Основной капитал:	3641 млн руб.
Инвесторы:	группа «Комацу» – 93,2%; Европейский банк реконструкции и развития – 6,8%
Объем капиталовложений:	13 млрд иен (земля, здания, оборудование, затраты на ввод в действие)
Площадь земли:	500 000 м ²
Площадь завода:	50 200 м ²

1. Проверенная и окрашенная рама поступает на главный конвейер.

2. Сначала ставят кабину и гидрораспределитель.

3. Затем на раму устанавливается силовой агрегат.

4. После установки ходовой части остается смонтировать стрелу с ковшом и гидроцилиндры.



РЫНОК ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В СЕВЕРО-ЗАПАДНОМ РЕГИОНЕ

СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ РЕГИОН ЗАНИМАЕТ ОСОБОЕ МЕСТО В СТРУКТУРЕ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ РОССИИ. ЗДЕСЬ НАХОДЯТСЯ КРУПНЕЙШИЕ МОРСКИЕ ПОРТЫ СТРАНЫ, ЧЕРЕЗ СУХОПУТНУЮ ГРАНИЦУ С ФИНЛЯНДИЕЙ И СТРАНАМИ БАЛТИИ ДО ПАДЕНИЯ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ ЕЖЕГОДНО ПРОХОДИЛО ОКОЛО 1 МИЛЛИОНА ИМПОРТИРУЕМЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И БОЛЕЕ 800 ТЫСЯЧ КОНТЕЙНЕРОВ, БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ КОТОРЫХ ПЕРЕВОЗИЛАСЬ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ. НО ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КРИЗИС СЕРЬЕЗНО ОТРАЗИЛСЯ НА РЫНКЕ, СОКРАТИВ ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК И ИЗМЕНИВ ЕГО СТРУКТУРУ. ВИКТОРИЯ ЗАГОРОВСКАЯ.



О состоянии и перспективах развития рынка грузоперевозок в Северо-Западном регионе РФ мы поговорили с ведущим специалистом Института комплексных стратегических исследований (ИКСИ) Дмитрием Плехановым.

– Расскажите, как повлиял мировой экономический кризис на рынок грузоперевозок в России? В каком сегменте произошло наибольшее, а в каком наименьшее сокращение объемов, и почему?

– В условиях кризиса наименьшие потери объемов

грузоперевозок понес морской транспорт. Так, грузооборот морского транспорта в мае 2009 г. к маю 2008 г. снизился всего на 8,1%, в то время как грузооборот железнодорожного сократился на 17,6%, а автомобильного – на 21,4%. Более низкие темпы падения морских грузоперевозок связаны с тем, что данный вид транспорта в большей степени ориентирован на поставки промышленной продукции. В то же время в условиях кризиса наибольшее снижение спроса, а соответственно и грузоперевозок, было отмечено для потребительских товаров. Таким

образом, наиболее пострадали от кризиса автомобильные перевозки, которые в большей степени ориентированы на потребительский спрос, на внутренний рынок и на работу с малым и средним бизнесом.

Необходимо также сказать, что в условиях восстановления российской экономики самые высокие темпы роста также были отмечены в сфере морских перевозок (+27,5% в мае 2010 г. к маю 2009 г.), а наиболее низкие – на автомобильном транспорте (+11,6%). В глобальном смысле кризис не оказал существенного влияния на структуру рынка грузопере-



Ведущий специалист
Института
комплексных
стратегических
исследований
(ИКСИ)
Дмитрий
Плеханов.



возок в России: в мае 2010 г., как и в мае 2008 г., около 84% грузооборота приходится на долю железнодорожного транспорта, немного снизилась доля автомобильного – с 8% в 2008 г. до 7,7% в 2010 г. Практически на всех видах транспорта в этом году по сравнению с 2008 г. отмечено увеличение средней дальности перевозок. Наиболее существенный рост средней протяженности маршрута произошел на автомобильном транспорте (на 21% по сравнению с маем 2008 г.). Такая ситуация связана как со снижением спроса на пере-

возки малой и средней дальности, так и с тем, что в условиях падения спроса перевозчики вступают в конкуренцию с железнодорожным транспортом (на тех маршрутах, где это возможно) для перевозок грузов на дальние расстояния.

– Какая доля рынка грузоперевозок приходится на Северо-Западный регион? Насколько ситуация здесь соответствует общероссийским тенденциям? Какова региональная специфика рынка? Какие факторы оказывают влияние на рынок Северо-Запада?

– Специфика Северо-Запада заключается в выгодном географическом положении региона, расположенном на границе с четырьмя странами ЕС (Польша, Эстония, Финляндия и Латвия), а также в наличии развитой портовой инфраструктуры. На морские порты региона приходится до 40% от общего объема грузооборота российских портов. Он играет важную роль во внешнеэкономической деятельности страны, особенно в сфере импортных поставок. На долю Северо-Запада приходится около четверти стоимостного объема импорта, по-



ступающего в Россию. В этой связи транспортные потоки в регионе в значительной степени зависят от объемов поступающего в страну импорта. Так, в условиях кризиса темпы сокращения грузооборота автомобильного транспорта в регионе по итогам прошлого года оказались выше, чем в среднем по России. В то же время по мере восстановления спроса на импорт в I квартале 2010 года грузооборот автомобильного транспорта в регионе вырос на 35% относительно I квартала прошлого года (в среднем по стране грузооборот – только на 11%).

– Насколько полно реализуется транспортный потенциал Северо-Западного региона? Каковы перспективы региона на рынке грузоперевозок, и с какими конкурентными преимуществами они связаны?

– Развитие транспорта в регионе в значительной степени связано с реализацией транзитного потенциала: увеличение мощностей морских портов и портовой инфраструктуры для успешной конкуренции с портами стран Балтии. Увеличение потоков грузов и создание эффективной и удобной системы перевалки в портах приведет к

увеличению грузооборота автомобильного и железнодорожного транспорта. Кроме того, важным вопросом, постоянно возникающим перед транспортными компаниями Северо-Запада, является упрощение и убыстрение процедур таможенного контроля, а также оперативная реакция на изменения правил оформления таможенными органами. Последний пример создания Таможенного союза показывает, что любые изменения в таможенном законодательстве, как правило, сопровождаются возникновением очередей грузового транспорта на границе.



Помимо транзитного потенциала положительное влияние на развитие транспорта в регионе может оказать расширение кластера автомобильных предприятий, сложившегося в настоящее время в Ленинградской области (в плане доставки автокомпонентов из Европы и осуществления доставки грузов по России для нужд автозаводов).

– Как можно оценить степень заинтересованности местных властей в развитии отрасли и уровень господдержки? В чем она выражается?

– В настоящее время основное внимание властей связано с реализацией проектов развития транспортной инфраструктуры, имеющих ярко выраженную экспортную направленность, таких, как развитие порта Усть-Луга и строительство подъездных автомобильных и железнодорожных путей к нему. Большинство крупных инвестиционных проектов, реализуемых в настоящее время в регионе, также представляют собой создание новых мощностей по экспорту сырьевых товаров – Балтийская трубопроводная система – 2 (Транснефть),

строительство сухопутной части Северо-Европейского газопровода, развитие транспортной инфраструктуры Архангельской области в связи с необходимостью начала освоения Штокманского месторождения.

– Какими ключевыми преимуществами и недостатками обладают разные виды перевозок?

Есть ли будущее у автомобильных грузоперевозок, и каковы основные предпосылки к качественному скачку в перевозках автотранспортом?



– Автомобильный транспорт, возможно, является наиболее удобным видом доставки для получателя, поскольку обеспечивает возможность поставки грузов «от двери до двери». Ограничением для использования данного вида транспорта является сравнительно малая грузоподъемность и низкая степень безопасности груза в пути (возможность хищения, угона, задержек). Нелучайно, в странах Европы с более развитой дорожной инфраструктурой и высокой степенью безопасности на дорогах доля автомобильного транспорта в структу-

ре грузооборота в целом выше, чем в России, где основная часть грузооборота приходится на железнодорожный транспорт, который способен перевозить товары на большие расстояния с высокой регулярностью.

В настоящее время развитие перевозки грузов автомобильным транспортом сдерживается низкой эффективностью использования парка. В парке грузовых автомобилей в России преобладает подержанная техника – 1998 года выпуска и старше, а также наблюдается достаточно низкая, по сравнению со странами Европы, доля

транспортных средств средней грузоподъемности, что ограничивает возможности транспортировки грузов, увеличивает издержки транспортных компаний и расходы конечных потребителей. Основные перспективы развития автомобильных перевозок связаны с формированием на данном рынке крупных и стабильных участников, которые смогут повысить стандарты оказания услуг в целом по отрасли. Кроме того, развитие автомобильного транспорта невозможно без расширения логистической инфраструктуры – терминалов и складов.



С ВОЗВРАЩЕНИЕМ!

ДОЖДЛИВЫМ ИЮньСКИМ УТРОМ ПЛОЩАДКА ПЕРЕД ДИЛЕРСКИМ ЦЕНТРОМ «ЛЕОН ТРАК СЕРВИС» В ПОДМОСКОВНОМ СОЛНЕЧНОГОРСКЕ ОКРАСИЛАСЬ ЯРКИМИ КРАСКАМИ МНОГОЧИСЛЕННЫХ ФЛАГОВ С ЭМБЛЕМОЙ КОМПАНИИ RENAULT. С ЛЕНИНГРАДСКОГО ШОССЕ БЫЛО ОТЛИЧНО ВИДНО НЕСКОЛЬКО НОВЕНЬКИХ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И ОГРОМНЫЙ ЯРКО-КРАСНЫЙ ВНЕДОРОЖНИК SHERPA. ТАК ВСТРЕЧАЛИ ВЕРНУВШИХСЯ УЧАСТНИКОВ НЕОБЫЧНОГО АВТОМАРАФОНА, СТАРТОВАВШЕГО В НАЧАЛЕ МАЯ. ЛЕОНИД КРУГЛОВ, ФОТО АВТОРА И RENAULT TRUCKS.



1. Фабрис Горлье постоянно находился в центре внимания.



Остарте нового автопробега компания Renault Trucks объявила на выставке «Комтранс-2010». В нем приняли участие 5 автомобилей Renault Trucks. Возглавлял караван первый тягач Premium Route калужской сборки с демонстрационным полуприцепом, созданным специально для шинного гиганта Goodyear. Самосвал Kerax и шасси Kerax с автобетоносмесителем Liebherr представляют строительную гамму Renault Trucks. С 16 мая 2010 года такие Kerax 6x4 собираются на заводе в Калуге. Тягач Lander с самосвальным полуприцепом Meiller составлял компанию тяжелым

строительным самосвалам Kerax. Lander предназначен для работы в экстремальных условиях, и хотя формально относится к семейству Construction (строительная техника), на асфальте и шоссе чувствует себя не менее уверенно, чем на грунте стройплощадки. На равных с «тяжелыми» братьями участие в пробеге принимал мусороборочный автомобиль Premium Distribution с кузовом Zoeller. Эта машина – новинка для наших широт, представляет немалый интерес для сферы коммунального хозяйства.

Цель автопробега – познакомить российских транспортников, строителей и коммунальщиков с

грузовыми автомобилями Renault, которые с нынешнего года будут производиться в России. Девиз экспедиции определился сам собой: «Сделано в Калуге. Сделано для России».

Стартовав из Москвы и пройдя 2000 км, караван прибыл в город, где был дан официальный старт пробега, – Пермь. Город встретил гостей великолепной погодой. Караван остановился на территории дилерского центра «Астон». Хохломские узоры, свидетельствующие о российском происхождении автомобилей, вызвали бурю эмоций у клиентов. Мнения разнились, но сама идея большинству

все же пришлось по душе. И даже brutальные строительные Керах были приняты тепло. После краткого вступления и общего знакомства с машинами все желающие смогли лично убедиться в проходимости и маневренности тяжелых грузовиков Renault Trucks, сев за руль самосвала или бетономешалки.

17 мая машины прибыли в Челябинск, где погода постаралась создать подходящий антураж для тест-драйва в суровых условиях бездорожья. Резкое похолодание и проливной дождь – что может быть лучше для преодоле-



ния препятствий и демонстрации работы тяжелых машин! Гости, пришедшие на площадку компании «Бовид Трак», остались довольны экстремальными испытаниями техники.

На отдельной площадке свою работу демонстрировал мусоровоз, который вызвал интерес со стороны представителей муниципальных коммунальных служб и частных подрядных организаций. Во многом это связано с назревшей необходимостью пересмотра подходов к уборке территорий и качественных изменений автопарка. Возможности шасси Distribution, сроки эксплуатации, удобство и экономичность делают этот автомобиль крайне привлекательным для коммунальной отрасли.

В Уфе, где караван бросил якорь 19 мая, станцию официального дилера Renault Trucks «Автолидер Восток» посетили высокие гости. Из Франции прибыли первый вице-президент компании Renault Trucks SAS Фредерик Мурэ и глава представительства Renault Trucks в России Фабрис Горлье. Гостями площадки стали главы крупнейших промышленных и транспортных компаний Республики Башкортостан, для которых особый интерес представляли два направления – строительное и



коммунальное. Безусловным преимуществом техники Renault Trucks является ее калужское происхождение. Как подчеркнул в своем выступлении г-н Мурэ, для французов российский рынок является стратегически важным, о чем свидетельствуют масштабные инвестиции в локальное производство и развитие партнерства с отечественными кузовщиками.

Из Уфы караван отправился в Краснодар. Это был самый продолжительный этап пробега, длившийся 6 дней. На некоторых участках дорог скорость колонны не превышала 5 км/ч. Конечно, для тяжелых Kerax и строительного тягача Lander наши дороги не представ-

ляют особых препятствий. А вот мусороуборочному Distribution и магистральному тягачу Premium Route приходится быть осторожными. И тем не менее все «обрусевшие французы» с честью выдержали испытание a la russe. При этом водители единодушны во мнении, что, в сравнении с другими производителями грузовиков, Renault Trucks обеспечивает максимальный комфорт и удобство управления.

В столице Кубани колонну ждали с особым нетерпением. Дело в том, что «Юрто Трак», официальный дилер Renault Trucks в Краснодаре, заканчивает строительство современной сервисной станции на 11 постов. Эта строительная площадка стала замеча-

тельным местом, где гости смогли самостоятельно опробовать машины гаммы Construction, а заодно и оказать помощь дилеру в завершении строительства. Получилось, Renault строил для Renault. Кроме этого вклада в строительство, гостям были продемонстрированы работа мусоровоза, его кузов и погрузочные механизмы. К всеобщему удовольствию машина показала себя маневренной, быстрой и легкой в управлении.

Затем – динамичный бросок в Москву. Краткий заезд понадобился для участия в выставке СТТ-2010. Отработав свое в «Крокус – Экспо», автомобили двинулись на запад. Кстати, во время остановки в столице авто-



- 1.** В Минске самосвалам Kerax пришлось нелегко.
- 2.** Каждый показ техники сопровождался большой информационной программой.
- 3, 4.** От желающих опробовать технику не было отбоя.
- 5.** У партнера автопробега, компании Goodyear, своя программа.

мобили прошли технический осмотр, который не выявил никаких неисправностей машин.

Смоленская станция «Центр Сервис» предоставила огромный асфальтовый полигон и большой участок пересеченной местности для масштабного тест-драйва. Таким образом, остались довольны все: и магистральный Premium Route с мусороуборочным Distribution, и пара Kerax вместе с Lander, и те, кто управлял ими, и те, кто за всем этим наблюдал.

Самым сложным и самым интересным в плане выпавших испытаний стал Минск, куда яркий караван прибыл 11 июня. Мероприятие проходило на песчаном карьере за городом, куда гостей позвали два официальных дилера Renault Trucks в Белоруссии – «Вит-М» и «РСМ-Тракс». Накануне прошел сильнейший ливень, отчего некоторые участки трассы стали больше похожи на зыбучие пески и болото, чем на грунтовую дорогу. Практически всей команде каравана пришлось ночью фактически заново готовить демонстрационную площадку. Тем не менее оба Kerax и Lander показали свои лучшие качества: мощность, маневренность и, главное, проходимость. Клиенты восхищались не только характеристиками



машин, но и мастерством водителей, которые проводили свои грузовики через песок, утопая в нем буквально по мосты.

Столица Белоруссии была последним пунктом маршрута. Впереди – дорога домой. 17 июня машины вернулись в Москву. Грандиозный автопробег Renault Trucks «Сделано в Калуге. Сделано для России», стартовавший в начале мая, завершился. Машины преодолели более 7000 километров, посетили 7 городов в 2 странах. Целью автопробега было знакомство потребителей с грузовыми автомобилями Renault, которые отныне производятся в России.

Вся техника с честью выдержала испытание на-

шими дорогами. Водители похвалили ее маневренность и комфорт. Клиенты были впечатлены мощностью и проходимостью. Организаторы остались довольны радушием, с которым их принимали в городах. Экспедиция Renault Trucks достигла своей главной цели – познакомить россиян с французской техникой и показать им, что она «Сделана в Калуге. Сделана для России».

Встречали караван на станции одного из старейших дилеров Renault Trucks компании «Леон Трак Сервис» в подмосковном Солнечногорске. Помимо гостей и клиентов компании на площадке присутствовали журналисты ведущих российских автомобильных изданий.

Отдельную программу подготовили партнеры автопробега. Компания Goodyear продолжала знакомить гостей с новой гаммой грузовых шин и перспективными возможностями шиномонтажа и шинного сервиса. Total рассказывала о преимуществах собственных масел и смазочных материалов. «РГ-Техно» демонстрировала работу мусоровоза, кузова и погрузочных механизмов.

Помешать празднику и многочисленным деловым встречам российских транспортников и представителей компании Renault Trucks не смог даже проливной дождь, который, впрочем, поняв, что старается зря, в конце концов стих.





ДОРОЖНОЕ ШОУ DAF



КОМПАНИЯ DAF СОВМЕСТНО С РОССИЙСКИМИ ДИЛЕРАМИ ОРГАНИЗОВАЛА ВСЕРОССИЙСКУЮ АКЦИЮ DAF ROAD SHOW 2010, КОТОРАЯ ПОЗВОЛИЛА НЕ ТОЛЬКО УВИДЕТЬ, НО И ЛИЧНО ОПРОБОВАТЬ ГРУЗОВИКИ DAF В ДЕЙСТВИИ. В ПЕТЕРБУРГЕ ПРОДУКЦИЮ ГОЛЛАНДСКОГО ПРОИЗВОДИТЕЛЯ ГРУЗОВИКОВ ПРЕДСТАВИЛИ ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР — КОМПАНИЯ TERRA TRUCK И ДЕЛЕГАЦИЯ САМОГО ЗАВОДА.

СЕРГЕЙ НИКОЛАЕВ, ФОТО АВТОРА И DAF TRUCKS NV.



1. Развозной фургон DAF FA LF55.300 4x2.
2. Двигатель PACCAR серии GR мощностью 300 л.с.
3. В меру просторный интерьер достаточно эргономичен.



Для мероприятия были выбраны пять демонстрационных грузовиков, представляющих линейку машин, наиболее востребованных на российском рынке. Прежде всего, это магистральный седельный тягач DAF FT XF105.460 Space Cab 4x2. Ни для кого не секрет, что львиная доля всех продаж грузовиков DAF в России приходится именно на седельные тягачи.

Бюджетную серию грузовиков представляли модели CF: фургон с рефрижераторной установкой DAF FAR CF85.460 6x2, седельный тягач с пятиосным трейлером DAF FTT CF85.460 6x4 и строительный самосвал DAF FAD CF85.460 8x4.

«Десертной» составляющей служил развозной фургон с грузоподъемным задним бортом DAF FA LF55.300 4x2.

Для себя мы сразу расставили приоритеты, выделив три основных грузовика – седельный тягач DAF FT XF105, строительный самосвал DAF FAD CF85, ну и, конечно же, фургон DAF FA LF55. Вот только знакомиться с ними стали в обратном порядке, так сказать, по нарастающей.

Автомобили серии LF обладают хорошей маневренностью, легким входом/выходом из кабины, небольшой собственной массой, благодаря чему являются лидерами по грузоподъемности в своем классе, комфортабельностью, производительностью и высокой топливной экономичностью. Идеальный автомобиль для доставки грузов полной массой от 7,5 до 21 т. Преимущества для водителя: мягкость хода и комфорт. Преимущества для опе-

ратора: эксплуатационная гибкость и экономичность. Кроме того, современный дизайн автомобиля LF способствует улучшению имиджа перевозчика.

Использованные цветовая гамма и отделочные материалы создают в кабине автомобиля модели LF приятную, уютную рабочую обстановку.

Новая панель и современный приборный щиток, регулируемое рулевое колесо с встроенными кнопками управления и устанавливаемой по заказу подушкой безопасности, а также удобно расположенные рычаги и переключатели – все свидетельствует о том, что при проектировании автомобилей серии LF основной целью было создание эргономичной рабочей обстановки.

Шесть боковых зеркал обеспечивают более

широкое поле обзора и повышают безопасность вождения. Для комфортности кабина автомобиля LF оснащена 4-точечной подвеской. Шума и вибрации стало еще меньше благодаря новому двигателю и способу установки кабины, что в результате способствует снижению утомляемости водителя и повышению безопасности.

На нашу машину был установлен 6-цилиндровый двигатель Paccar GR с рабочим объемом 6,7 л, максимальной мощностью 300 л.с. и крутящим моментом 1100 Нм. Следует отметить, что максимальный крутящий момент достигается при минимальной частоте вращения коленчатого вала двигателя 1200 мин⁻¹, что обеспечивает большую гибкость и избавляет от необходимости

частого переключения передач. В нашем случае машина была укомплектована автоматической КП, что делало управление грузовиком еще более легким, поскольку основную работу взяла на себя электроника.

Конструкция шасси и расположение компонентов выполнены таким образом, чтобы обеспечить минимальную собственную массу автомобиля и оптимальное использование доступного пространства для установки дополнительного оборудования.

Изготовленное из высококачественной стали шасси LF отличается исключительной прочностью и небольшой массой, что позволяет увеличить полезную нагрузку. Верхняя часть шасси абсолютно плоская, поэтому является хорошей основой для комплектации надстроек. Что-

бы максимально облегчить работу компаниям, занимающимся изготовлением кузовов, несущие элементы основной рамы снабжены специальными отверстиями для крепления кузова.

Серия CF рассчитана на интенсивную эксплуатацию. Она представляет собой многофункциональные шасси для применения в различных областях: от бестарных перевозок и автоцистерн до эксплуатации в тяжелых условиях строительной индустрии, от уборки мусора до перевозок общего назначения.

Автомобили серии CF обладают отменными ходовыми качествами и исключительной маневренностью. Особое внимание было уделено конструкции шасси, рулевому управлению, тормозной системе и подвеске. Все это вместе с высоким крутящим момен-

том новых двигателей и комфортабельной кабиной создает приятное впечатление от вождения грузовика в любых условиях.

Для различных областей применения автомобилей требуются разные кабины. Автомобили серии CF поставляются с тремя вариантами кабин: Day Cab (без спального места), Sleeper Cab (со спальным местом) и Space Cab (повышенной вместительности) с внутренней высотой потолка 2,23 метра. В нашем случае строительный самосвал был оснащен стандартной Day Cab, но от этого внутри кабины было ничуть не менее комфортно, чем в более просторной.

Рациональное использование пространства кабины и высококачественные отделочные материалы, выдержанные в теплых и, можно сказать,

практичных тонах, создают эргономичную среду, которая одновременно является и рабочей, и приятной.

Со своего кресла на пневматической подвеске, оснащенного встроенным подголовником, устанавливаемой по заказу опорой для поясницы и натяжителем ремня безопасности, водитель может легко дотянуться до всех кнопок управления. Кресла облегают тела водителя и пассажира, что способствует снижению усталости. Полностью регулируемое сиденье в сочетании с регулируемым в двух направлениях рулевым колесом позволяют выбрать оптимальную посадку для любого водителя, независимо от его телосложения.

На 4-осный самосвал модели CF85 был установлен двигатель Paccar MX



- 1. Двигатель РАССАР серии МХ мощностью 462 л.с.**
- 2. Эргономика рабочего места водителя одно из достоинств CF.**
- 3. Строительный самосвал DAF FAD CF85.460 8x4.**





- 1.** Магистральный тягач DAF FT XF105.460 Space Cab 4x2.
- 2.** Интерьер Space Cab имеет наибольший объем.
- 3.** Два спальных места с удобным доступом.



с рабочим объемом 12,9 л и мощностью от 462 л.с. Эти двигатели отвечают самым жестким стандартам экономичности, надежности и продолжительности срока службы, что дает экономическое преимущество оператору и функциональное преимущество водителю. Новые 6-цилиндровые рядные двигатели, оснащенные системой впрыска высокого давления, изготовленной по технологии Smart, обладают более высокой экологической безопасностью и развивают более высокие мощность и крутящий момент на малых оборотах.

На самосвал, как и на развозной фургон, была установлена автоматическая коробка передач. От этого управлять машиной внушительных габаритов и массы оказалось ничуть не труднее, чем развоз-

ным фургоном. Хорошая обзорность позволяла достаточно просто маневрировать как передним, так и задним ходом.

Форма и расположение деталей шасси CF выполнены таким образом, чтобы масса автомобиля была как можно меньше, а полезное пространство как можно больше. Множество компонентов, таких, как емкости для сжатого воздуха и другие элементы тормозной системы, устанавливаются внутри рамы шасси. Таким образом, остается больше пространства для монтажа опор крана, поворотных замков, резервуаров для гидравлической жидкости, ящиков для инструментов и другого дополнительного оборудования.

Наконец, на закуску, нам предстояло знакомство с магистральным тягачом DAF FT XF105.460

Space Cab 4x2. Одно обстоятельство огорчало общение с машиной: устроители мероприятия не предусмотрели использование полуприцепа. Водить только «голову» – дело практически бессмысленное. И тем не менее есть что сказать об этом автомобиле.

Тягач XF105 компании DAF оснащен всем необходимым для водителя оборудованием. Просторная кабина отделана добротными материалами в теплых цветовых тонах. Такие функции, как EBS, ASR и VSC, обеспечивают водителю исключительный комфорт, уверенность и безопасность. Сразу видно, что автомобили DAF серии XF предназначены для перевозки грузов на большие расстояния и для длительной службы.

Сев на комфортабельное сиденье водителя за

эргономичный руль, вы сразу ощутите, что при проектировании автомобиля XF105 огромное внимание было уделено безопасности, удобству и легкости управления. Забота о водителе была важнейшим фактором при создании XF105. Это чувствуется во всем: от привлекательной отделки двери до современной приборной панели, от логично расположенных рукояток и переключателей до многочисленных ящиков для хранения различных предметов и руля, который удобно держать в руках.

Двигатель Paccar MX имеет объем 12,9 л, мощность 462 л.с., крутящий момент 2300 Нм при частоте вращения коленчатого вала от 1000 до 1410 мин⁻¹. Технология избирательной каталитической нейтрализации DAF SCR

НОВШЕСТВА СЕРИЙ CF И XF105

Начиная с 13-й производственной недели 2010 года в оформлении интерьера кабин грузовиков серии CF и XF105 будут использоваться новые материалы и цветовые решения. Кроме того, появятся новые сиденья.

ЦВЕТА САЛОНА КАБИНЫ

Интерьер кабин грузовиков CF и XF105 станет более привлекательным благодаря применению новых материалов и цветовых решений. Дизайн внутреннего пространства подчеркнут мягкие желтые цветовые акценты обивки стенок и крыши кабины, матрасов и занавесок.

ДВУХЦВЕТНАЯ ОТДЕЛКА XF105 SUPER SPACE

Стандартным решением интерьера кабины XF105 Super Space станет эксклюзивное двухцветное оформление приборной панели. Ее верхняя часть имеет более темный тон (Roast Black), нижняя — более светлый (Dark Camel). Это цветовое решение применено и в оформлении дверных панелей.

СИДЕНЬЯ

В дизайне сидений автомобилей CF и XF105 применены новые материалы и цвета. Стильный рельефный рисунок является дополнением к комфорту кресел.

соответствует стандартам Евро-5 и ЕЕV по выбросам отработавших газов. Высокоэкономичный двигатель оснащен несколькими техническими новинками, обеспечивающими низкий расход топлива. В XF105 используется множество деталей, требующих незначительного технического обслуживания, что увеличивает интервалы между техническим обслуживанием и ведет к дополнительному снижению эксплуатационных расходов.

Трансмиссия тщательно сбалансирована для обеспечения максимальной эффективности в любых условиях эксплуатации и минимального расхода топлива двигателем. На нашу машину была установлена 16-ступенчатая механическая коробка передач.

Модель XF105 отличается компактным

расположением узлов шасси: в единый модуль объединены глушитель шума отработавших газов, кронштейн батареи аккумуляторов, новый 100-литровый бак для AdBlue и дозатор. Помимо этого, благодаря размещению емкостей для сжатого воздуха и компонентов тормозной системы внутри шасси, появилась возможность установить топливные баки повышенной емкости — в сумме до 1495 литров.

Надежное, изготовленное из высококачественной стали XF-шасси имеет исключительную прочность и небольшую массу, что позволяет увеличить полезную нагрузку.

Таковыми перед нами предстали грузовики DAF. Что можно сказать после общения с ними: достойные машины для достойных людей.



1. Непременные атрибуты любого дилерского центра DAF.
2. Наибольшим спросом пока пользуются магистральные тягачи.
3. Помощь на дороге — одна из услуг, оказываемых дилерами DAF.



ЕВРОСЛОНЫ

ОБЫЧНО, КОГДА РЕЧЬ ЗАХОДИТ ОБ АВТОПОЕЗДЕ, ОСНОВНОЕ ВНИМАНИЕ УДЕЛЯЕТСЯ ТЯГАЧУ. КАЗАЛОСЬ БЫ, ЧТО ОСОБЕННОГО МОЖЕТ БЫТЬ В ПОЛУПРИЦЕПЕ — РАМА, ОСИ ДА ТЕНТ. НО ВСЕ НЕ ТАК ПРОСТО: В СОВРЕМЕННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ ПРИЦЕПНОЙ СОСТАВ ИГРАЕТ ДАЛЕКО НЕ ПОСЛЕДНЮЮ РОЛЬ. АНТОН МИХАЙЛОВ, ФОТО АВТОРА И SCHMITZ CARGOBULL.

Одним из безусловных лидеров на европейском рынке прицепной техники является частная немецкая компания Schmitz Cargobull. Сегодня она владеет восемью заводами по всей Европе — в Германии, Англии, Испании и Литве, на которых производится широкая гамма подвижного состава для перевозки разнообразных грузов, от замороженных продуктов до листового проката, от свежих цветов до гранита

и щебня. Своей деятельностью Schmitz начала заниматься еще в 30-х годах прошлого столетия и теперь занимает долю около 40% на европейском рынке, производя до 60 000 единиц техники в год. Разумеется, достичь таких успехов без серьезных усилий невозможно, и потому фирма имеет собственные исследовательский центр и полигон, где постоянно ведется разработка инноваций для удержания лидерства.

За время существования Schmitz изобрела множество решений, которые теперь применяются и другими фирмами. Например, система двухъярусной загрузки была запатентована еще в 1983 году. Позднее здесь изобрели шасси на болтах вместо сварки, использование оцинковки вместо покраски, раздвижные шасси для контейнеров и много чего еще.

Одним из главных, практически револю-

ционных находок компании стало внедрение собственной технологии панелей ферропласт, появившейся в 1980 году. Особо прочные, имеющие долгий срок службы, панели обладают превосходными изоляционными свойствами для обеспечения надежных грузоперевозок в температурном режиме.

Ферропласт — это сэндвич-панель, состоящая из оцинкованных стальных облицовочных листов со специальным





покрытием, а также внутреннего изоляционного слоя высокой плотности из вспененного полиуретана. Абсолютная герметичность панели достигнута за счет использования металлических покрытий. Тем самым исключается потеря изолирующих свойств и полезной грузоподъемности вследствие попадания воды. Химико-физическая защита обеспечивается катодной парой цинк/сталь. Кроме того, ферропласт

устойчив к разного рода химикалиям, не поддается гниению, заражению грибками и микробами, физиологически безопасен. Максимальная длина панелей – 15 000 мм, ширина 3500 мм. Технология производства позволяет устанавливать в панели дополнительное оснащение с учетом целей использования. Так, по требованию заказчика в панели крыши может быть смонтирована конструкция для подвески мясных туш, в переднюю

стенку – усиления для установки холодильного агрегата, а в боковые стенки – направляющие для двухъярусной загрузки.

Толщина панелей зависит от испытываемых в дальнейшем нагрузок, а также целей эксплуатации: для рефрижераторных надстроек и полуприцепов используются панели крыши толщиной 85 мм, пола – 126 мм. Толщина боковых стенок кузова для охлажденных перевозок составляет

45 мм, для низкотемпературных перевозок – 65 мм. Задняя двустворчатая дверь изготавливается из панелей толщиной 80 мм. В облегченной версии устанавливаются дверные панели меньшей толщины и прочный водонепроницаемый пол толщиной 28 мм из клееной многослойной фанеры.

Именно на их производстве специализируется завод Schmitz Cargobull Baltic в городке Паневежис, что в Литве. Здесь изготавливаются панели ферропласт толщиной от 25 до 140 мм, а также готовые элементы крыши, дверей, передней и боковых стенок. Этот же завод поставляет элементы особых размеров по заказу клиента. Ассортимент продукции прибалтийского специалиста включает в себя комплект элементов для сборки фургона (Kit), готовые кузова для установки на





шасси самим клиентом (Box), а также полуприцепы и прицепы в различных исполнениях.

Само производство не имеет никаких отличий от немецкого. Новые просторные цеха сияют чистотой, пол постоянно пылесосится, а рабочие обуты в аналог медицинских бахил. Дело в том, что именно здесь «выпекают» сэндвич-панели для всех других заводов Европы, а процесс этот требует исключительной чистоты.

Кроме того, именно этот филиал специализируется на производстве для стран Восточной Европы и, что более важно, для России. На заводе в Паневежисе проводится большая исследовательская и конструкторско-технологическая работа. Здесь впервые в концерне было освоено производство фургонов со складной боковой

стенкой. Высокая прочность и жесткость кузова из фирменных панелей позволяют практически полностью открыть одну или обе боковые стенки складной конструкции. Благодаря открытому боковому проему обеспечивается свободная и удобная разгрузка и загрузка кузова с весьма ощутимой экономией времени. На полуприцепах со складной стенкой, в отличие от надстроек, из-за большой боковой длины в средней части кузова устанавливается опора для боковой стенки, которая может быть перемещена назад для беспрепятственной загрузки и разгрузки. Независимо от этого возможна загрузка и традиционным путем – через задние двери.

Модельный ряд техники, производимой в Паневежисе, составляют характерные для компании изделия:

- 1. Полуприцеп открывается полностью, что позволяет загружаться в рекордные сроки.**
- 2. Хозяйственный ящик особо оценят наши дальнбойщики.**
- 3. Теперь Schmitz сам производит оси – чтобы не зависеть от других.**



– легкий изотермический фургон М.КО;

– седельный изотермический полуприцеп S.KO City;

– трехосный седельный полуприцеп для сухогрузных перевозок S.KO Express длиной 13 500 мм;

– трехосный рефрижераторный полуприцеп S.KO Cool (FRC) с боковой складной стенкой.

Здесь же производятся обычные трехосные полуприцепы S.CS со сдвигаемым боковым тентом и тентовые бортовые полуприцепы S.PR грузоподъемностью 24 тонны. Эти полуприцепы могут быть оборудованы системой фиксации для перевозки на железнодорожных платформах.

Главным импортером продуктов Schmitz Cargobull Baltic является Россия. У завода два географических преимущества: наличие общей границы и относительно небольшое расстояние до клиентов. Большой успех компании обеспечила сеть магазинов рознич-

ной торговли «Магнит», заказавшая более 1000 автопоездов, состоящих из автомобилей с кузовом М.КО и двухосных прицепов Z.КО. У таких автопоездов автомобильный кузов оборудован двустворчатой дверью и откидным бортом-мостиком, а кузов прицепа оснащен двустворчатой дверью впереди и сзади. Таким образом, передний кузов можно загрузить и разгрузить через кузов прицепа.

Российская компания «Формоза» тоже отдала предпочтение продукции Schmitz Cargobull Baltic и приобрела для своего автопарка более 40 автопоездов с полуприцепами М.КО и Z.КО с кузовами из сэндвич-панелей. Успешно используются кузова и полуприцепы из Паневежиса и у российского специалиста по перевозкам мяса и мясных изделий – компании «Мираторг». Всего в Россию поставлено более 2000 кузовов, прицепов и полуприцепов, выпущенных на Schmitz Cargobull Baltic.



1. Промежуточная стенка позволяет поддерживать два разных температурных режима в одном фургоне.
2. Еще одно ноу-хау – двухъярусная загрузка.

Специалисты завода учитывают специфику дорожных условий в нашей стране и соответственно дорабатывают свои прицепы. Вот лишь несколько примеров доработок, проведенных в последнее время.

По сравнению с предыдущей моделью полуприцепов были значительно усилены продольные лонжероны рамы. Благодаря повышению жесткости шасси конструкторы смогли во много раз увеличить его срок службы. При экс-

плуатации транспортного средства на плохих дорогах рама шасси в районе крепления ходового механизма подвержена особо высоким нагрузкам. Schmitz Cargobull учла в своих расчетах эту избыточную нагрузку и установила дополнительные усилительные консоли на раме. За счет этого силы, воздействующие на раму полуприцепа через воздушные подушки, распределяются более равномерно. Даже при самых больших нагрузках полуприцеп сохраняет



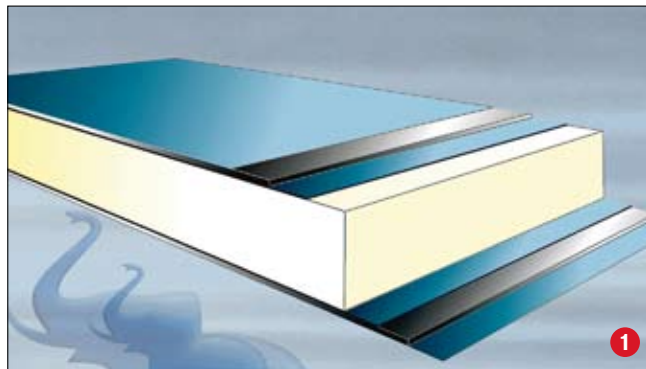
устойчивость во время езды.

Основная функция подвески, которая особенно важна при плохих дорожных условиях, – эффективная амортизация для сохранности груза и защиты транспортного средства от повреждений. Конструкторы учли это требование при разработке новой пневмоподвески. Используемые здесь воздушные подушки диаметром 300 мм имеют более высокое давление и реагируют более плавно. Благодаря симметричному расположению подушек и устанавливаемому пластмассовому стакану с увеличенным ходом полурессоры силы, поступающие от колес, передаются на раму ослабленными. Таким образом снижается и изгибающее напряжение рамы. За счет нового конструкторского решения – значительного увеличения высоты подвески/хода полурессоры – полуприцепу не страшны даже глубокие выбоины.

Кроме того, было найдено оптимальное исполнение креплений амор-

тизаторов: разработан болт с мелким резьбовым соединением, которое позволяет значительно увеличить силу затяжки и тем самым дополнительно повысить устойчивость полуприцепа. Обширные испытания, проведенные на стенде, доказали прочность новых креплений.

Дополнительную прочность кузову шторного полуприцепа придают серийно устанавливаемые оцинкованные стальные угловые стойки. Алюминиевая двустворчатая задняя дверь крепится на петлях с моношарнирами, имеющими долгий срок службы. В случае повреждения дверные петли можно быстро и просто отремонтировать. Новая порталная дверь имеет, по сравнению с используемыми до сих пор откидными бортами, два преимущества. Во-первых, она обладает высокой устойчивостью для оптимальной фиксации груза сзади. Во-вторых, она представляет собой защиту от краж, поскольку, в отличие от тента, дверь невозможно просто разрезать.



1. Фирменная сэндвич-панель ferroplast в разрезе...
2. ...и ее заливка «в процессе».
3. А это она же в виде торцевой стенки.

Боковые борта из анодированного алюминия высотой 620 мм (опция: 720 мм) с регулируемыми стяжными запорами придают дополнительную прочность кузову и принимают на себя функцию боковой фиксации

груза. 13 пар крепежных проушин (опция: 26 пар), серийно устанавливаемых на внешней раме, позволяют зафиксировать груз сверху с помощью ремней. Задние стальные угловые отбойники позволяют избежать повреж-





1

1. Идет сборка основы кузова.
2. Фирменная комбинированная подвеска для плохих дорог.

дений полуприцепа при резких ударах о рампу. Альтернативно можно заказать роликовые или резиновые отбойники.

Опционально можно приобрести усиленное шасси с нагрузкой на ось погрузчика 8 тонн для перевозки грузов с высокой точечной нагрузкой. Другой вариант оснащения шасси – контейнерные фитинги для транспортировки одного 40-футового или двух 20-футовых контейнеров. Такой полуприцеп с встроенными заподлицо фитингами позволяет использовать его более эффективно, для перевозки как обычных грузов, так и контейнеров. Клиентам, эксплуатирующим трехосные тягачи, Schmitz Cargobull предлагает полуприцепы с удлиненной передней изогнутой частью рамы и увеличенной колесной базой.

Для боковой фиксации груза на выбор могут быть

заказаны четыре или пять рядов вставных перекладин. Они также предназначены для стабилизации кузова и тента.

Одной из востребованных опций является продуктовый ящик, который может быть установлен как на новые полуприцепы, с завода, так и на поддержанные. Встроенный в ящик бак для воды, крепление для газовой плитки и две отдельные полки позволяют водителю, отправляющемуся в длительный рейс, взять с собой все необходимое.

Чтобы избежать смещения стенок кузова, конструкторы оснастили полуприцеп у передней и задней стенки диагональными распорками. При боковой погрузке они легко снимаются без применения инструмента.

Кроме технических решений, Schmitz думает и о сервисе. Так, с недавних пор заработал единый



2

срочный сервис-центр «Каргобулл Евросервис». Оказание оперативной технической помощи в случае аварии возможно благодаря созданию обширной сети, охватывающей 40 стран Европы (в том числе Россию) и включающей в себя 850 авторизованных сервисных партнеров Schmitz Cargobull, а также 200 000 станций технического обслуживания, работающих на договорных началах. Наряду с аварийной технической помощью «Евросервис» осуществляет эвакуацию полуприцепов, ремонт шин, холодильной установки, осей, электроники и электрооборудования. Кроме того, по желанию клиента проводятся

консультации юриста и аварийного комиссара, предоставляется техника и собственные водители во временное пользование. Особыми преимуществами пользуются клиенты Schmitz Cargobull, которые заключили договора о предоставлении полного обслуживания: им предоставляется гарантия оплаты ремонта поврежденной в аварии техники.

Таким образом, опыт Schmitz Cargobull показывает, что для удержания позиций лидера на любом рынке необходимы постоянные усилия, вложение значительных средств в разработки и внимательное отношение к потребителям.

На Северо-Западе, наиболее развитом, с точки зрения транспортной инфраструктуры, регионе страны, падение объемов автомобильных грузоперевозок в 2009 году составило, по оценкам экспертов, около 30%. Неудивительно, что продажи новых тяжелых грузовиков в прошлом году просто рухнули. Дилеры искали спасения в сервисе, однако спад перевозок сократил и необходимость в услугах сервиса, и финансовые возможности перевозчиков по их оплате. Снижение спроса привело к тому, что некоторые транспортные компании с начала 2009 года даже начали снимать тягачи с регистрации, чтобы не платить хотя бы транспортный налог.

Инфраструктура регионального рынка сервиса тяжелых грузовиков на волне роста продаж в 2006-2007 гг. получила немалое развитие. Было открыто несколько новых грузовых автосервисов, оснащенных по последнему слову техники. Но до сих пор в этой сфере остаются три основных метода организации обслуживания: самообслуживание, причем как индивидуальное, так и корпоративное на основе собственной ремзоны, обслуживание на независимых грузовых автосервисах и обращение в дилерские автоцентры. Распределение рынка по этим трем направлениям и динамику его изменения оценить сложно, но основные тенденции этих изменений связаны с ценой обслуживания и платежеспособностью владельцев автомобилей.

Очевидно, что в кризис владельцы грузовиков тоже



ТРИ ПУТИ, ТРИ СОСТАВЛЯЮЩИХ

ОРГАНИЗАЦИЯ СЕРВИСА ТЯЖЕЛЫХ ГРУЗОВИКОВ ПОКА ЕЩЕ ИМЕЕТ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ПУТИ РАЗВИТИЯ И ОКАЗЫВАЕТ ВСЕ БОЛЬШЕЕ ВЛИЯНИЕ НА ОБЪЕМЫ ПРОДАЖ.

НИКОЛАЙ ДЕМИДОВ.



были вынуждены сокращать затраты. Расценки на перевозки в среднем снизились на 35%, и многие перевозчики работали на грани нулевой рентабельности. Главной задачей стало сохранение штата водителей тяжелых грузовиков. «Если водителю сократить зарплату, он заберет трудовую книжку и в обидевшую его компанию никогда не вернется», – рассуждает гендиректор «Совавто-Петербург» Вячеслав Лазарян. А ведь это, в основном, уникальные специалисты,

которых в случае необходимости быстро не набрать.

Одним из направлений экономии стал поиск вариантов обслуживания с более низкой ценой. Дилерские автоцентры в связи с этим потеряли часть клиентов, хотя и не торопятся в этом признаваться. Даже до кризиса, когда дефицит сервисных мощностей ощущался не только для некоторых марок грузовиков иностранного производства, но и для продукции КамАЗа, дилеры часто шли на то, что делегировали

право на некоторые виды работ (в основном плановое ТО) ремзонам крупных клиентов. Для многих отечественных транспортных компаний такая схема привычна, а некоторые даже считают ее экономически целесообразной. И хотя большинство дилеров тогда рассматривали этот путь как вынужденную и временную меру, вряд ли перевозчики отказались от этой практики в условиях кризиса.

Нельзя не отметить, что дилеры в кризис тоже боролись



1, 2. Сервисы американских грузовиков одни из самых загруженных.

за лояльность клиентов, и не без успеха. Генеральный директор «Вольво Восток» – российской «дочки» автоконцерна Volvo Trucks Ларс Корнелиуссон в связи с этим отметил: «Volvo Trucks не продает грузовики, мы продаем транспортные решения. Взять, например, сервисный контракт Volvo. Это своего рода страховка: клиент платит нам каждый месяц определенную фиксированную сумму, а мы берем на себя все обслуживание, включая мелкие и крупные ремонты вне зависимости от их стоимости. В прошлом году около 25% грузовиков было продано с сервисными контрактами, и эта доля растет». Справедливости ради заметим, что сервисные контракты предлагаются и другими дилерами.

У независимых сервисов тяжелых грузовиков в условиях кризиса тоже поубавилось клиентов. В основном это небольшие компании, которым стало



сложно конкурировать за заказы с крупными перевозчиками. Если над компаниями к тому же висели долги или лизинговые платежи, то некоторые сочли за благо вернуть лизинговые автомобили и уйти с рынка. По оценкам специалистов, только в Санкт-Петербурге перевозчики вернули лизинговым компаниям несколько сотен грузовиков.

Однако худшее, судя по всему, позади. На рынке уже заметно оживление. Так, продажи

грузовиков иностранных марок в России, по данным Ассоциации европейского бизнеса, в первом квартале 2010 года выросли на 41,3% – до 2888 штук. При этом самый быстрый рост показали продажи тяжелых грузовиков массой более 16 тонн: они взлетели на 87% – до 1995 штук.

И основные игроки рынка грузового автосервиса неплохо подготовились к этому росту. Осенью прошлого года в Петербурге, в Обухово, в автоцентре «Грузомо-

бия» появился первый авторизованный дилерский центр Mercedes-Benz Trucks. «Команда «Грузомобиля» работает на высочайшем уровне, какого вправе ожидать клиенты Mercedes-Benz, и мы тепло приветствуем новых членов семьи Mercedes-Benz», – сказал на пресс-конференции по поводу открытия дилерского центра Борис Биллих, вице-президент ЗАО «Мерседес-Бенц Рус» по грузовым автомобилям.

Недавно компания «Рос-спан» открыла на севере Санкт-Петербурга авторизованный концерном Daimler AG центр обслуживания коммерческих автомобилей Mercedes-Benz. Теперь в северной столице два центра обслуживания Mercedes-Benz Trucks, на подходе еще один, который в следующем году

обещает ввести в строй российское представительство марки.

Такая бурная активность Mercedes-Benz вполне понятна. По итогам 2009 года Mercedes недотянул и до 200 проданных машин (лишь 61 из которых тягачи). В то же время компания Iveco, имеющая в Санкт-Петербурге три дилерских сервиса, продала около 600 тяжелых машин. Даже Ford, продающий турецкие грузовики Cargo, и

Sollers, торгующий Isuzu, реализовали больше тяжелых грузовиков, нежели Mercedes.

Так что продавцы автомобилей должны учитывать, что автоперевозчики соображают в экономике и делают свой выбор с учетом многих обстоятельств. Доступность сервиса для автомобилей определенной марки становится все важнее и будет оказывать все больше влияния на выбор потребителя.

1. Частные фирмы не столь уважаемы.
2. Один из современных сервисов грузовиков.





В МИРЕ ЛЕГКОВЫХ ШИН ОБНОВЛЕНИЕ МОДЕЛЬНОГО РЯДА ЧАСТО ДИКТУЕТСЯ МОДОЙ И НА АВТОМОБИЛИ, И НА СТИЛЬ ВОЖДЕНИЯ. В МИРЕ ГРУЗОВЫХ ШИН ПРИЧИНАМИ ВНЕДРЕНИЯ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И ОБНОВЛЕНИЯ МОДЕЛЬНОГО РЯДА ЧАЩЕ ВСЕГО ЯВЛЯЮТСЯ ЭКОНОМИКА И ОРГАНИЗАЦИЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК.

ЛЕОНИД КРУГЛОВ.

НОВОСТИ МИРА ШИН

На двух международных выставках, прошедших в Москве, свои новинки представили основные игроки рынка шин для коммерческого транспорта: Continental, Goodyear и Michelin. У каждой из компаний есть свои оригинальные технологические разработки, конструкторские находки, позволяющие полнее использовать потенциал грузовых и специальных автомобилей, прицепов и полуприцепов. Такая активность ведущих шинников объясняется тем, что в конце 2012 года вводятся новые директивы ЕС, которые определяют требования к шинам, в том числе для коммерческого транспорта и специальной техники.

CONTINENTAL

Новые универсальные шины Continental HD Hybrid оптимально подходят для перевозки грузов на далекие расстояния с длительными перегонами и для региональных перевозок по дорогам со средним качеством покрытия. Благодаря применению

новой технологии в изготовлении протектора с комбинированной линейно-блочной структурой шины гарантируют максимальное сцепление с дорогой.



НОВЫЕ ШИНЫ HD HYBRID ПОСТУПАТ В ПРОДАЖУ В 5 РАЗМЕРНЫХ ИСПОЛНЕНИЯХ

295/60R22.5

315/60R22.5

315/70R22.5

295/80R22.5

315/80R22.5

Спектр применения шин HD Hybrid чрезвычайно широк: от автомагистралей (Motorway) до дорог со сложным дорожным покрытием (Allround). Новые высокотехнологичные и универсальные шины дополняют две представленные в прошлом году модели шин второго поколения, позволяющих значительно экономить на перевозках.

Универсальный характер новых шин определяется инновационным протектором со смешанным линейно-блочным профилем. Шины с продольным расположением канавок позволяют значительно снизить сопротивление качению и в то же время увеличить глубину протектора, что гарантирует низкий расход топлива и продлевает срок их службы. По истечении половины срока службы шины канавка, подвергнутая специальной трехмерной обработке, превращается в протектор, доходящий до основания профиля. Структура профиля, которая в новой шине выглядела как канавка, при достижении половины глубины сужается и образует зазубрен-

ный протектор. Таким образом, в течение своего срока службы шина меняет внешний вид, не изменяя свойств.

Эта технология обеспечивает отличное сцепление на льду и снегу и оптимальное поведение в условиях повышенной влажности. Благодаря максимально низкому сопротивлению качению HD Hybrid становится лидером по экономичности в своем классе.

Разумеется, для новейшей модели шин применяется современная технология изготовления каркасов второго поколения. Четыре слоя треугольного брекера принимают на себя поперечные и продольные силы, что позволяет уменьшить сопротивление качению и обеспечить равномерный износ. Существенно увеличенный объем воздушной камеры новых шин второго поколения заметно увеличивает нагрузку на шину и ее ходимость.

При изготовлении новых шин HD Hybrid применяется запатентованная технология AirKeep, предотвращающая снижение давления в шинах грузового автомобиля благодаря чрезвычайно плотной молекулярной структуре внутреннего слоя.

Шины нового поколения играют важную роль в перевозках, где к современным грузовым автомобилям предъявляются чрезвычайно высокие требования в связи с многообразием областей их применения.

«Выпуская HD Hybrid, компания Continental предлагает клиентам еще более экономичное и универсальное решение!» – говорит Хартвиг Кюн, менеджер по выпуску и сбыту шин для грузовых автомобилей Continental.

HD Hybrid будет, по оценкам бренд-менеджера Continental, самым хорошо продаваемым видом шин для ведущей оси, его доля на рынке составит 50%. В компании Continental доминирующее положение в этом сегменте рынка в настоящий момент занимает универсальная модель HDR. Изменения, наблюдающиеся на рынке, произойдут еще быстрее вследствие комплексной программы восстановления шин: те эксплуа-

танты автомобильного парка, которые ранее остановили свой выбор на моделях HDL и HDR, могут при восстановлении шин сделать выбор в пользу рисунка протектора HD Hybrid, поскольку каркасы у этих моделей совершенно одинаковы. Это станет возможно с 2011 года. В будущем у Continental появятся и другие типы гибридных покрышек.

Кстати, первые заказчики уже осуществляют опытную эксплуатацию новых шин и имеют положительный опыт работы с ними.

GOODYEAR

Компания Goodyear представила шины нового поколения для прицепов, изготовленные по технологии Goodyear Max Technology FuelMax.



ШИНЫ GOODYEAR MARATHON LHT II ПОСТУПАЮТ В ПРОДАЖУ В СЕНТЯБРЕ 2010 Г. В 3 ТИПОРАЗМЕРАХ

MARATHON LHT II	ГРУЗ./ СКОРОСТЬ
385/55R22.5	160 K (158 L)
435/50R19.5	160 J
385/65R22.5	160 K (158 L)

Marathon LHT II – самый современный представитель нового семейства шин Goodyear, в которое также входят шины Marathon LHS II и Marathon LHD II.

Использование шин LHS II для управляемой оси, LHD II для ведущей оси и LHT II для обычного 40-тонного трехосного полуприцепа позволяет ежегодно экономить

до 2300 евро и снижать уровни выбросов CO₂ на 5200 кг в расчете на каждый автомобиль. Шины LHT II весят на 7,5 кг меньше предыдущей модели и поэтому способны увеличить грузоподъемность трехосного прицепа на 45 кг.

Каркас шин состоит из обновленных компонентов, созданных методом 3D-моделирования и обеспечивающих снижение температуры и сопротивления качению – ключевых составляющих улучшенного энергопотребления и срока службы. Стальные брекеры в области протектора обеспечивают стабильность и снижают потери энергии. Форма каркаса и борт покрышки способствуют низкому сопротивлению качению при сохранении способности восстановления рисунка протектора. Среди других достоинств – изменяемые характеристики периферийных канавок, которые обеспечивают жесткое сопротивление возникновению трещин и повреждениям камнями. Современная технология резиновой смеси протектора с высоким содержанием силики обеспечивает идеальный баланс между сопротивлением качению, торможением на мокрой дороге и пробегом.

Шины LHT II уже сейчас соответствуют требованиям к шинам, которые вводятся в 2012 г. Компания Goodyear ожидает, что модель LHT II получит хорошие характеристики в соответствии с новой маркировкой шин в ЕС. Для всех грузовых шин Goodyear имеется возможность восстановления рисунка протектора и его нарезки.

Шины Omnitrac Mixed Service Steer II и Omnitrac Mixed Service Drive II (MSS II и MSD II) для управляемых и ведущих осей сочетают отличное сцепление на бездорожье, увеличенный пробег и улучшенное торможение на мокром дорожном покрытии. Это первые представители линейки шин mixed service – для смешанных условий эксплуатации на грунтовых и асфальтовых дорогах и созданных специально для строительных грузовых автомобилей. Они являются частью концепции Max Technology, объединяющей материалы последнего поколения и прогрессивный дизайн. Дизайн

шин задуман таким образом, что шины MSD II увеличивают пробег на 17%, а MSS II и MSD II уменьшают сопротивление качению, что также является преимуществом с точки зрения сокращения расходов.

Дизайн шин с компонентами протектора для улучшенного сопротивления повреждениям, жестким каркасом и оптимизированным рисунком протектора улучшает торможение и снижает уровень шума. В результате шины обеспечивают прекрасные значения пробега и сцепления, а также возможность восстановления протектора. Среди достоинств шин – широкий протектор для повышенного пробега, защита от камней, способности очищения от грязи и восстановления рисунка протектора.

В производстве шин MSS II и MSD II доступна новая технология DuraSeal, которая впервые применяется для шин Omnitrac, предназначенных для использования на грунтовых и асфальтных дорогах. Благодаря встроенному изоляционному слою в протекторе эта запатентованная технология предотвращает потерю воздуха шиной при проколе менее 6 мм в диаметре. В случае прокола шин грузовые автомобили не требуют обязательного прекращения эксплуатации, что позволяет сократить время простоя.

Компания также разработала низкопрофильные шины MSD II для грузовых автомобилей с одной ведущей осью в типоразмерах 385/55R22.5 и 495/45R22.5, которые были созданы в сотрудничестве с компаниями Mercedes и Renault Trucks. По сравнению с предыдущими моделями, они обладают более высокими показателями тяги и сцепления на мокром дорожном покрытии. Так, одновременное использование шин MSS II и MSD II повышает тягу на грунтовом покрытии на 6% и улучшает сцепление шин на мокрой дороге. Торможение на мокром покрытии лучше на 3%, при этом испытания на мокрых трассах показали, что совместное использование этих шин на 2% улучшает сцепление с мокрым дорожным покрытием. Шины Omnitrac MSS II

ШИНЫ С ТЕХНОЛОГИЕЙ DURASEAL ПОЯВЯТСЯ В ПРОДАЖЕ В ИЮЛЕ 2010 Г.

OMNITRAC MSS II	ГРУЗ./СКОРОСТЬ
315/80R22.5	156/150 К
13R22.5	156/150 К
OMNITRAC MSD II	ГРУЗ./СКОРОСТЬ
315/80R22.5	156/150 К
13R22.5	156/150 К
385/55R22.5 (super single drive)	160 К
495/45R22.5 (super single drive)	169 К

и MSD II полностью соответствуют требованиям директивы ЕС №661 о сопротивлении качению и уровне шума за два года до ее официального вступления в силу.

MICHELIN

В рамках международной специализированной выставки CTT-2010 компания Michelin представила новые шины XHA2, X-Super Terrain AD и X-Traction. Новая гамма крупногабаритных шин разработана специалистами компании Michelin в сотрудничестве с компаниями-производителями индустриальной техники.

Шина XHA2 предназначена для средних погрузчиков, использующихся в карьерах, на цементных

заводах и в строительстве. Гамма шин XHA2, впервые представленная на мировом рынке в 2009 году, дополнена двумя новыми типоразмерами: 20.5R25 TL и 29.5R25 TL. С июля 2010 года новая шина будет поставляться на конвейеры производителей техники. Прочность – одно из основных качеств новой шины. Именно оно позволяет ей демонстрировать высокие характеристики и обладать всеми необходимыми качествами при выполнении любых общестроительных работ. Шины XHA2 устанавливаются на колесные погрузчики. Эти машины работают в условиях бездорожья и часто используются для непрерывной погрузки. Специалисты компании увеличили рабочий слой протектора (по сравнению с XHA) для лучшей сопротивляемости повреждениям, усилили боковины дополнительным защитным слоем, снизив вероятность повреждения, применили ударопоглощающую резиновую смесь, помогающую предотвратить проколы. Срок службы шины на 10% больше, чем у предшествующей модели XHA.

Запатентованный рисунок протектора значительно снижает вибрации, доставляющие дискомфорт оператору и вызывающие повышенный износ узлов трансмиссии. Увеличение пятна контакта шины XHA2 уменьшает раскачивание машины, вызываемое частой сменой направления движения при работе. Рисунок протектора улучшает сцепные свойства и способствует самоочищению шины (удаление грунта из межблочного пространства протектора), что снижает ее пробуксовку. За счет его большей прочности шину можно легко восстановить, что обеспечивает дополнительную экономию средств компании-пользователя, а характеристики сцепления с грунтом снижают сопротивление качению и расход топлива.

Шина X-Traction разработана для карьерных самосвалов. Первая шина этой гаммы появилась еще в 2004 году, была представлена только в одном типоразмере 27.00R49 и предназначалась для карьерных самосвалов грузо-



ВЫПУСКАЕМЫЕ РАЗМЕРЫ

20.5R25
23.5R25
26.5R25
29.5R25

подъемностью 80-100 т. Сегодня компания Michelin выводит на рынок шины с посадочным диаметром 33" и 35". Они разработаны для карьерных самосвалов меньшей грузоподъемности, которые все чаще выбирают для повышения эффективности производства.

При разработке шины X-Traction компания применила две новые технологии, которые обеспечивают шине возможность работать при повышенных скоростях: Cooling System – новый дополнительный элемент в



ВЫПУСКАЕМЫЕ РАЗМЕРЫ

27.00R49
24.00R35 (с сентября 2010 г.)
18.00R33 (с 2011 г.)
21.00R33 (с 2011 г.)

протекторе плечевой зоны шины и C2 technology – новое строение каркаса шины.

X-Traction имеет меньший вес, что помогает обеспечить 5% экономии топлива и, как следствие, уменьшить выбросы CO₂. Еще одно преимущество новой шины – увеличенная начальная глубина протектора (от 7 до 9 мм), что примерно на 15% повышает ее срок службы и сопротивляемость повреждениям. Прочный протектор надежно защищает ее каркас. В ближайшее время размерный ряд шины пополнится тремя типоразмерами: в сентябре 2010 года на рынке появится 24.00R35, а в 2011 году – 21.00R33 и 18.00R33.

Еще одна шина – X-Super Terrain AD создана специально для шарнирносочлененных самосвалов, работающих в условиях бездорожья. Шина имеет на 10% улучшенное сцепление по сравнению с шиной XADT, что позволяет быстрее осуществлять работы. Новый рисунок протектора повышает продольное и поперечное сцепление и способствует самоочищению шины (удаление грунта из межблочного пространства протектора), что снижает ее пробуксовку. Протектор новой шины более глубокий и более прочный, что повышает ее износостойкость. Еще одним преимуществом, выгодно отличающим X-Super Terrain AD от ее предшественницы, стал увеличенный на 10% срок службы.



ВЫПУСКАЕМЫЕ РАЗМЕРЫ

23.5R25
26.5R25
29.5R25

Эффективность шин обеспечивается за счет не только увеличенной начальной глубины протектора, но и повышенной на 10% прочности каркаса. Специалисты увеличили подпротекторный слой для оптимального распределения усилия в основании блоков и эффективной работы в условиях бездорожья. Новый рисунок протектора способствует лучшему самоочищению шины, массивный протектор надежно защищает каркас, а радиальная структура лучше справляется с нагрузками, испытываемыми шиной при постоянной перевозке тяжелых грузов в сложных дорожных условиях.



ОЛДТАЙМЕРЫ ФИНЛЯНДИИ





Остается только позавидовать нашим северным соседям. На пять с половиной миллионов человек населения у них две дюжины клубов любителей старой техники. Каждый клуб специализируется на каком-то виде техники. Понятно, что большинство сосредоточились на легковушках, однако есть любители

мотоциклов, тракторов, автобусов, танков или, скажем, самолетов.

Однако нас интересует организация, объединяющая любителей грузовиков. Она сокращенно называется VETKU и включает в себя несколько сотен человек. Как правило, это частники, имеющие одну-две машины, но есть и фирмы, и даже небольшие музеи.



ОГРОМНАЯ ПАРКОВКА ГРУЗОВОГО ТЕРМИНАЛА КИИТОЛИНЬЯ В ФИНСКОМ ГОРОДКЕ КУОПИО ДО ОТКАЗА ЗАБИТА ЯРКИМИ СТАРЫМИ ГРУЗОВИКАМИ. ЗДЕСЬ ПРОХОДИТ ЕЖЕГОДНЫЙ СЪЕЗД ФИНСКОЙ АССОЦИАЦИИ СТАРИННОГО КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА. АНТОН МИХАЙЛОВ, ФОТО АВТОРА.



1

Организация эта некоммерческая, и для вступления в нее требуется, в основном, желание. Сначала необходимо восстановить старый грузовик. Причем не так, как у нас – оставляя лишь внешнее сходство с оригиналом (зачастую и без этого), а тщательно, с сохранением оригинальных деталей, восстановлением двигателя, коробки передач, рамы и всего прочего.

После реставрации хозяин подает заявку, специальная экспертиза присваивает машине статус исторической ценности, и – милости просим в ассоциацию. Автомобиль регистрируется в аналоге ГАИ и получает специальные номера. Он облагается уменьшенными налогом и страховкой. Правила техосмотра соответствуют эпохе. Но и ездить по дорогам общего пользования раритету можно лишь в течение одного месяца в году.

Как правило, автомобили даже обуты в шины своего времени. Правда, надо сказать, что в мире существуют тысячи фирм, специализирующихся на выпуске исторических запчастей, от радиаторов



2

- 1.** Так выглядел типовой финский лесовоз в 60-е годы.
- 2.** Пикапчик Chevrolet легкого класса. Такие были популярны по всему миру.
- 3.** Sisu знаменита своими нестандартными колесными формулами. Этот Kontio имеет формулу 4x4+2.



3



до тех самых покрышек. А финны, к слову, самые передовые пользователи Интернета в мире, и этим благом умеют пользоваться как никто другой.

При этом подавляющее большинство восстановленных исторических ценностей обязано другой особенностью Финляндии – ее скупой экономике. Проще говоря, страна озер небогата – и потому множество попавших сюда авто-

мобилей использовались «до победного конца», а затем просто хранились в сарае. Так что в итоге создается ощущение, будто каждый старый автомобиль подвергся восстановлению.

Разнообразие техники велико. Много не только европейских, но и заокеанских машин. Здесь выставляются американские Ford, Chevrolet и Dodge, английские Fordson и Bedford, скандинавские



1. А так производилась загрузка бревен до начала 70-х годов. Тягач – редкий полноприводной Volvo L245.

2. Одна из последних моделей фирмы, Vanaaja 690, имела двигатель и кабину от английской АЕС.

3. Среди лесовозов можно встретить и капотный MAN 660.

4. Аналог нашего ЗИЛа – американский De Soto 1958 года выпуска. Его двигатель V8 развивал 65 л.с.





Такие необычные комбинации встречались у финнов в 60-е на их «коротком дальновое».

Volvo и Scania. Дело в том, что в разные годы у финнов были различные партнеры в грузовой отрасли. С самого начала большую роль на местном рынке играли, естественно, соседи – Scania и Volvo, бывшие известными уже в начале 20 века. С тех же лет сильную конкуренцию им составляли «американцы». Однако после Второй мировой войны их место заняли «англичане». Интересно, что французских машин в Финляндии практически не было, а «немцы» занимали вовсе не такую большую нишу, как в прочих европейских странах.

Зато, опять же уникальное явление, Suomi охотно покупала машины социалистического лагеря, в том числе ГДР-овские IFA, чешские Tatra и особенно советские машины. Последние, кстати, до сих пор несут службу в финских вооруженных силах.

Но, конечно, первую роль на съездах старины играют машины собственного производства. Главным игроком грузового рынка исторически была Sisu, известная и у нас. За 75 лет своего существо-



1. Необычный грузовичок носит имя Ford-Koln. Такие машины были разработаны немецким филиалом американского концерна.
2. А это вовсе не восстановленные экземпляры: трио Jyry-Sisu до сих пор обслуживает соседний аэропорт.





вания она построила множество необычных машин, как и ее конкурент, малоизвестная в остальном мире марка Vanaaja, сперва отделившаяся, а затем вновь поглощенная своим прародителем, Sisu.

В свое время Vanaaja заключила соглашение с английской фирмой АЕС и устанавливала на свои машины двигатели, а зачастую и кабины этой марки. Прославилась Vanaaja «в узком кругу» необычными

колесными формулами, разработанными ею: 4x4+2. Это означает, что полноприводной двухосной машине «подкатывали» третью ось, как правило, подъемную.

Местные машины преимущественно использовались в главной для Финляндии – лесной отрасли. Лишь небольшое количество автомобилей изготавливались для тяжелых или междугородных перевозок.



- 1.** Такие пожарные машины с кузовами местных фирм были популярны в Финляндии в 70-х.
- 2.** Типичный для Финляндии капотный Sisu начала 60-х годов.
- 3.** Volvo F 86 Viking появился впервые в 1971 году и до сих пор выглядит гармонично.
- 4.** Этот бензовоз Scania 140 представляет первое поколение знаменитых финских «паровозов».

ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ



GOLDEN DRAGON, YUTONG
НЕФАЗ, HIGER
ISUZU, BAW, FOTON
JAC, YUEJIN
Cummins, STEYR, ZF

- ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ
- Сервисный центр
- Работаем без выходных

ООО «СВД-АВТО»

Магазин: т/ф (812) 225-38-32, 8 (921) 329-63-04
 пр. Энергетиков, д. 59 А
СТО: (812) 606-60-02, 8 (911) 903-17-08,
 ул. Днепропетровская, д. 12

www.svdauto.ru



EURO AUTO

Запчасти для грузовиков

Магазин запчастей и разборка грузовиков:

ул. Софийская, 52 332-58-70, 973-26-30, факс 268-37-16
 Шушары, ул. Ленина, 1 332-58-85
 Парнас, ул. Домостроительная, 3 332-58-21

703-15-15
 единый справочный центр
www.euroauto.ru

Покупаем грузовые иномарки на запчасти!



РЕМОНТ ГРУЗОВОЙ ТЕХНИКИ

BPW, SAF, ROR, FRUE, VOLVO, SCANIA, MB

Работаем без выходных с 8 до 20.00

С-Пб, Московское шоссе, д.201 (Петро-Славянка)
 т/ф.: (812) 490-66-15, моб.: 948-56-53, 922-55-98, 949-38-74
 e-mail: feniks-servis17@rambler.ru

ТЛС-Сервис официальный представитель М/З ТОНАР
Продажа оригинальных запчастей

Автохимия • Тормоза • Подвеска
 Осевые агрегаты • Гидроцилиндры Penta

ТОНАР SMITZ KOGEL KRONE HOBTRAK BPW ROR
SAF Fruehauf VOLVO SCANIA RENAULT

Тел.: +7 (812) 605-00-37, +7 (812) 596-87-92, +7 (901)-314-73-70, +7 (901)-307-33-52
 e-mail: peski-service@mail.ru www.tlsservice.narod.ru

ТЛС-Сервис ТО
Ремонт п/прицепов и тягачей ТОНАР

SMITZ Kogel Krone Wielton BPW SAF ROR

РЕМОНТ СУППОРТОВ • ДИАГНОСТИКА • ТОРМОЗА • ПОДВЕСКА • ЗАМЕНА МАСЛА
 Гарантийное обслуживание п/прицепов ТОНАР
 Тел.: +7 (812) 605-00-37, 911-012-21-52, 8-901-304-70-39 5 мин. от КАД



www.diesel-center.ru

РЕМОНТ НАСОС-ФОРСУНОК COMMON RAIL

ТНВД

СПб, Южное ш., 39 (812) 982-25-53
 (812) 983-77-55
 (812) 572-96-20

ПН-СБ 10.00-21.00

СПб, п. Шушары ул. Ленина, 10
 (812) 982-38-62
 (812) 983-69-09

ЭВАКУАЦИЯ



ООО «Техно Трейд»

эвакуация грузовых автомобилей, спецтехники, автобусов;
 помощь на дорогах и восстановление аварийных автомобилей;
 ремонт любых машин марки Volvo; продажа грузовиков;

Вызов эвакуатора 8 (812) 927-66-76 www.tt-servis.ru
 Рем зона 8 (812) 972-66-76 nfo@servis.ru



ГРУЗАВТОИНФО

ГОНКА ВООРУЖЕНИЙ

SCANIA R 730

BAUMA 2010

Телефон отдела рекламы

(812) 611-02-05

ЭВАКУАЦИЯ

CNG Россия, Скандинавия, Европа
Спец.АвтоБуксир
WWW.9617676.RU

ЭВАКУАЦИЯ

грузовых
и легковых а/м,
автобусов,
спецтехники

24 часа

+7 (812) 961 76 76



Россия, Скандинавия, Европа

Эвакуация

грузовых
и легковых а/м,
автобусов,
спецтехники

ЗАО «БАРС»
www.zao-bars.com

24 часа

+7-901-3-000-000



ФОТООБЪЯВЛЕНИЯ

РАЗМЕЩЕНИЕ ФОТОМОДУЛЕЙ В ЖУРНАЛЕ «ГРУЗ АВТО ИНФО»

Уважаемые господа!

В рубрике «Фотообъявления» вы можете разместить предложения о продаже коммерческой техники. Данная рубрика в дальнейшем будет разбита на разделы в зависимости от типа техники.

Для рекламодателей, которые размещаются модульной рекламой в журнале, фотообъявления предоставляются бонусом в зависимости от объема размещения.

Мы будем очень рады, если наша рубрика поможет покупателям в подборе техники, а продавцам – в реализации товаров.

Заявки на размещение принимаются по тел.: (812) 611-02-05
или по электронной почте: redactor@mirtransporta.ru



2.810.000 руб

IVECO Stralis AT440S45 TX/P
2008 г.в., новый, 450 л.с., 16МКПП
6х2, Euro5, 1 сп. место, кондиционер
пр-во Германия
тел.: +7(812)380-41-18



4 300 000 руб

IVECO Trakker AD410T42N
2008 г.в., 420 л.с., 13 л, 16МКПП,
кузов Cantoni 18м³ (Hardox)
Тел.: +7 (921) 658-58-65



1 950 000 руб

IVECO Stratis AT440S43 T/P
2007 г.в., пробег 200 000 км, 430 л.с.,
16МКПП, высокая крыша, пр-во Германия
Тел.: +7 (921) 658-58-65



от 1 290 000 руб

IVECO ECODaily
2010 г.в., турбодизель 2,3л, 126 л.с.,
Euro 3, цельнометаллический
фургон 7,3-17,2 м³, г/п 1,5-4т
Тел.: +7 (921) 321-82-35



4.300.000 руб

IVECO Trakker AD410T42N
2008 г.в., 420 л.с., 13 л, 16МКПП
кузов Техюмак 20 м³, г/п 33т
тел.: +7(812)380-41-18



2.640.000 руб

IVECO Trakker AT400T38T
2007 г.в., новый, седельный тягач 4х2
рессорный, 380 л.с., 13л, 16МКПП
тел.: +7(812)380-41-18



2.790.000 руб

IVECO Stralis AT440S43 T/P
2008 г.в., новый, 430 л.с., 16МКПП
1 сп. место, з/пакет, кондиционер,
зим.пакет, пр-во Германия
тел.: +7(812)380-41-18



4 180 000 руб

IVECO Trakker AD410T38N
2008 г.в., 380 л.с., 13 л, 16МКПП,
кузов Тонар 18м³
Тел.: +7 (921) 658-58-65

ФОТООБЪЯВЛЕНИЯ



1.385.000 руб

IVECO ECODaily 35S13V
2010 г.в., турбодизель 2,3 л, 126 л.с.
цельнометаллический фургон 10,2 м³
г/п 1,5т
тел.: +7(812)380-41-18



1.580.000 руб

IVECO ECODaily 35C15D
2010 г.в., турбодизель, 3,0 л, 146 л.с.
бортовая платформа, двойная кабина,
г/п 2,5т
тел.: +7(812)380-41-18



2.120.000 руб

IVECO ECODaily 35C14GV
2010 г.в., газовый двигатель (метан)
3,0 л, 136 л.с. цельнометаллический
фургон 15,6 м³ г/п 2,5т
тел.: +7(812)380-41-18



1.450.000 руб

IVECO ECODaily 35C15V
2010 г.в., турбодизель, 3,0 л, 146 л.с.
цельнометаллический фургон 15,6 м³
кондиционер, г/п 2,5т
тел.: +7(812)380-41-18



2.600.000 руб

IVECO Stralis AT440S45 T/P
2007 г.в., новый, 450 л.с., 16МКПП, 4х2
2сп. места, кондиционер, спойлеры
Euro5, пр-во Германия
тел.: +7(812)380-41-18



1.650.000 руб

IVECO ECODaily 65C15V
2010 г.в., турбодизель, 3,0 л, 146 л.с.
цельнометаллический фургон 17,2 м³
г/п 2,5т
тел.: +7(812)380-41-18



3.350.000 руб

IVECO Trakker AD380T38
2008 г.в., новый, 380 л.с., 16МКПП
кузов Бецема 15м³, 25т
тел.: +7(812)380-41-18



1.410.000 руб

IVECO ECODaily 35C15V
2010 г.в., турбодизель, 3,0 л, 146 л.с.
цельнометаллический фургон 17,2 м³
г/п 2,5т
тел.: +7(812)380-41-18



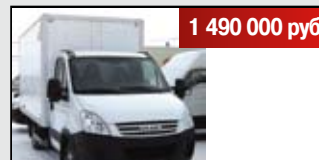
1.510.000 руб

IVECO ECODaily 35C15H
2010 г.в., турбодизель, 3,0 л, 146 л.с.
промотоварный фургон, г/п 2,5т
тел.: +7(812)380-41-18

Телефон
отдела
рекламы



(812) 611-02-05



1 490 000 руб

IVECO Daily 65C15H

2010 г.в., 146 л.с., Евро 3, колесная
база 3750 мм, промотоварный фургон,
плакированный металл, 4,3х2,2х2,2 м
грузоподъемность 4,0 т
Тел.: +7 (921) 321-82-35



1 450 000 руб

IVECO Daily 50C15V

автобус, 19+7 пассажирских мест,
2010 г.в., турбодизель, 146 л.с., Евро 3
Тел.: +7 (921) 321-82-35

НОВЫЙ!



2.020.000 руб

IVECO EuroCargo ML120E21
2009 г.в., 210 л.с., 6МКПП, грузопое
шасси, г/п 7,7т, пр-во Италия
тел.: +7(812)380-41-18



1.454.000 руб

IVECO ECODaily 35C13V
2010 г.в., турбодизель, 2,3 л, 126 л.с.
цельнометаллический фургон 12 м³,
г/п 2,5т
тел.: +7(812)380-41-18



1.630.000 руб

IVECO ECODaily 35C15D
2010 г.в., турбодизель, 3,0 л, 146 л.с.
промотоварный фургон, двойная
кабина, г/п 2,5т
тел.: +7(812)380-41-18



650 000 руб.

Schmitz S01

2005 г.в., 3-х остью, Грузоподъемность
прицепа 27 700 кг. Объем полуприцепа
93 куб.м
Тел.: +7 (921) 658 58 65



1.590.000 руб

IVECO ECODaily 50C15H
2010 г.в., турбодизель, 3,0 л, 146 л.с.
промотоварный фургон, г/п 2,5т
тел.: +7(812)380-41-18



1 900 000 руб

**IVECO
Stralis AT440S43 T/P**

2007 г.в., пробег 200 000 км, 430 л.с.,
16МКПП, 1 сп. место, пр-во Германия
Тел.: +7 (921) 321-82-35



690 000 руб.

Kogel SNCO 24

2006 г.в., Грузоподъемность прицепа
27 700 кг. Полная масса прицепа 35 000 кг.
Тел.: +7 (921) 321 82 35

ТЕЛЕФОН ОТДЕЛА РЕКЛАМЫ – (812) 611-02-05

УВАЖАЕМЫЕ ДАМЫ И ГОСПОДА!



База адресной доставки по Санкт-Петербургу и России обновляется.

Поэтому убедительная просьба к подписчикам журнала и тем, кто только собирается ими стать: разборчиво заполнить и выслать купон на подписку по факсу (812) 611-02-05 или на электронный адрес: adv@mirtransporta.ru



Компания _____

Сфера деятельности _____

ФИО получателя _____

Должность _____

Почтовый адрес: Индекс

Город _____

Улица _____

Дом _____ Корпус _____ Офис _____

Телефон _____ Факс _____

e-mail _____



РОЖДЕННЫЙ СИЛЬНЫМ



ECO DAILY

НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ГРУЗОВИКОВ DAILY

- НОВЫЕ ДИЗЕЛЬНЫЕ ДВИГАТЕЛИ МОЩНОСТЬЮ ОТ 140 Л.С. ДО 170 Л.С., СООТВЕТСТВУЮЩИЕ СТАНДАРТУ EURO 5
- НОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ МОЩНОСТЬЮ 136 Л.С., РАБОТАЮЩИЙ НА ПРИРОДНОМ ГАЗЕ (МЕТАН)
- СИСТЕМА КУРСОВОЙ УСТОЙЧИВОСТИ (ESP), УЧИТЫВАЮЩАЯ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ГРУЗА В АВТОМОБИЛЕ, В БАЗОВОЙ КОМПЛЕКТАЦИИ
- ПОЛНАЯ МАССА АВТОМОБИЛЯ ОТ 2,8Т ДО 7Т, ГРУЗОПОДЪЁМНОСТЬ ДО 4,7Т
- БОЛЕЕ 7 000 КОМПЛЕКТАЦИЙ ДЛЯ ЛЮБЫХ ЦЕЛЕЙ И ЗАДАЧ