

ГРУЗАВТОИНФО

9(106)
НОЯБРЬ
2012

ГРУЗОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ В ДЕТАЛЯХ • MIRTRANSPORTA.RU



ЗНАТЬ И НЕ ДОПУСТИТЬ

КРИМИНАЛ НА ТРАССАХ

ФИРМЕННЫЙ СЕРВИС DAF

ПО ГОЛЛАНДСКИМ СТАНДАРТАМ

IVECO STRALIS HI-WAY

И ДРУГИЕ
ПРЕМЬЕРЫ ИАА' 2012



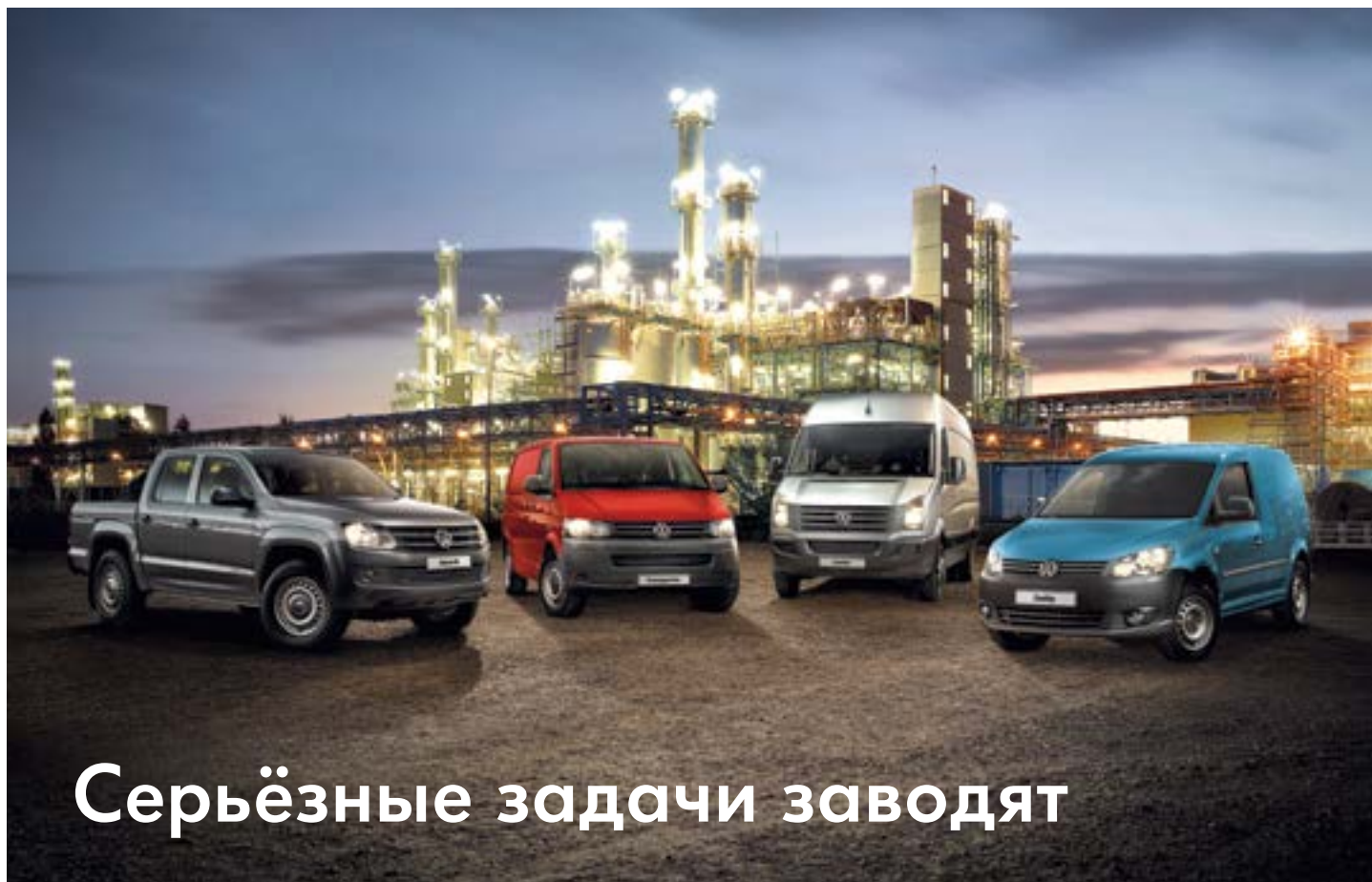
АВТОКЕМПЕР VW АМАРОК



UNIMOG U400
ТОЧНЫЙ ИНСТРУМЕНТ



В ГОСТЯХ У МКР
ТРАК-РЕЙСИНГ ИЗНУТРИ



Серьёзные задачи заводят

Чем тяжелее, тем интереснее!

Коммерческие автомобили Volkswagen — это самые надёжные члены вашей команды, перед которыми можно ставить амбициозные цели, например, проведение Олимпиады в Сочи. Множество опций, комфорт и эргономика, низкие эксплуатационные расходы. Согласитесь, это — деловой подход.



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



**Коммерческие
автомобили**

Дополнительная информация — по телефону информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441 (+16)



**Серьёзное
финансовое предложение**

5% переплата по кредиту и 5% КАСКО

37 до 60 месяцев составит: 14,5% годовых при первоначальном взносе от 15%; комиссия за выдачу кредита отсутствует. Досрочное погашение кредита осуществляется без комиссий и возможно в даты, установленные графиком платежей, без ограничения минимальной части досрочно возвращаемого кредита. Обеспечение по кредиту — залог приобретаемого автомобиля. Обязательно страхование от рисков утраты, угона и ущерба в пользу Банка в течение всего срока действия кредитного договора. При погашении кредита через иные кредитные организации и платёжные системы может взиматься комиссия за перевод средств. Неустойка за несвоевременное внесение платежа в счёт погашения кредита: 0,5% от суммы просроченного платежа за каждый день просрочки с даты, следующей за датой наступления исполнения обязательства, установленной кредитным договором, по дату погашения просроченной задолженности (включительно). Неустойка за несвоевременное возобновление страхования — ставки по кредитному договору, начиная с 31-го дня после окончания действия предыдущего полиса по дату предоставления документов, подтверждающих возобновление страхования (включительно). Для условий, отличных от данной программы кредитования (валюта, срок кредита, первоначальный платеж), характеристики кредита могут отличаться от указанных выше. Подробная информация — в отделениях Банка или по телефону контактного центра ОАО «Сбербанк России». Генеральная лицензия Банка России № 1481 от 30.08.2010, г. Москва, ул. Вавилова, 19, тел.: 8-800-555-55-50 (звонок по России — бесплатно). www.sberbank.ru. Затраты по КАСКО не превышают 5% от стоимости автомобиля — означает фактические затраты покупателя при приобретении полиса КАСКО для нового автомобиля Volkswagen Crafter Kasten, Caddy Kasten, Transporter Kasten, Multivan сроком на 1 год, без ограничения возраста и стажа лиц, допущенных к управлению, на всей территории РФ в ОАО «АльфаСтрахование» (лицензия ФССН CN° 223977) или СОАО «ВСК» (лицензия ФССН CN° 062177), для всех вышеперечисленных моделей кроме Volkswagen Caddy в ОСАО «Ингосстрах» (лицензия ФССН CN° 092877); для моделей Volkswagen Crafter Kasten, Caddy Kasten, Transporter Kasten, Multivan сроком на 1 год, при стаже вождения более 10 лет и возрасте водителя от 32 лет, на всей территории РФ при страховании в ОАО СК «Альянс» (лицензия ФССН CN° 029077). Общие условия страхования: полное КАСКО «Угон + Хищение + Ущерб», неагрегатная (неуменьшаемая) страховая сумма, схема возмещения «новое за старое», ремонт у официальных дилеров Volkswagen Коммерческие Автомобили, отсутствие франшизы. Наличие и условия предоставления дополнительных услуг (эвакуация, техническая помощь, аварийный комиссар и пр.) уточняйте у страховщика в вашем регионе. Данные условия действительны для вышеперечисленных страховых компаний, при выборе иной страховой компании условия страхования могут отличаться. При иных условиях заключения договора страхования размер страховой премии может отличаться от заявленного. Страхование в вышеперечисленных страховых компаниях является добровольным, осуществляется по волеизъявлению страхователя и не является обязательным при покупке транспортного средства и/или заключении кредитного договора. Предложение действительно до 31.10.2012 г.

Торговая марка Caddy является зарегистрированной торговой маркой фирмы Caddie S.A. Используется Volkswagen Коммерческие Автомобили с разрешения Caddie S.A.

Реклама

В НОМЕРЕ:

НОВОСТИ

2 Новости

НОВИНКИ

14 Главная выставка
IAA' 2012 в Ганновере

ТЕХНИКА

22 И сеет, и пашет, и шапкой машет
Кемпер VW Amarok

26 Прибор точной настройки
Тест-драйв Unimog U400

СПЕЦТЕХНИКА

30 Комбинированный
Локомотив Unimog U400

ЭКОНОМИКА

34 По осени считаем
Продажи трех кварталов

38 Осторожный оптимизм
Рынок логистики

ПЕРЕВОЗКИ

42 Знать и не допустить
Криминал на трассах

СЕРВИС

48 Поменять — так с музыкой!
Опыт замены узлов

52 По голландским стандартам
Фирсервис DAF в СПб

НА ДОСУГЕ

56 В гостях у чемпионов
«Кухня» MKR Technology



22



56



26 Тест-драйв Unimog U400

ГРУЗАВТОИНФО
ГРУЗОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ В ДЕТАЛЯХ • MIRTRANSPORTA.RU

Учредитель и издатель
ООО «Груз Авто-Медиа»

Генеральный директор
Наталья МЕХАНИКОВА

Главный редактор
Дмитрий ГЛАДКИЙ

**Руководитель
представительства в Москве**
Мария КОРОЛЕНКО

Выпускающий редактор
Татьяна ПАРВАН

Отдел рекламы
Кирилл ИЛЬИН
Алена ЗАРИЦКАЯ

Дизайн и верстка
Георгий КОСТЕРИН

Печать
ООО «Цветпринт»

Адрес редакции
195027, Санкт-Петербург,
пр. Шаумяна, 8, офис 410.

Подписано в печать 24.10.2012 г.

Издание распространяется прямой
подпиской и по рассылке.
Цена свободная

Свои вопросы к редакции, авторам,
героям публикации направляйте
по адресу adv@mirtransporta.ru
или звоните по телефону
(812) 603-20-96

Веб-сайт: www.mirtransporta.ru

Журнал издается с 2003 года.

Выходит 1 раз в месяц. Тираж 17 000 экз.

Свидетельство о регистрации средства массовой
информации: ПИ № ФС77-44930. Выдано Федеральной
службой по надзору в сфере связи, информационных
технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).

Любое использование опубликованных материалов
допускается только с письменного разрешения редакции.

Мнение редакции может не совпадать с мнением
авторов.

Редакция не несет ответственности за содержание
предоставленных рекламных материалов.

Рукописи не возвращаются и не рецензируются.

TRUCK RACING ФИНИШИРОВАЛ

13-14 октября на одиннадцатом заключительном этапе Чемпионата Европы, проходившем во французском Ле-Мане, Йохен Хан завоевал титул чемпиона, повторив свой прошлогодний успех. Командный кубок — у MKR Technology.

Перед стартом заключительного этапа Чемпионата у Йохена Хана был внушительный задел в 29 очков от шедшего вторым Антонио Альбасете. Фактически, все было решено уже в Гонке 1. Альбасете, выигравший суперпоул, стартовал первым и не давал Хану обойти себя. Но к середине дистанции на грузовике испанца возникли проблемы с рулевым управлением, и он вынужден был сойти с дистанции.

Победу в Чемпионате Хан оформил уже в Гонке 2, финишировав пятым. Альбасете завершил гонку седьмым и потерял даже теоретические шансы догнать Хана.

Александр Львов не смог принять участие в финальном этапе Чемпионата из-за сломанной коробки передач на его грузовике, но приехал на этап в качестве гостя. В гонке принял участие другой российский пилот Юрий Егоров на грузовике Freightliner, который, несмотря на аварию, сумел финишировать во всех четырех гонках, показав 15-й, 17-й, 16-й и 18-й результаты.

В командном зачете победу празднует Renault Trucks — MKR Technology. Набрав ровно 1 000 очков, команда завоевывает этот титул уже во второй раз после победы в 2010 г.

Чемпионат Европы по гонкам на грузовых автомобилях. Итоговые результаты

Место	Участник	Страна	Очки
1	Йохен Хан	Германия	517
2	Антонио Альбасете	Испания	468
3	Адам Лацко	Чехия	330



Чемпионский болид Йохена Хана



Подиум в Ле-Мане: в центре — Йохен Хан, слева — Антонио Альбасете, справа — Маркус Остерайх



MKR Technology победила в командном зачете

Коммерческие автомобили **FORD**
Выгодно. В наличии.* В Аларм-Моторс!

ЛИЗИНГ
за 900
рублей/день



Обновленные модели:

Ford Transit Фургон - от **895 000** рублей**

Ford Transit Шасси - от **859 000** рублей**

Ford Transit Грузопассажирский автобус - от **1 153 500** рублей**

Ford Transit Connect (грузоподъемность 840 кг) - от **720 500** рублей**

Новые возможности для Вашего бизнеса

- Новые дизельные двигатели Global Puma. Мощность от 100 до 155 л/с
- Низкая стоимость владения и 2 года гарантии без ограничения пробега
- Широкая возможность конверсии: маршрутное такси, скорая помощь, инкассаторская машина, промтоварный фургон, изотермический фургон
- Модификация Ford Transit с полным приводом
- Специальные условия для юридических лиц
(подробности в отделах корпоративных продаж)



alarmmotors
am
FORD в Петербурге

Аларм-Моторс – лидер продаж FORD
в Санкт-Петербурге.***

Аларм-Моторс **ОЗЕРКИ**, Выборгское ш., 23
Аларм-Моторс **ЮГО-ЗАПАД**, М. Жукова пр., 51
Аларм-Моторс **КОЛОМЯЖСКИЙ**, Коломняжский пр., 18

• сервис 24 часа
• сервис 24 часа

(812) **777-2-777**

alarm-ford.ru

- Весь модельный ряд Ford
- Сервисное обслуживание
- Trade-in****
- Прокат автомобилей

1 Глобал Пума.

* Предложение ограничено. ** Цена является минимальной исходя из объема двигателя и комплектации. **Цена действительна на 18.10.2012 г.

*** По данным ООО „Форд Соллерс Холдинг“ за 2011 год. **** Подробности о программе Trade-In на сайте www.alarm-ford.ru.

*****900 руб. в день - расчетная величина, которая достигается путем деления ежемесячного платежа на среднее количество дней в месяце (30) и округлением получившегося частного до целого числа. Например: автомобиль Ford Transit Van SWB Base 2.2 100 л.с., рекомендованная розничная цена - 938 500 руб., первоначальный платеж - 17 %, ежемесячный платеж - 26 966,95 руб., срок лизинга - 36 мес., общая сумма лизинговых платежей - 1 130 355,2 руб., ежегодное удорожание - 6,8%, выкупная стоимость - 1 500 руб. Лизинговое имущество учитывается на балансе Лизингополучателя. Регистрация в ГИБДД, КАСКО и ОСАГО - за счет Лизингополучателя. Предложение действительно на 18.10.2012.

Предложение действительно при получении лизинга в ООО «СОЛЛЕРС-ФИНАНС». Подробности на сайте: www.alarm-ford.ru.

Реклама

ИННОВАЦИИ ZF

Концерн ZF Friedrichshafen AG представил на международном автосалоне IAA' 2012 в Ганновере под девизом «Автомобильный транспорт будущего» свои новейшие разработки.



Новая автоматическая система трансмиссии TraXon.
Базовую коробку передач можно комбинировать с пятью разными модулями

Речь об автоматической трансмиссии TraXon для тяжелых грузовиков, новой независимой подвеске для грузовиков IS 80 TF, электропортальном мосте ZF AV 130, 6-ступенчатой АКПП ZF EcoLife для городских автобусов и системах рулевого управления ZF Lenksysteme.

За основу трансмиссии ZF TraXon берется компактная базовая коробка передач, которая способна передавать крутящий момент более 3200 Нм, но имеет больший диапазон передаточных чисел и мощности. При этом модульный принцип конструкции обеспечивает максимально возможные варианты.

Базовую коробку передач мож-

но комбинировать с пятью модулями, включая, например, модуль двухдискового сцепления или гибридный модуль мощностью 120 кВт. Для новой коробки передач ZF разработал собственную стратегию упреждающего переключения режимов движения PreVision GPS. Блок управления АКПП, используя данные GPS и цифровые топографические карты, работает на опережение, что обеспечивает особенно большую экономию топлива. Система исключает переключения, которые бесполезны при движении в конкретной местности.

6-ступенчатая АКПП ZF EcoLife для автобусов не только снижает расходы топлива на общественном транспор-

те, но и делает его менее шумным при начале движения. EcoLife позволяет уменьшить частоту вращения вала двигателя (на 700 оборотов в минуту или около того), что снижает уровень шума на 6,4 дБ(А) по сравнению с обычными автоматическими коробками передач. Это достигается благодаря продуманной конструкции ZF EcoLife, в которой предусмотрены шесть ступеней переключения с очень точным выбором передач и программа управления режимами переключения TorqDyn Life.

В новом реечном рулевом механизме Servoline производства ZF Lenksysteme GmbH, совместного предприятия компаний ZF и Bosch, принцип реечного рулевого механизма с гидроприводом применяется для коммерческих грузовиков. Его компактная укороченная форма позволяет сэкономить место и увеличить углы поворота.



ZF представляет прототип четырехточечного рычага из композитного материала на стекло-волокнутой основе. По сравнению с литым рычагом, он легче на 25%, что означает снижение веса примерно на 11 кг

ЗАО «Балтийское Акционерное Общество»
официальный дилер ОАО «КАМАЗ»

**ЛИЗИНГ
ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ**

(812) 294-91-02
(812) 294-91-03
(812) 294-91-04
(812) 294-91-05
(812) 294-91-06

195112, СПб, Новочеркасский пр., 33, корп. 3
zao-bao@zao-bao.ru www.zao-bao.ru

Реклама

ЧИТАЙТЕ В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ

Через две недели после пышной премьеры MB Antos на IAA' 2012 в Ганновере Daimler организовал тест-драйв новинки в Дюссельдорфе.

Об особенностях грузовика расскажет Максим СЕРГЕЕВ



ПИТЕРТРАКЦЕНТР

официальный дилер **IVECO**

- СЕРВИС С ГАРАНТИЕЙ
- ЗАПЧАСТИ С ДОСТАВКОЙ
- НОВЫЕ И Б/У АВТОМОБИЛИ
- КУЗОВНОЙ РЕМОНТ



от
3 080 000
руб.**



от
5 450 000
руб.*



от
1 450 000
руб.*



от
7 076 500
руб.*

Автомобили на складе
Множество комплектаций

Лидер продаж ИВЕКО в России

(812) 326-46-89 (812) 603-23-33 (многоканальный)
(812) 326-46-92 г.Санкт-Петербург, ул. Магнитогорская, 17А
(812) 326-46-81 www.iveco-ptc.spb.ru

* в зависимости от комплектации
** для членов АСМАП



ЛИАЗ НА ЭЛЕКТРИЧЕСТВЕ

В рамках Международной специализированной выставки «ЭкспоСитиТранс-2012», проходившей с 2 по 4 октября в ВВЦ в Москве, «Группа ГАЗ» представила ряд новинок. Электробус ЛиАЗ-6274 самая интересная из них.

Электробус ЛиАЗ-6274 разработан совместно с компанией Mobil на базе городского низкопольного автобуса ЛиАЗ-5292. Электробус оборудуется асинхронным двигателем, преобразователем тягового двигателя и накопителем энергии. В составе накопителя энергии применяются литий-ионные аккумуляторы, обеспечивающие запас хода электробуса до 200 км.

В электробусе реализована возможность подзарядки батарей от источников промышленной частоты 50 Гц и напряжения 380 В, что дает возможность эксплуатировать машину без развития дополнительной инфраструктуры. Электронная система управления электробусом позволяет проводить диагностику не только тягового привода, но и всех систем электрооборудования.

На основе технологий ГЛОНАСС обеспечивается передача данных о состоянии батарей и остаточного запаса хода на контрольно-диспетчерский пункт. Использование электробуса для городских перевозок позволяет снизить уровень вредных выбросов, уменьшить уровень шума и вибрации в салоне.

ZETROS ДЛЯ «ГАЗПРОМА»

Интересный спецавтомобиль на базе внедорожника Mercedes-Benz Zetros 2733A создан в России. Многофункциональная аварийно-спасательная машина появилась в результате совместной работы АК ГРУЗОМОБИЛЬ и ООО «Гидродин».



Чтобы перечислить все функции, которые способно выполнять оборудование машины, потребовалось бы, пожалуй, несколько страниц нашего журнала. Работы с применением пескоструйных насадок, интенсивная мойка водой под давлением 200 атм, проветривание загазованных помещений, бурение железобетона и грунта, вспомогательное пожаротушение — это лишь некоторые из них.

Размещенный в спецкузове парогенератор можно использовать как аварийный источник отопления, воздушный компрессор — для надува пневмокаркасных палаток, лодок, домкратных подушек. Также автомобиль обеспечивает электроснабжение и освещение в зоне выполнения работ.

ACM Zetros и размещенное на ней штатное аварийно-спасательное оборудование и инструмент «Гидродин» прошли испытания на производственных и аварийно-восстановительных работах в условиях Камчатского края.

Дальнейшая работа будет касаться внесения конструктивных инновационных решений и доработок для наилучшей адаптации ACM для нужд ОАО «Газпром».

RENAULT
TRUCKS
DELIVER

RENAULT PREMIUM ROUTE ВСЁ, ЧТО НУЖНО!

ЭКОНОМИЧНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ
КОМФОРТНАЯ КАБИНА
УМЕРЕННАЯ ЦЕНА
СДЕЛАНО В КАЛУГЕ

www.renault-trucks.ru



**РЕНО ТРАКС
ВОСТОК**
Моск. обл., г. Химки
ул. Ленинградская,
вл. 39, стр. 6,
Бизнес Парк «Химки»
Тел. +7 (495) 7211280
Факс +7 (495) 7211282

ЛЕОНТРАКСЕРВИС
Московская обл.,
пос. Ревино-Храсты
+7 (495) 988 02 70

ЛЕОНАВТОЮГ
Московская обл.,
пос. Селитино
+7 (495) 221 15 41

ТРИУМФ СЕРВИС
Московская обл.,
г. Королев
+7 (495) 287 20 20

**АВТОФОРУМ-
БОГОРОДСК**
Московская обл.,
г. Истринское
+7 (495) 993 2378

КАРМЕН
г. Рязань
+7 (4912) 97-00-22

РЕНТРАК СЕРВИС
г. Санкт-Петербург
+7 (812) 329 73 29

АВТОБУЛ
г. Санкт-Петербург,
+7 (812) 325-7070

**ПАРНАСАВТОКОМ-
ПЛЕКС**
г. Санкт-Петербург
+7 (812) 4490584

АВТОСПЕЦМАШ
г. Екатеринбург
+7 (343) 217-17 00

ПРОМТРАНС
г. Великий Новгород
+7 (8162) 94 08 69

ЛОРИИ-СЕРВИС
Калининградская обл.,
пос. Поддубное
+7 (4012) 30 64 51

ДОКА
г. Воронеж
+7 (4732) 79 72 58

БЕЛТРАКСЕРВИС
г. Белгород
+7 (4722) 500 992

ТРАНЗИТ-ДОН
Ростовская обл.,
г. Батайск
+7 (86354) 5-02-82

**АСТРО-ТРАНС
ЛОГИСТИК**
Ростовская обл., г. Аксай
+7 (8632) 688-293

КУРТО-ТРАКЦЕНТР
г. Краснодар
+7 (8612) 25 93 75

ВОСТОК-3
Волгоградская обл.,
г. Волжский
+7 (8443) 53 13 13

М-ТРАКС
г. Омск, с. Дружно
+7 3812 446825

АВТОЦЕНТР ПРЕМИУМ
Саратовская обл.,
пос. Дубки
+7 (8452) 61 88 88

ТЕХНОВИЗА
Самарская обл.,
г. Тольятти
+7 8482 69 64 45

АВТОЛИДЕР – ВОСТОК
Республика Башкортостан,
г. Уфа
+7 (347) 293 41 55

АСТОН
г. Пермь
+7 (342) 250 16 92

БОВИД ТРАК
г. Челябинск
+7 (351) 775 20 15

**ВОСТОК-
ТРАНСАВТО**
г. Новосибирск
+7 (383) 200 10 70

ДВ-АВТОЦЕНТР
г. Владивосток
+7 (423) 292 1090

ИМПОКАР
г. Барнаул
+7 (313) 091-17-00

ТРИ ТЭКО
г. Калуга
+7 (4842) 510787 (доб.121)

РСМ ТРАКС
Республика Беларусь,
г. Минск
+375 (17) 218 14 77

ВИТ-М
Республика Беларусь,
г. Минск
+375 (17) 202 93 89

TURKIAZ MACHINERY
Республика Казахстан,
г. Алматы
+7 (727) 273 19 95

BOSTA VAN
Республика Казахстан
+7 (727) 295 10 47

СЕРВИСНЫЕ ЦЕНТРЫ:

АВТОЦЕНТР-НН
Нижегородская обл.,
г. Дзержинск
+7 (8313) 27-54-29

ИНТЕРАВТО
г. Тюмень
+7 (3452) 43-95-40



ФЕРМЕРСКИЙ «КАРАВАН»

ПАО «АвтоКрАЗ» представило на выставке «Фермер Украины' 2012» свою агроновинку — автопоезд-зерновоз «Караван» в составе автомобиля-самосвала КрАЗ-6230С4-330 и самосвального прицепа КрАЗ-А261С3 с общим объемом самосвальных платформ 60 куб. м.



Автопоезд создан на базе бескапотного шасси КрАЗ H23.2R, оборудованного кабиной Renault Kerax и оснащенного двигателем ЯМЗ-650.10 (Euro-3) мощностью 362 л.с. В состав силового агрегата входит сцепление MFZ 430 и коробка передач 9JS200TA. На шасси H23.2R установлена усиленная балансирная подвеска задних мостов, передняя ось с увеличенной до 8 т грузоподъемностью, рулевой механизм интегрального типа.

Разгрузка самосвальных платформ — двусторонняя, как у грузовика, так и у прицепа. Внутренний объем каждого из кузовов — 30 куб. м.

Несмотря на то, что автопоезд зерновозный, посещавшие выставку «специализированные» аграрники «примеряли» новинку под свой бизнес. По их мнению, автопоезд

довольно универсален и эффективно будет работать не только на перевозке зерна, но и на перевозке семечек, кукурузы и других видов сельхозпродукции.



GRUNWALD ДЛЯ СЕЛА

На выставке «АгроСалон' 2012» завод Grunwald представил ряд новинок для перевозки сельскохозяйственных грузов.



Первая разработка — это самосвальный полуприцеп с полукруглым кузовом объемом 50 куб. м. с задней разгрузкой. Полуприцеп адаптирован для разгрузки зерна с помощью выгрузочного рукава — для этого задний борт оборудован специальным ссыпным окном.

Следующая новинка — это открытый зерновозный бортовой кузов-контейнер, который предназначен для установки на полуприцеп-контейнеровоз, имеющий фитинги для стандартного 40-футового контейнера.

Данный модуль представляет собой раму, на которую установлена открытая

бортовая надстройка с алюминиевыми бортами, выполненными из специального профиля с уплотнителем. Борта открываются как сверху, так и снизу, что позволяет осуществить и выгрузку зерна на кантователе, и загрузку обычным грузом на паллетах. Верхние надставные борта значительно увеличивают внутренний объем.

Немаловажным преимуществом является то, что модуль может быть в любой момент снят с полуприцепа, который затем можно использовать по прямому назначению — для перевозки контейнеров. Такая система является новой не только для России, но и для Европы.



реклама ЗАО "Вольво Восток"

Непревзойденная управляемость и до 10% экономии топлива.
Читайте **10 ГЛАВНЫХ НОВОСТЕЙ** на www.volvotrucks.ru/fh

НОВЫЙ VOLVO FH

Volvo Trucks. Создавая будущее





ГРАНИЦЫ ЕЭП РАЗМЫВАЮТСЯ

В конце сентября в Санкт-Петербурге состоялась V Международная конференция «Транспортно-транзитный потенциал».

В этом году участники конференции уделили особое внимание темам развития транспортной инфраструктуры международных коридоров и национально значимых маршрутов, повышению транспортной доступности регионов, обсудили мультимодальные и контейнерные перевозки, внедрение инноваций в транспортный комплекс, в том числе и устройств на базе системы ГЛОНАСС.

Единое экономическое пространство между Россией, Казахстаном и Беларуссией, которое уже давно у всех на слуху, обсуждали с необычайным рвением. Особенно здесь отличились представители казахской стороны. Был представлен подробный отчет о развитии транспортных путей Казахстана. Директор Департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии Ержан Нурахметов отметил,

что уже с 1 января 2013 г. потребители услуг железнодорожного транспорта будут пользоваться унифицированным тарифом любого государства ЕЭП на условиях национального потребителя. А с 1 января 2015 г. будет предусмотрен равный доступ перевозчиков к услугам железнодорожной инфраструктуры на всей территории ЕЭП, независимо от государственной принадлежности участников соглашений.

О роли железных дорог в нашумевшем проекте о развитии международных транспортных коридоров «Восток-Запад» и «Север-Юг» рассказал Александр Салтанов, вице-президент ОАО «РЖД». Такие интермодальные коридоры, которые будут включать в себя все виды транспорта — автомобильный, железнодорожный, речной, морской, воздушный, трубопроводный, — смогут в будущем

соединить Дальний Восток с западными районами России. Так вот основу этих коридоров и составит Транссибирская магистраль — своеобразный «мост» между Европой и Азией. В перспективе по магистрали в сутки в среднем будет курсировать более 100 пар грузовых и пассажирских поездов.

Для этого в РЖД принята и реализуется Генеральная схема развития железных дорог на период до 2020 г., и в ближайшие 8 лет в развитие железнодорожной инфраструктуры планируется инвестировать более 4 трлн рублей.

В конференции этого года приняли участие более 60 представителей исполнительной и законодательной власти, а также 130 компаний: собственники объектов инфраструктуры, грузовладельцы, предприятия в сфере транспортного машиностроения, транспортно-логистические, финансовые, инвестиционные и страховые компании, некоммерческие партнерства и научные сообщества.





МИНСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД
MINSK AUTOMOBILE PLANT



ГРУЗОВАЯ • ПАССАЖИРСКАЯ • ПРИЦЕПНАЯ • СТРОИТЕЛЬНАЯ • КОММУНАЛЬНАЯ АВТОТЕХНИКА

www.maz.by

ОАО "Минский автомобильный завод" – управляющая компания холдинга "БЕЛАВТОМАЗ"
220021, Республика Беларусь, г. Минск, ул. Социалистическая, 2

Реализация грузовой техники: тел.: /+375 17/ 217 23 22, 217 93 89, 217 95 35, факс: /+375 17/ 273 76 07
Реализация пассажирской техники: тел.: /+375 17/ 217 99 31, 217 25 70, 217 22 90, факс: /+375 17/ 2217 22 40



ЭКОНОМИМ ВМЕСТЕ

В последние годы стоимость автомобильного топлива неуклонно растет. «Дизель» уже привычно стоит дороже бензина, хотя еще пять лет назад нам это казалось немыслимым.

Волна экономии «докатилась» и до нас — компания Volvo Trucks Russia организовала и провела второй все-российский конкурс «Водитель года: эффективность по максимуму».

С мая по август 2012 г. проводились региональные этапы, где из 287 водителей было отобрано 9 лучших «пилотов». Эти водители и были приглашены на финал конкурса, который прошел на Дмитровском автополигоне.

Но уже в самом начале дня води-

телей-финалистов ждал сюрприз. Для участия в финале были приглашены 9 отраслевых журналистов, в том числе и Павел Гаманьков, автор «ГРУЗАВТОИНФО». Методом случайной жеребьевки были образованы 9 экипажей в составе «водитель-журналист», а также определена очередность прохождения конкурсного этапа длиной 14,1 км. Образованным экипажам были даны две попытки. Первым ездил журналист, вторым — водитель-профессионал.

Ключевыми параметрами для определения победителя стали средний расход топлива и общий расход топлива. Также был введен дополнительный параметр — время прохождения дистанции. По итогам финальных заездов был определен победитель. Им стал водитель-профессионал из Екатеринбурга Алексей Токарев.

Но главным итогом соревнования стал опыт в экономичном управлении автомобилем Volvo, который пригодится всем участникам конкурса. В будущем году компания Volvo планирует организовать еще один конкурс под девизом «Экономия в каждой капле».

ИТАЛЬЯНЦЫ В НИЖНЕМ

На предприятии «СТ Нижегород» открылся новый производственный цех по переоборудованию автомобилей IVECO Daily и FIAT Ducato, который позволит дополнительно выпускать 400 единиц техники в месяц.

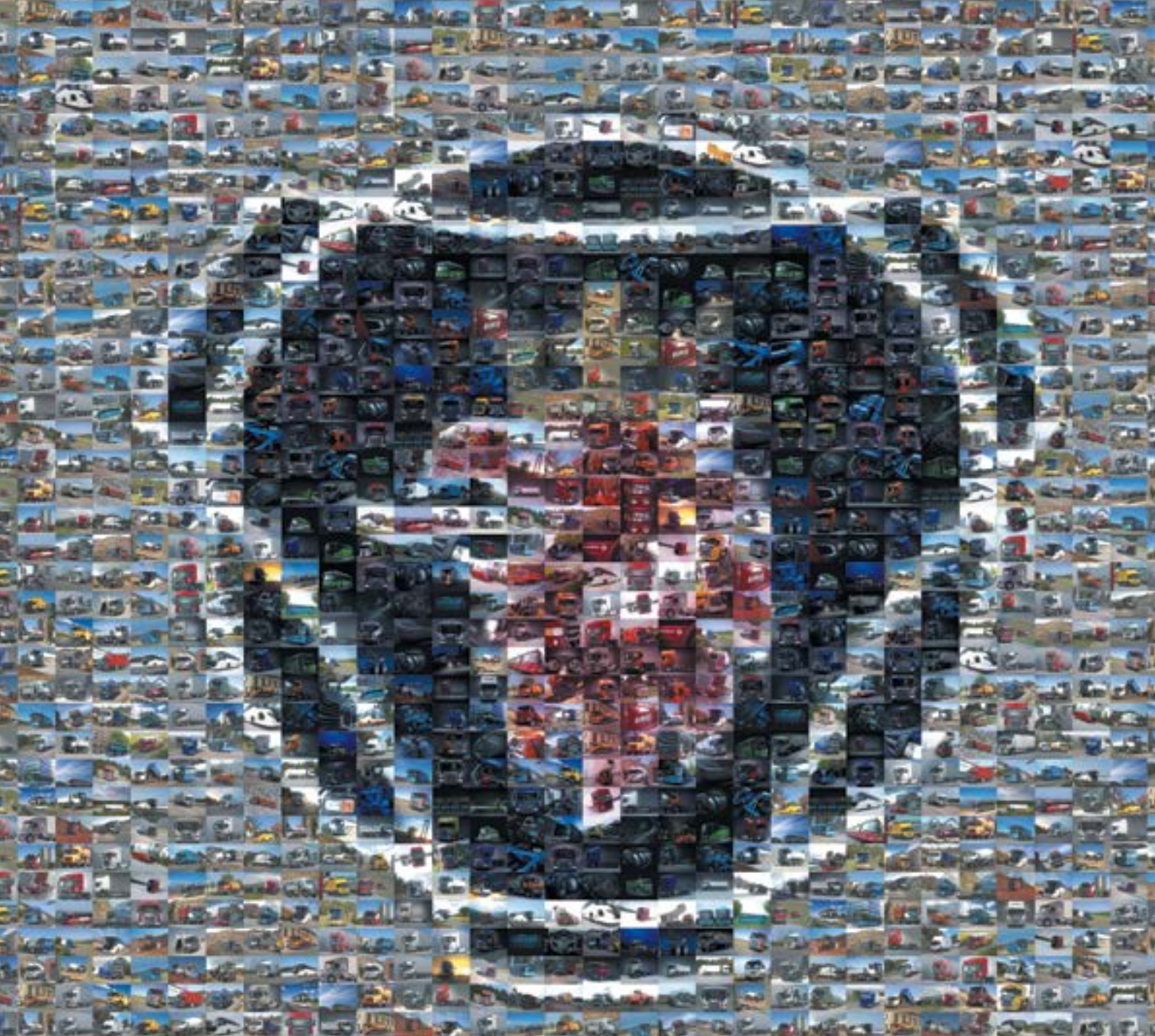
Торжественная церемония было проведена 10 октября. Мощности нового предприятия позволят выпускать до 400 автомобилей ежемесячно. Речь идет о переоборудовании цельнометаллических фургонов в «маршрутки», школьные автобусы, АСМП и малотоннажники с надстройками в виде бортовых платформ и кузовов-фургонов.

В торжественном открытии нового завода приняли участие глава города Олег Сорокин, председатель совета директоров ООО «СТ Нижегород» Алексей Гойхман, вице-президент FIAT Professional Флавио Кастелли и генеральный директор ООО «Ивеко Россия» Альфредо Дэррико.

Площадь производственных мощностей нового завода



составляет 30 000 кв. м, включая административные и производственные помещения. Производственный цех оснащен двумя дождевальными камерами, окрасочной камерой с рабочей мощностью 4 автомобиля в сутки, современной вентиляционной системой.



ЗНАК КАЧЕСТВА



SCANIA
ООО «Скания-Русь»

Дилерские центры Scania:

- **Абакан** (СаниСкан) +7 (3902) 35 99 00
- **Барнаул** (АлтайСкан) +7 (3852) 55 58 60
- **Белгород** (Аргос Скан) +7 (47241) 9 63 98
- **Волжский** (ВолгаСканЦентр) +7 (8443) 56 31 61
- **Волгоград** (ВолгоградТракСервис) +7 (8442) 78 11 78
- **Вологда** (ВологдаСкан) +7 (8172) 52 30 30
- **Воронеж** (Сканеж) +7 (473) 260 64 64
- **Екатеринбург** (ЕкатеринбургСкан) +7 (343) 236 61 46
- **Екатеринбург** (Предприятие "Стройкомплект") +7 (343) 311 12 11
- **Иркутск** (Эланд) +7 (3952) 55 33 10
- **Казань** (Скан-Центр) +7 (843) 221 95 40
- **Калининград** (Автомеханика) +7 (4012) 56 57 01
- **Кемерово** (Кемерово-Скан Грузовые Машины) +7 (3842) 772 112
- **Кострома** (АвтоСканКострома) +7 (4942) 22 03 01
- **Краснодар** (Краснодар-Скан) +7 (861) 666 77 10
- **Красноярск** (СибСканСервис) +7 (391) 273 70 61

- **Липецк** (ЛИПЕЦККОМТРАНС) +7 (4742) 35 82 00
- **Москва** (Север-Скан) +7 (495) 994 08 82
- **Москва** (Скания Сервис г. Голицыно, Минское ш.) +7 (495) 787 50 01
- **Москва** (Скания Сервис с. Балабаново, Горьковского ш.) +7 (495) 787 50 07
- **Москва** (Скан-Юго-Восток) +7 (495) 730 88 75
- **Мурманск** (МурманСкан) +7 (8152) 55 43 41
- **Набережные Челны** (Компания Альфа) +7 (8552) 77 82 82
- **Нижний Новгород** (АгатСканСервис) +7 (831) 220 00 33
- **Нижний Новгород** (Транссервис) +7 (831) 274 85 67
- **Новокузнецк** (Кемерово-Скан Грузовые машины) +7 (3843) 70 50 05
- **Новосибирск** (СибТранСкан) +7 (383) 303 12 80
- **Омск** (ОмскСкан) +7 (3812) 98 85 85
- **Оренбург** (Оренбург-СканСервис) +7 (3532) 30 00 03
- **Пермь** (Предприятие "Стройкомплект") +7 (342) 204 15 01

- **Ростов-на-Дону** (Транс-Абсолют Экспорт-Импорт) +7 (863) 291 93 33
- **Рязань** (РязаньСкан) +7 (4912) 50 80 10
- **Самара** (СамараСканСервис) +7 (846) 278 70 22
- **Санкт-Петербург** (Петроскан, г. Сертолово) +7 (812) 449 80 70
- **Санкт-Петербург** (Петроскан, пос. Шушары) +7 (812) 449 80 90
- **Саратов** (Балтранс) +7 (8452) 79 99 93
- **Сочи** (Скания Сервис) +7 (8622) 25 85 93
- **Сургут** (СканСервисСургут) +7 (905) 858 5225
- **Тольятти** (ИнкомЦентрСкан) +7 (8482) 20 24 03
- **Тюмень** (ТюменьСкан) +7 (3452) 68 53 32
- **Уфа** (ИфалАвтоСкан) +7 (3472) 92 91 61
- **Хабаровск** (ДВ Скан) +7 (4212) 24 00 45
- **Чебоксары** (Доррис-Скан) +7 (903) 358 11 39
- **Челябинск** (Южный Урал Скан) +7 (351) 729 84 33
- **Чита** (ЧитаСканСервис) +7 (3022) 44 77 00

www.scania.ru

Горячая линия: 8 800 505 55 00

У аэродинамического концепта Mercedes-Benz Aerodynamics Truck по сравнению с обычными грузовиками сопротивление воздуха снижено на 12%



ГЛАВНАЯ ВЫСТАВКА

Есть выставки большие и очень большие, а есть IAA (Internationale Automobil Ausstellung). Этот форум, безусловно, «вне конкурса». Демонстрация новинок в Ганновере для европейских производителей коммерческого транспорта — это как Олимпийские игры для спортсменов.

Дмитрий ГЛАДКИЙ, фото автора



Мировая премьера «каблучка» Mercedes-Benz Citan. Это короткобазная версия Citan Kompakt



А это самый длинный Citan — версия Extralang



Новый Canter Eco Hybrid с третьего квартала 2012 г. продается в Европе



Мировая премьера в «полутяжелом» весе — Mercedes-Benz Antos

Салон коммерческого транспорта IAA' 2012, 64-й по счету, прошел в Германии в конце сентября. Он предварял важное нововведение. Через год с небольшим в Европе вступит в силу новый экологический регламент — Euro-6.

Свою готовность к этому событию автопроизводители демонстрируют уже сейчас. «Под флагом» Euro-6 или «под дамокловым мечом» Euro-6 — каков же был негласный девиз выставки? Пожалуй, все-таки «под флагом».

Daimler AG

На IAA у корпорации Daimler традиционно самый большой стенд, по площади занимающий отдельный павильон. Здесь же самая разноклассовая экспозиция марок Mercedes-Benz, Mitsubishi Fuso и Setra. В одном зале аккуратно расставлены коммерческие «каблучки», LCV всех остальных типо-

размеров, средние и тяжелые грузовики, автобусы. Главная грузовая премьера у Daimler на IAA' 2012 — «большой средний» грузовик Mercedes-Benz Antos. В Ганновере состоялся первый публичный показ новинки. Мощностной диапазон — от 238 до 510 л.с., рабочий объем — от 7,7 до 12,8 л, уровень Euro-6, одиннадцать вариантов колесной базы, три варианта размеров кабины. В Европе эта модель приходит на смену модельному ряду Achor, только новоявленный Antos предлагает больше вариаций, больше возможностей, больше безопасности, больше «всего». Собственно, новое поколение обязано быть лучше предыдущего во всем. Antos это обеспечивает.

Mercedes-Benz Citan — еще одна мировая премьера. Это городской развозной «каблучок», в основе — «перелицованный» Renault Kangoo. Варианты исполнения самые разнообразные. Так, например, по длине предлагают-

ся три версии — 3,94-метровый Citan Kompakt, 4,32-метровый Citan Lang и Citan Extralang длиной 4,71 м. Внутренний объем погрузочного пространства у этих модификаций составляет от 2,4 куб. м у Citan Kompakt до 3,8 куб. м у Citan Extralang. Грузоподъемность — от 500 до 800 кг. На выбор также предлагаются три дизельных двигателя мощностью от 75 до 110 л.с. и один бензиновый мотор.

Новость из мира среднетоннажников — Mitsubishi Fuso Canter Eco Hybrid признан готовым к выводу на европейский рынок. Более 1000 таких машин построено и продано в Японии, а теперь этот гибридный грузовик будет выпускаться и в Португалии. Центром же научных разработок в области гибридного привода остается Япония. Организованный там Daimler Global Hybrid Center будет координировать все гибридные разработки для всех грузовиков концерна.



Новый DAF XF — первый грузовик в Европе со светодиодными фарами



Новая строительная серия IVECO отныне именуется Trakker Hi-Land

Крупные игроки

Что касается остальных компаний из «большой семерки», то в лучах славы на сей раз купался концерн IVECO. Титул Truck of the Year'2013 — у итальянцев.

Победу празднуют создатели IVECO Stralis Hi-Way. Одна из главных причин победы в том, что именно итальянской компании удалось достичь экологических норм Euro-6 без использования системы рециркуляции выхлопных газов (EGR), а лишь при помощи «мочевинной» нейтрализации (SCR). Свою

систему нейтрализации итальянцы даже запатентовали. В IVECO-версии рециркуляционная система называется High Efficiency SCR (Hi-eSCR). Заказы на новинку в Европе принимаются уже с конца июля, продажи начнутся в начале 2013 г. Выпускать новые Hi-Way будут в столице Испании — Мадриде, а не в немецком Ульме, как прежнюю серию.

Также в Ганновере впервые на публике показали и обновленные «младшие» серии IVECO Stralis Hi-Road и Trakker Hi-Land, дизайн которых выполнен в стиле флагманской модели.

Большая премьера и у голландской компании DAF. Флагманская модель DAF XF подверглась большой модернизации. Собственно, от «старой» версии остался только каркас кабины, все остальное — новое. Подвеска, мосты, рулевое управление — переработанной конструкции. Изменен интерьер. Полностью переработан дизайн передней маски. Интересно, только мне новый дизайн ДАФа напоминает «Сканию»? Что касается двигателей, то их мощностной диапазон — 410–510 л.с. Экологический уровень, естественно, также Euro-6.



Рестайлинговая линейка компании MAN



Титул Truck of the Year' 2013 присужден новому IVECO Stralis Hi-Way. На снимке «среднекабинная» версия Hi-Road

Обновилась и линейка компании MAN. В отличие от многих собратьев по «большой семерке», мюнхенские дизайнеры не устремили взоры в межгалактическое пространство, а остались на нашей планете, ограничившись легким рестайлингом. Пресловутые экологические нормы Euro-6, увы, «убьют» двигатели V8. С вступлением регламента в силу «восьмерки» станут достоянием истории. На их место придут рядные шестицилиндровые двигатели объемом 15,2 л.

Когда нам ждать эти модели в продаже в России? IVECO, вероятно, появится уже в 2013 г., а MAN и DAF, пожалуй, ждать пока не стоит. В таком виде, с двигателями Euro-6, поставки в Россию, насколько нам известно, не планируются. По крайней мере, предварительная информация именно такая.

А что шведские производители? Volvo Trucks, естественно, показывала новый FH, о котором мы подробно рассказывали в прошлом номере, а Scania «плясала» не столько вокруг автомоби-

лей, сколько вокруг линейки двигателей Euro-6. О том, когда будет серьезный рестайлинг или новая кабина у «Скании», пока ничего не известно. Но, вероятно, это вопрос ближайших двух-трех лет, ведь у пяти компаний «большой семерки» модельные ряды серьезно обновлены, как внешне, так и внутренне.

Остается Renault Trucks. Официальные представители французского производителя на IAA' 2012 заявили, что сразу весь модельный ряд будет полностью изменен в июне следующего года.



Scania P320 — шасси под спецнадстройки с низкой и вынесенной вперед кабиной



В «цветастом» образце для краш-теста не сразу узнается новый Volvo FH, но высокий уровень пассивной безопасности он демонстрирует более чем наглядно



Марка Bharat Benz — новый локальный продукт Daimler AG для индийского рынка. Завод в городе Орагадам мощностью до 70 000 грузовиков в год заработал нынешней весной



IVECO Leonicino с азиатской внешностью выпускается в Бразилии, но продается не только в Латинской Америке, но и, например, во многих странах Африки



Это не часть большой экспозиции грузовиков-олдтаймеров на IAA. Это стенд с современной продукцией завода FAP из Сербии. Несмотря на кабину от «доисторического» Mercedes-Benz SK, в гамме присутствуют грузовики, отвечающие нормам Euro-5

BRIC и Восточный блок

Рынки стран BRIC (Бразилия, Россия, Индия и Китай) — по сути уже сейчас главные для «большой семерки». Экономика этих регионов быстро растет и именно здесь в ближайшем будущем ожидаются основные объемы сбыта.

Так, например, важнейшим региональным рынкам и, прежде всего, рынкам стран BRIC концерн Daimler посвятил отдельное театрализованное шоу Trucks for the World.

Большой экран, динамичные сменяющиеся «антуражные» картинки, фото коммерческих автомобилей концерна Daimler для этих рынков... Затем экран раздвигался и из него в зал выезжали натурные образцы грузовиков, созданные с участием капитала Daimler — Bharat Benz из Индии, Foton Auman GTL из Китая, Mercedes-Benz Actros из Бразилии, Sprinter из Аргентины и т.д.

В итоге получился целый парад локальных продуктов. Собственно, именно этот парад и стал визуальным олицетворением девиза всей нынешней грузовой деятельности Daimler — Globally As Possible, Locally As Necessary — «Глобально как возможно, локально как необходимо». Россию в этом параде local-продуктов представлял... КАМАЗ-5490! Так значит, этой машине быть? Похоже, да. Когда? Ответа на этот вопрос нет. На следующий день после вечернего торжественного мероприятия КАМАЗ-5490 из экспозиции Daimler исчез.

Свои BRIC-продукты имеют почти все компании из плеяды «большой семерки», за исключением, пожалуй, голландского DAF.

В качестве демонстрации «широты размаха», как правило, образцы таких грузовиков показывают в Ганновере. С учетом того, что в обычной жизни в Европе их не увидеть — посмотреть на специфические машины для локальных рынков весьма любопытно.

Но не только BRIC-продуктами привлекателен Ганновер для любителей экзотики. Некоторые из малоизвестных производителей грузовиков из стран Восточной Европы тоже присутствуют здесь. По разным углам многочисленных павильонов разбросаны и стенды китайских производителей. Показывают здесь, как правило, уже ставшие нам «почти родными» китайские грузовики, но для Европы они — самая настоящая экзотика.



Гигант Paul Heavy Mover HM 80 570 для нефтяной отрасли



Внедорожный трехосный Mercedes-Benz Sprinter от Oberaigner



Терминальный тягач Terberg на электрическом ходу

Спецэкзотика

Есть в немецком слове Sonderfahrzeuge что-то манящее. Совершенно нестандартные грузовики с необычными колесными формулами и техническими особенностями обозначаются этим термином.

Уже не первый год рядом с павильоном Daimler AG располагается стенд фирмы Paul Nutzfahrzeuge из Пассау. Если встретите «какой-то странный» грузовик Mercedes-Benz — 5-осный снегоочиститель, 7-осный пожарный коленчатый подъемник с низкой кабиной, Actros с трамвайным пантографом, Atego на тракторных колесах или каналопроводную машину на железнодорожном

ходу, то, знаете, что, скорее всего, это изделие фирмы Paul.

На IAA' 2012 фирма Paul представила интересную новинку — сверхтяжелый транспортер для нефтяной отрасли. Высота от земли до верхней кромки лонжерона рамы — почти 2 м. Допустимая полная масса автопоезда — 250 т. Огромный автомобиль! Зовется он Paul Heavy Mover. Повторюсь, грузовик действительно огромный! Кабина у него — от Mercedes-Benz Actros.

Транспортер аналогичного класса показал и другой давний партнер Daimler AG в области спецшасси — компания Titan Spezialfahrzeugebau из Зульцбаха. Кстати, почти все тяжелые балластные тягачи с трехлучевой звездой на решетке

радиатора строит именно фирма Titan.

А доводилось ли вам видеть, например, Mercedes-Benz Sprinter, только трехосный, полноприводный, на внедорожной резине? А эвакуатор VW Crafter с колесной формулой 6х6? А, скажем, длиннобазный box-van FIAT Ducato с алюминиевой рамой, двумя задними осями на маленьких колесиках и пневмоподвеске?

Подобных конструкций на IAA многочисленные европейские «тюнеры» показывают множество. А уж о «спецнастройщиках» и «сервис-мобильщиках» говорить нечего. Имя им — легион. Чтобы просто рассмотреть всю спецтехнику IAA — нужно встречать на выставке рассветы и закаты в течение всей ее работы.



FIAT Doblo не сразу отличишь от Opel Combo



Большой двухтонный Ford Transit получил внешность в подчеркнuto американском стиле

LCV-сегмент

Легкий коммерческий транспорт — также важная тема IAA. Именно здесь проходит церемония награждения конкурса International Van of the Year. Обладателем титула Van of the Year' 2013 стал совершенно новый Ford Transit Custom.

«Who is Mister Transit Custom?» Это совершенно новый «типоразмерный» класс автомобилей в модельном ряду Ford. Под влиянием давней деятельности конкурентов Ford все-таки разделил линейку коммерческих полукапотных однообъемных фургонов на «большие» и «средние» машины. И в самом деле — у «Мерседеса» есть Sprinter и Vito, у «Фольксвагена» — Crafter и T5, у Renault — Master и Trafic, у Peugeot — Boxer и Expert и т.д. У «Форда» подобного раз-

деления до сих пор не было. Теперь есть. Полная масса у новейшего Transit Custom варьируется от 2700 до 3100 кг, грузоподъемность — 870-1200 кг, мощность двигателей — от 100 до 155 л.с. Вариантов исполнения по длине/высоте кузова, естественно, несколько.

В Ганновере впервые на публике показали и «большой» двухтонный Transit. Это другая машина, с другим кузовом. Дизайн выполнен в подчеркнuto американском стиле, что не удивительно. Big Transit — глобальный продукт. Он будет продаваться и в США. Равно как и также впервые показанный в Ганновере самый маленький Ford Transit Connect. Таким образом, на IAA компания Ford рассекретила внешность всего нового модельного ряда полукапотных однообъемников.

Ford и IVECO — единственные компании, необъединившие усилия с другими производителями LCV. Чуть ли не все остальные LCV Европы имеют «братев-близнецов» других марок. Идешь мимо стенда ФИАТа, смотришь на новый Doblo XL и думаешь: «Стоп! Где-то эту мордашку я уже видел!». И точно — оно же Opel Combo. И подобных примеров несколько — Peugeot/Citroen, Opel/Nissan/Renault.

А что показало Renault Light commercial vehicles? А ничего! Впервые LCV-подразделение Renault не участвовало в IAA. Уж не обошлось ли здесь без «предложения, от которого нельзя было отказаться»? Дело в том, что премьерный Mercedes-Benz Citan — не что иное, как Renault Kangoo с другими дизайном передка, двигателями и настройками подвески.



Ford Transit Custom завоевал титул International Van of the Year' 2013 с рекордным отрывом по очкам от конкурентов



Величественный и элегантный туристический лайнер Setra S517HD — вершина модельного ряда Daimler Buses. Мировая премьера

Автобусы

Автобусы на IAA — это, по сути, отдельная «выставка в выставке». И хоть главным европейским автобусным салоном остается Busworld в бельгийском Кортрейке, «автобусный элемент» форума IAA в Ганновере более чем существен — это многие десятки экспонатов.

Безусловно, все компании «большой семерки», имеющие в своей структуре автобусные подразделения, демонстрируют свои модельные ряды. Так, например, заметную роль в павильоне Daimler AG играла мировая премьера туристических лайнеров Setra ComfortClass 500. Neoplan выставил новый Jetliner. Большую линейку продуктов демонстрировало автобусное подразделение IVECO — Irisbus. Не отставало и Volvo Buses. Кстати, знаете,

где Volvo строит флагманскую туристическую модель семейства 9700/9900? Оказывается, в Польше.

Польша вообще постепенно становится «великой автобусной державой». Про успехи польской марки Solaris, вероятно, многие слышали. «Солярисы» работают на городских маршрутах многих немецких городов и, в частности, Ганновера.

Очень авангардные по дизайну машины строит и «землячка» «Соляриса» — польская фирма AMZ Kutno. Ее стенд также был на IAA. Равно как и стенды многочисленных европейских автобусных ателье — Ernst Auwärter, ProBus, Rosero и многих других. Присутствовали и такие известные в автобусном мире имена, как Viseon, Van Hool, VDL.

Отчетливый тренд выставки — специальные модели для выделенных ско-

ростных автобусных линий BRT. Такие машины демонстрировал голландский Van Hool и израильская компания Naargaz. А в зале MAN показывали концептуальный BRT-автобус Volksbus 17.280 Dual Fuel. Эта машина работает как на дизельном топливе, так и на биогазе. Цель — максимально снизить вредные выбросы. В самом ближайшем будущем разработка должна будет увидеть массовое практическое применение.

На IAA был выбран и награжден «Автобус года». Титул Bus of the Year' 2013 завоевал новый Mercedes-Benz Citaro — первый в мире городской автобус, соответствующий стандарту Euro-6. ●

Редакция благодарит ООО «Мерседес-Бенц Тракс Восток» за организацию поездки на IAA' 2012



Титул «Bus of the Year' 2013» получил Mercedes-Benz Citaro



На IAA можно повстречать совсем уж экзотичные варианты микроавтобусов, как, например, этот «кабриолет» Sunset-C со сдвижной

И СЕЕТ, И ПАШЕТ, И ШАПКОЙ МАШЕТ

Как жаль, что отпуск длится всего 2-3 недели. И провести их надо с чувством и толком. Есть желание рвануть на природу, прожить отпуск в комфорте, но вдалеке от городской суеты. А ради нескольких дней «кайфа» так не хочется покупать автокемпер или прицеп-дачу, ведь дни отдыха пролетят очень быстро. А потом — очередные 300 унылых рабочих будней в ожидании отпуска и «замерзший», припорошенный снегом автомобиль для отдыха, который стоил так дорого, а используется так редко.

Павел ГАМАНЬКОВ, фото автора



Но, оказывается, все не так печально. Есть вариант комфортного отдыха на личном автомобиле, при котором вам не придется тратить огромные деньги на покупку автодома или прицепа-дачи, которые почти весь год находятся без движения. И придумали этот вариант американцы еще в 60-х годах прошлого столетия.

Теоретическая часть

Основная идея заключается в использовании автономного жилого модуля, который без сложных приспособлений устанавливается на дооборудованный пикап. И силами одного человека модуль монтируется на машину всего за десять-двадцать минут. Таким образом, круглый год в вашем распоряжении самый обычный пикап, который в редкие недели отдыха превращается в полноценный дом на колесах, рассчитанный на комфортное проживание 3-4 человек. Все остальное время модуль хранится в гараже или на стоянке. И называются такие «гибриды» Truck Campers.

Еще один плюс такого решения — для управления «трак-кемпером» достаточно легковой категории «В», в то время как на многие прицепы-дачи и большие жилые автомобили необходимо открывать дополнительные категории «С» или «Е».

Русская версия

Устанавливаются подобные модули только на пикапы или рамные малотоннажные грузовики. В нашем случае автономная жилая надстройка смонтирована на полноприводный пикап Volkswagen Amarok, оборудованный



Для лучшего обзора зеркала вынесены при помощи дополнительных кронштейнов



Ступенька входа выдвигается автоматически



Автономный модуль можно установить на четырех «домкратах» без автомобиля

дизельным силовым агрегатом мощностью 163 л.с. и шестиступенчатой механической КП. Но мы не будем подробно останавливаться на базовом шасси, поскольку возможна установка подобных модулей и на Mitsubishi L200, Nissan Navarra и другие пикапы.

Тестовый «трак-кемпер» имеет одно существенное отличие от своих американских и европейских «коллег». Если за рубежом жилой модуль устанавливают непосредственно в кузов пикапа (иногда снимают задний борт), то в нашем случае перед монтажом надстройки кузов необходимо демонтировать полностью. Это несколько усложняет процесс превращения автомобиля в «кемпер», зато имеет ряд существенных плюсов. Во-первых, благодаря снятому кузову на машину устанавливается модуль большего объема. Во-вторых, при таком решении надстройка лучше закреплена на

автомобиле, поскольку на раму пикапа установлена общая платформа, специально рассчитанная как на крепление кузова, так и на крепление модуля. В то время как в американских версиях жилой отсек чаще всего крепится к проушинам кузова.

Есть и другие изменения конструкции. Автомобиль дооборудован регулируемой задней пневматической подвеской взамен родной «рессорной». Это сделано для снижения боковой раскачки во время движения. Модуль хоть и относительно легкий, но имеет габариты, значительно превышающие оригинальные размеры автомобиля. Поэтому с родной подвеской управлять «трак-кемпером» не совсем комфортно.

Еще одна доработка конструкции также связана с большими размерами жилого модуля. Для лучшего обзора на основных зеркалах заднего вида уста-

1 150 000 руб. —

стоимость жилого модуля, который был у нас на тесте.

Из них 1 млн. руб. стоит жилая надстройка с мебелью, холодильником, плитой и т.д., а 150 000 руб. необходимо доплатить за установку универсальной платформы и задней пневматической подвески.

Жилой модуль в другой комплектации может стоить дешевле, если отказаться от таких «наворотов» как горячая вода или душ.



новлены дополнительные зеркала, выступающие за габариты кузова. Кроме этого, пришлось удлинить горловину топливного бака и разместить ее перед надстройкой.

Осталось добавить, что на каждом углу модуля установлены специальные домкраты. На них опирается модуль как во время ночевки на природе, так и во время стоянки в гараже.

Если необходимо установить модуль на машину, под него просто загоняется пикап со снятым кузовом, домкраты опускают, и надстройка крепится на автомобиль.

Время отдыха

Осмотримся внутри жилого модуля. Сразу надо сказать, что в салоне места значительно больше, чем может показаться при беглом внешнем осмотре. Судите сами — салон имеет четыре полноценных спальных места. Два человека могут разместиться на кровати, расположенной в алькове модуля. Еще два спальных места появляются, если сложить обеденный стол. Под сиденьями, расположенными с двух сторон стола, «спрятаны» боксы для поклажи.

Технические характеристики трак-кемпера Volkswagen Amarok

Базовое шасси	Volkswagen Amarok
Рабочий объем двигателя, куб.см	1968
Мощность, л.с.	163
Разрешенная макс. масса, кг	3040
Собственная масса, кг	2235
Длина с жилым модулем, мм	5830
Ширина с жилым модулем, мм	2170
Высота с жилым модулем, мм	2960
Кол-во мест для проживания, шт	4



В заднем свесе модуля размещены плита, холодильник и туалет с душем



На верхнем ярусе модуля два спальных места



Слева по ходу движения ниша для газового баллона, розетка питания и горловина для заправки чистой водой



Съемная кассета биотуалета

Автономный модуль имеет собственный аккумулятор, который заряжается вместе с основным АКБ во время движения. Таким образом, даже если отсоединить жилой блок от пикапа и оставить на природе, салон не останется без электричества. Кроме этого, слева по ходу движения предусмотрена розетка питания, при помощи которой можно подключить модуль к внешней электросети на специальных оборудованных кемпингах, которые есть во многих странах Европы. Есть и собственный газовый баллон, от которого «питается» кухонная плита.

Аналогичные модули иностранного производства чаще всего имеют входную дверь, размещенную в центре задней стенки надстройки. Это будто бы разбивает пространство на правую и левую зоны модуля. В нашем же случае вход/выход осуществляется справа по ходу движения автомобиля. Такая компоновка позволила разместить в заднем свесе модуля весь «коммунальный» набор. А это холо-

дильник, плита с двумя конфорками, умывальник, а также туалет и душ в едином помещении.

Внутри жилого модуля есть освещение, но днем достаточно светло и без искусственного света. Надстройка имеет четыре окна — одно над кухонной плитой, одно в спальном отсеке, и два по сторонам кузова. Кстати, все окна открываются, так что в жару внутренне пространство можно легко проветрить. Кроме этого, предусмотрено два вентиляционных люка. А для защиты от насекомых на окнах установлены противомоскитные сетки.

И нашим, и вашим

Безусловно, автокемпер или прицеп-дача предлагают несколько больше комфорта, чем кемпер на базе пикапа. Но с другой стороны, многим путешественникам, рыбакам и охотникам не интересно останавливаться на отдых в обустроенном кемпинге с асфальтированной площадкой. А с дач-



Трак-кемпер оборудуется универсальной платформой для установки кузова и жилого модуля

ным прицепом в другие места вряд ли доедешь. Пикап же чаще всего имеет полный привод и высокий клиренс, что дает возможность уехать подальше от цивилизации.

«Трак-кемпер» — это техника двойного назначения. Его можно использовать как ежедневный личный автомобиль и как автодом. С учетом российских реалий это американское изобретение имеет все шансы прижиться на необъятных просторах нашей страны. ●



Реклама

Свой дом в каждом красивом уголке земли

Любите ли Вы охоту, рыбалку, путешествия или Ваша работа связана с постоянными разъездами на автомобиле — жилой 4-х местный модуль станет для Вас вторым домом, со всем свойственным жилому помещению комфортом.

Жилые модули для пикапов — это универсальный продукт, позволяющий его обладателю одинаково эффективно использовать свой автомобиль, как с модулем, так и без него.

Монтаж или снятие жилого модуля, выполняется всего за 15-20 минут!

Узнайте больше на www.ts-atele.ru
+7 (812) 741-55-29



ПРИБОР ТОЧНОЙ НАСТРОЙКИ

Ответственно заявляю — это самый «замороженный» грузовичок из всех, которыми мне когда-либо доводилось управлять. Именно Unimog серии U400 оставил самые яркие впечатления. И потому в моем личном неофициальном рейтинге этому грузовику присваивается негласный титул The Most Interesting.

Дмитрий ГЛАДКИЙ, фото автора

Однако, строго говоря, Unimog — это и не грузовик-то вовсе. Более правильно называть эту машину самоходным технологическим транспортным модулем для работы со «спецорудиями». Кратко поясню, что имеется в виду.

Философия

Unimog U400 сконструирован таким образом, что без проблем может двигаться на низких скоростях (до 5 км/ч) в течение длительного времени без перегрева двигателя





Цветовая и цифровая кодировка гидроразъемов существенно облегчает процесс подключения навесных приспособлений



Рядом с гидравлическими есть и электрический разъем

и трансмиссии. А именно в таком скоростном режиме выполняется большинство коммунальных работ. В то же время в режиме транспортного перемещения Unimog может развивать до 90 км/ч и не выбиваться из общего потока даже на трассе.

Но самое главное — это обилие точек подключения для специального навесного оборудования.

Например, только спереди предусмотрено восемь гидравлических разъемов. Есть они сзади и сбоку. Помимо гидровыводов, есть электрические и пневматические разъемы. По центру спереди установлен также и вал отбора мощности. На раме заранее предусмотрены множественные технологические монтажные отверстия, предназначенные для установки различных видов специального оборудования.

По сути, Unimog, как база для монтажа спецорудий, вобрал в себя все лучшее, что есть у грузовика и трактора, привнес в образ многофункционального самоходного модуля еще целый ряд дополнительных свойств, присущих только ему.

Выглядит Unimog, почти как грузовик, движется и в тракторном, и в автомобильном режимах, а возможности для навески и управления спецоборудованием предоставляет настолько широкие и удобные, что по этому параметру с «Унимогом» не может сравниться ни грузовик, ни трактор. Именно поэтому Unimog — это самая настоящая «вещь в себе», самобытный тип транспортного средства. Попробуем в деле?

Самобытность

Хоть на снимках Unimog U400 выглядит компактным, на самом деле это отнюдь не маленькая машина. Например, его высота составляет 2860 мм, что вполне сопоставимо с высотой городского автобуса, а длина превышает 5 м.

Кабина скомпонована довольно необычно. Несмотря на внешность полукапотника, Unimog — это классический «кабOVER». Двигатель находится строго под кабиной, а под капотом на самом деле располагаются многочисленные коммуникации для гидравлики, там же по центру проходит вал

отбора мощности и т.д.

Сделана кабина, кстати, из пластика. Забираться в нее необходимо по трем довольно высоким ступенькам. Но трудностей это не вызывает, а вот внутри необычно почти все!

Непривычен обзор. Это даже не обзор, это, если так можно выразиться, обзорщице! Нижняя кромка лобового стекла проходит где-то в районе подошв ботинок, и в боковых дверях остекление также идет глубоко вниз. Когда едешь, ощущение такое, что управляешь парящим в воздухе аквариумом. «Мне сверху видно все, ты так и знай» — это про обзор кабины Unimog U400.

АРХИВНАЯ ПОЛКА

УНИМОГИ ПЕТЕРБУРГА

Первая крупная партия «Унимогов» была поставлена в северную столицу в 1995 г. Тогда Санкт-Петербург приобрел дюжину Unimog U1400. Почти все машины из той партии до сих пор находятся в эксплуатации.

Следующий еще более крупный контракт был заключен в 2010 г., когда город на Неве заказал 35 коммунальных Unimog U400. Первые машины по тому контракту пришли в Питер в декабре того же года, а затем подоспели и остальные.

Сегодня Санкт-Петербург обладает одним из крупнейших парков «Унимогов» в России.



Unimog U400 с вакуумной уборочной надстройкой на фоне Эрмитажа



На приборный щиток выводится большое количество информации



Остекление дверей обеспечивает великолепный боковой обзор

На движение рулевым колесом машина также реагирует очень непривычно. Непривычно чувствительно! Кажется, на полградуса повернешь руль, а направление уже меняется. Собственно Unimog и создавался как сверхманевренная машина для работы в условиях ограниченного пространства. Такие настройки рулевого управления сразу чувствуются.

При этом (на минуточку!) я водил «обычную» версию. А ведь бывают еще и полноуправляемые модификации, где поворачиваются не только передние, но и задние колеса. Так, может, Unimog способен развернуться вообще на месте?

Возможно, многие будут удивлены, но именно так. Unimog действительно может развернуться на месте. Существует такая опция — подъемно-поворотное устройство, монтируемое под рамой. С помощью гидравлики вниз на асфальт опускается поворот-

ное основание, фиксируется, машина поднимается в воздух и разворачивается на 180 градусов, как карусель. Пожалуй, это апогей маневренности.

Непривычно в «Унимог» и переключение передач. Здесь восемь передач вперед и шесть — назад. Коробка здесь и не механика, и не автомат. Нечто подобное называют роботизированной коробкой. Необходимо выжать сцепление и легонько толкнуть рычаг вперед. Передача переключится вверх. Рычаг отскочит назад и своего изначального положения не изменит. При переключении передач вниз принцип тот же, а система Electronic Quick Reverse позволит быстро и многократно менять направление движения, когда работы надо выполнять в режиме «челнока». Номер передачи при этом все время высвечивается на приборном щитке. Вроде бы все очень просто, но на привыкание некоторое время однозначно понадобится.



В чувстве юмора разработчикам рабочих пиктограмм Unimog U400 не откажешь



По такой направляющей рулевая колонка может быть передвинута с левой на правую сторону



Вся документация имеет красочные обложки и упаковывается в фирменный кейс



Агрегаты ходовой части Unimog, и так скомпонованные плотно, грядущие нормы Euro-6 еще больше уплотнят. На снимке как раз шасси следующего поколения. Новый Unimog будет представлен в 2014 г.

Кстати о приборном щитке. Каких только данных сюда не выводится! Unimog сообщает водителю, например, температуру масла гидросистемы, данные об износе тормозных колодок или загрязнении воздушного фильтра. Здесь масса данных, которые не прочтешь на приборном щитке обычных грузовиков. А еще этот щиток вместе с рулевым колесом можно передвинуть на штурманское место! Правда, перемещаемое рулевое управление — это опция, устанавливаемая на Unimog по отдельному заказу.

В общем, за что ни возьмись, все в «Унимоге» «немножко не так», как у традиционных транспортных средств. Недаром, прежде чем приступить к работе с этой машиной, водители проходят специальное обучение и именуется уже не водителями, а водителями-операторами.

Аналогия

Знаете, что в конечном итоге мне очень напомнил Unimog U400? Мой фотоаппарат! Как делает фотоснимок обыватель? В режиме «автомат» нажал на кнопку — и «дело в шляпе». Как работает фотограф? В очень упрощенном изложении примерно так.

Фотограф задает камере настройки: светочувствительности, выдержки и диафрагмы. Затем с учетом фокусного расстояния и светосилы объектива выстраивает композицию. И только после того, как сделан замер яркости по нужной точке, нажимает на спуск. Профессионал способен просчитать и менять настройки за несколько секунд, в итоге добиваясь наилучшего результата.

ВАРИАЦИЯ

Навесное оборудование изготовлено фирмой Mылag



СТРЕМЛЕНИЕ К СОВЕРШЕНСТВУ

Специальные шасси семейства U300/400/500 — очень продуманные конструкции, но нет предела совершенству.

Так, например, под некоторые виды специального навесного оборудования видоизменяются даже боковые двери. Специальная «аквариумная» правая боковая дверь для «газонокасильной» спецверсии — пример как раз такой доработки. Именно эту версию Unimog показывали на стенде Daimler на IAA' 2012 в Ганновере.



Специальная «аквариумная» боковая дверь имеет даже свой собственный стеклоочиститель

Unimog, когда выполняет ту или иную работу, настраивается по схожим принципам. «Подгоняются», оптимизируются и затем поддерживаются десятки параметров — от стабильных оборотов двигателя и выбранной передачи до скорости вращения гидронасоса и давления в системах привода навесных орудий. Как только условия меняются, все

системы машины можно перенастроить.

Именно поэтому Unimog U400 — прибор точной настройки. Высокопрофессиональный инструмент. А как все профессиональное, Unimog недешев. Очень недешев. Но однозначно стоит того. ●

Автомобиль на тест предоставлен ООО «Технический центр Восток»



Весь модельный ряд грузовиков и спецтехники на базе Mercedes-Benz в ГРУЗОМОБИЛЕ

 Mercedes-Benz

АК ГРУЗОМОБИЛЬ, Санкт-Петербург, Грузовой проезд, д. 27. Тел.: 8-800-700-0-500, 8-812-703-0-600 www.mamont.net

Реклама



КОМБИНИРОВАННЫЙ

Спустя совсем немного времени после теста «базового» U400 мне представилась возможность изучить одну из самых необычных модификаций «Унимога» — буксировщик вагонов на совмещенном автомобильном и железнодорожном ходу.

Дмитрий ГЛАДКИЙ, фото автора



Для заезда на рельсы локомотиву требуется небольшой участок железнодорожного переезда

Надо ли говорить, что со своей страстью ко всему спецтехническому и нестандартному в логистический парк «Янино» под Санкт-Петербургом, где проходила презентация, я «летел» если не на «крыльях любви», то «весь в предвкушении» точно. Ожидания оправдались. Но обо всем по порядку.

Лингвистический спор

У нас Unimog на комбинированном ходу называют «локомотивом». Совсем уж строго говоря, это неправильно. Открываем «Большой энциклопедический политехнический словарь» и читаем:



Специальная железнодорожная светотехника — неотъемлемый атрибут локомотива



Процесс соединения пневмосистемы локомотива с тормозными пневмомагистралями железнодорожных вагонов

«Локомотив — передвижная или стационарная паросиловая установка в виде паровой машины, смонтированной на паровом котле».

Да-да! На самом деле истинный локомотив — это, по сути, технологический паровой двигатель, предназначенный для приведения в действие различных механизмов — от электрогенераторов до мукомольных жерновов. Выпускались эти агрегаты массово и активно использовались до 1960-х гг.

Но последний локомотив в истинном понимании этого слова испустил свой последний пар полвека назад, и с тех пор изначальное значение этого некогда широко известного слова быстро забыли.

Так как же правильно называть Unimog на рельсах? В немецком языке есть термин *Zweiweg*, а в английском — *Dual Mode*. Первый термин переводится как «двупутный», второй — «двухрежимный». А вот в русском

языке получается, что прямого аналога и не предусмотрено. Есть, конечно, военное «транспортное средство на комбинированном автомобильном и железнодорожном ходу», но это слишком длинно.

Так что пускай будет «локомотив» — эдакое производное от локомотива и автомобиля. Слово удобное и звучное. В конце концов, «Сапсан» я тоже называю «паровозом», и никому от этого хуже не стало.

Номер в строю

Первый локомотив Unimog появился в Советском Союзе, судя по всему, в Московском метрополитене перед Олимпиадой-80. Но то был единичный случай. Первая официальная поставка уже в независимую Россию состоялась в 1995 г. Тогда версию U1650 купила нижевартовская «Сибнефтегазпереработка», а новый U1450 — вновь Московский метрополитен.

На следующие шесть лет главным потребителем локомотивов в России становится «Уренгойгазпром». Комбинированные «Унимогы» U1600 и U1650 были поставлены в Новый Уренгой в 1996, 2000 и 2001 гг.

А что насчет железнодорожных версий нового поколения U400? Первую такую машину на территории бывшего СССР купила эстонская железная дорога в 2004 г., а в России первый U400 на комбинированном ходу появился в 2005 г. Его заказчиком стал московский кондитерский концерн «Бабаевский».

Любопытно, что, например, Беларусь в 2005 г. купила железнодорожных



В транспортном режиме рельсовые направляющие поднимаются вверх. Оборудование для постановки на железнодорожный ход изготовлено компанией ZAGRO Bahn- und Baumaschinen GmbH



Возможность работы на дистанционном управлении — одно из главных принципиальных отличий от стандартных маневровых локомотивов



Клавиш управления рабочими режимами и у «стандартного»-то «Унимога» масса, а у локомобиля их количество вырастает чуть ли не до авиационных «нормативов»

Unimog U400 в два раза больше, чем Россия — целых две. Одна машина ушла на шпалопропиточный завод в Борисов, а вторая — на нефтеперерабатывающий завод в Мозырь.

Начиная с 2006 г., комбинированные локомобиля Unimog были поставлены в порт Посыет, города Нижневартовск, Лабитнанги, Орел, Липецк, Копейск, Санкт-Петербург и Владивосток. Заказчики — по сути частные компании, имеющие на собственных территориях технологические железнодорожные пути.

Таким образом, счет локомотивов семейства Unimog U400 в России пошел на второй десяток, а экземпляр, показанный в Янино, — демонстрационный. Его задача — промо-акции, демонстрация возможностей и привлечение новых заказчиков.

Уточнение

Чуть ли не любой текст об «Унимогах» на рельсах начинается с затасканной фразы про то, что «уникальность локомобиля заключается в его способности перемещаться как по автомобильным дорогам, так и по железнодорожным путям...».

Нет! Уникальность «Унимога» на комбинированном ходу заключается вовсе не в этом. На рельсы автомобили встали еще в Первую мировую войну, а у Советской армии имелись комплекты для постановки на железнодорожный ход практически всех стандартных типов армейских автомобилей — от УАЗика до КраЗа.

Уникальность в способности буксировать вагоны? Тоже нет. Какое-то количество вагонов способен буксиро-

вать любой грузовик, поставленный на рельсы. Уникальность «Унимога» на железнодорожном ходу заключается в совокупности свойств, не присущих ни грузовикам, ни маневровым локомотивам. Каких?

Особая возможность

Первым делом это, конечно, уже упоминавшаяся на предыдущих страницах способность работать с гигантским набором навесных орудий. Но есть у «локо-мога» еще одно интересное свойство! Это возможность дистанционного управления.

Для работы с вагонами на станции или терминале в обычном режиме нужны два человека — машинист локомотива и сцепщик «на передовой». Сцепщик



Для работы на железной дороге необходима специальная расширенная система зеркал заднего вида



Переднее сцепное устройство



Ресиверы тормозной пневматической системы для буксируемых вагонов. Между ними и кабиной установлен компрессор

ВАРИАЦИИ


Трамвайное хозяйство — одна из основных «вотчин» двухпутных «Унимогов»

ДВУПУТНЫЙ МИР

Маневровые работы — всего лишь одна из сфер применения «Унимогов» на комбинированном ходу. Большинство из таких машин на самом деле работают носителями специального оборудования и применяются больше для обслуживания путевого хозяйства.

Наиболее интересные примеры специальных локомотивов на базе Unimog показаны на наших иллюстрациях.



Такой длиннобазный локомотив Unimog U400 с КМУ Palfinger работает в Санкт-Петербурге в моторвагонном депо «Московское», обслуживающем «Сапсаны»



На железнодорожных противопожарных и аварийно-спасательных работах «Унимого» на комбинированном ходу тоже применяются. Вторую кабину боевого расчета изготавливает не Daimler, а специализированные фирмы



С уверенностью можно сказать, что коленчатый подъемник — второй по популярности тип надстройки для ж/д-«Унимогов» после КМУ

находится где-то рядом с вагонами и отдает команды машинисту по рации.

В случае с «Унимогом» достаточно одного оператора, который может, находясь в одном конце состава, с помощью радиопульта отдавать локомотиву команды «старт/стоп». Такой «фишки» нет у маневровых локомотивов.

Своя роль

Бойтесь, локомотивы, — грядут локомотивы? Нет, конечно, не так. Массовое истребление маневровых локомотивов не грозит. Тот факт, что «Унимого» на комбинированном ходу существуют с середины 1960-х, а маневровые локомотивы нигде в мире до сих пор не вымерли — лучшее тому подтверждение.

Unimog на комбинированном ходу, пожалуй, я бы не стал рассматривать

как 100% альтернативу маневровым тепловозам. Unimog на комбинированном ходу — это самостоятельная разновидность специальной техники. Вотчина таких локомотивов — порты, контейнерные терминалы, промышленные ж/д пути на предприятиях. Там, где нужно относительно нечасто растаскивать немного вагонов, — самое место локомотиву.

Большинство таких потенциальных мест эксплуатации — частная собственность. Именно частные владельцы технологических железнодорожных путей и есть целевая аудитория для локомотивов. Концерн «Бабаевский», Новоліпський металургічний комбінат, Тихоокеанська мостостроїтельна компанія, «Карбо Керамікс», «Северсталь-метиз» уже сделали свой выбор. Судя по всему, имена следующих заказчиков будут не менее громкими. ●

ЧИТАЙТЕ В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ

Современный автомобильный коленчатый подъемник (АКП) — это не просто люлька на стреле. Это торжество гидравлики и электроники.

О современных АКП расскажет Сергей ЛИПСКИЙ



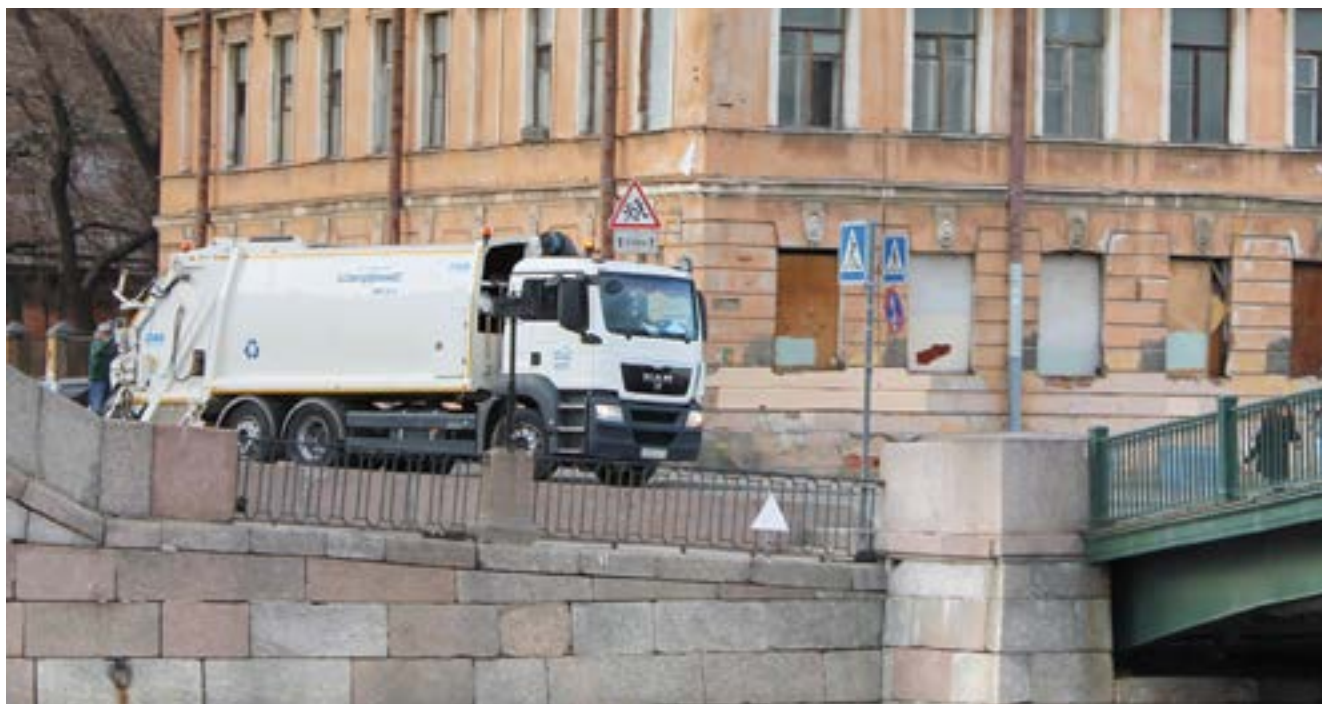
ПО ОСЕНИ СЧИТАЕМ



В разгаре посткризисного становления рынка СМИ страны пестрели информацией о том, как повысились продажи всего, что можно продать. И не в последнюю очередь всех волновала ситуация в автомобильной отрасли. И вроде бы в этом сегменте дела шли тоже в гору, но своя ложка дегтя должна быть везде. Насколько повлияли встряски прошедшего полугодия на продажи коммерческого транспорта?

Мария КОРОЛЕНКО, по материалам Ассоциации Европейского Бизнеса и «АСМ Холдинга»





Ассоциация Европейского Бизнеса опубликовала данные розничных продаж конечным покупателям и производителям ранее не зарегистрированных надстроек, т.е. новых автомобилей.

К сожалению, эта статистика не охватывает абсолютно все марки, представленные на рынке, а располагает данными только по компаниям, являющихся действительными членами Ассоциации. Таким образом, в статистике нет таких крупных игроков, как IVECO, Volvo и DAF. Последние, напомним, открыли представительство в России в мае 2011 г. и уже к концу прошлого года реализовали около 1500 грузовиков. На нынешний год план DAF Trucks Rus — 2700 автомобилей, что соответствует 10% на рынке европейских брендов.

Восточные братья

Не хватает для полной картины и некоторых так называемых азиатских представителей (на то она и Ассоциация именно европейского бизнеса), хотя наиболее мощные из них — Hino, Hyundai, Foton — в статистике участвуют. Интересно было бы посмотреть и на «старого нового» знакомого — марку JAC. Официальная история марки в нашей стране началась только в нынешнем году, однако первые цифры уже прозвучали. JAC Motors Rus до конца года планирует реализовать не менее 300 автомобилей и выйти на уровень

продаж в 2-3 тыс. автомобилей в год. Правда, не уточняется, какие именно автомобили имеются в виду.

Более полную картину, с учетом данных по всем крупным игрокам рынка, можно будет оценить в период подведения годовых итогов. Однако тенденции рынка уже сейчас можно легко проследить на примере представленной статистики от АЕБ. Также мы приведем мнение специалистов «АСМ Холдинга», которые озвучили общие

итоги и прогнозы по состоянию рынка в январе-августе 2012 г.

Строгие цифры

Все автомобили разделены на следующие 4 сегмента: легкий коммерческий транспорт полной массой от 2,8 до 6 т.; средние грузовики полной массой от 6 до 16 т.; тяжелые грузовики полной массой свыше 16 т.; автобусы. Данные, приведенные ниже (за исключением

СТАТИСТИКА ОТ «АСМ-ХОЛДИНГ»

По данным аналитической и консалтинговой компании «АСМ-холдинг», российские продажи грузовиков в январе-августе 2012 г. выросли по отношению к первым восьми месяцам 2011 г. на 22,2% до 246,52 тыс. ед. Абсолютный рост продаж зафиксирован во всех сегментах рынка. Отгрузки отечественных автомобилей увеличились на 8,4% до 109,64 тыс. ед. Рыночная доля этого сегмента, составлявшая годом ранее чуть более половины рынка, сократилась на 5,6 пункта до 44,5%, однако он продолжает удерживать позицию крупнейшего рыночного сегмента. Продажи «российских иномарок» увеличились с 13,02 тыс. до 17,82 тыс. грузовиков, а их рыночная доля прибавила 0,7 пункта до 7,2%.

Положительному сдвигу способствовало освоение и наращивание производства фургонов Ford Transit компанией «Форд Соллерс Елабуга». Тем не менее, совокупная доля произведенных в России грузовиков (отечественных и иномарок) снизилась от 56,6% до 51,7%. Импорт новых грузовиков (включая поставки из Белоруссии) вырос на 34,2% до 104,12 тыс. машин с увеличением рыночной доли на 3,7 пункта до 42,2%. Продажи импортных поддержанных машин увеличились в 1,5 раза до 14,94 тыс. ед. при расширении их доли на 1,2 пункта до 6,1%.

Наиболее интенсивный рост импорта из стран вне Таможенного Союза наблюдается в секторе грузовых автомобилей полной массой свыше 20 т (рост на 128,7% по данным за 8 месяцев 2012 г.), а также в секторе грузовых автомобилей полной массой от 5 т до 20 т (+51,1%).



некоторых брендов сегмента легкого коммерческого транспорта), иллюстрируют продажи только компаний-членов Комитета производителей коммерческого транспорта АЕБ.

Комментирует Андрей Чурсин, председатель Комитета коммерческого транспорта АЕБ: «Как и прогнозировалось участниками Комитета коммерческого транспорта АЕБ, рынок продолжает умеренный рост по сравнению с прошлым годом. Введение утилизационного сбора несколько замедлило прирост продаж в конце третьего квартала, особенно это отразилось на сегменте тяжелых грузовиков. Но мы уверены, что конец года традиционно будет активным».

В трех кварталах 2012 г. продажи

легких коммерческих автомобилей выросли на 9% по сравнению с тремя кварталами 2011 г. Было продано 135 229 машин, в отличие от 123 784, реализованных в трех кварталах 2011 г.

В сегменте средних грузовиков продажи выросли с 7 678 шт. в трех кварталах 2011 г. до 8 531 шт. в трех кварталах 2012 г., то есть на 11%. Сегмент тяжелых грузовиков снизился на 5% — с 19 499 единиц в трех кварталах 2011 г. до 18 507 единиц в трех кварталах 2012 г.

Продажи автобусов увеличились на 14% — с 3 169 единиц в трех кварталах 2011 г. до 3 616 шт. в трех кварталах 2012 г.

По прогнозам компаний-членов Комитета коммерческого транспорта АЕБ, в 2012 г. рост продаж продолжится.

«Россияне»

Остается самый главный вопрос — как дела у КАМАЗа? У крупнейшего отечественного производителя все в порядке. Хотя в официальных заявлениях он тоже испытывал «волнение по поводу вступления России в ВТО».

Подразделения единого технологического цикла КАМАЗа в сентябре сдали более 4,1 тыс. машинокомплектов. Всего же с начала года их выпущено 39,4 тыс. единиц — на 19% больше, чем за тот же период прошлого года. В начале года покупатели отмечали, что не последнюю роль в их выборе сыграло улучшение технических характеристик автомобилей КАМАЗ, а также обновление модельного ряда



ПРОДАЖИ НОВОГО КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ 2012 г.

Легкие коммерческие автомобили полной массой менее 6 тонн*

МАРКИ	июль 2012	август 2012	сент 2012	III кв. 2012	январь-сентябрь 2012	МАРКИ	январь-сентябрь 2012	январь-сентябрь 2011	%
GAZ	7623	8578	8340	24541	64279	GAZ	64279	64579	0%
UAZ	2010	2508	2766	7284	19519	UAZ	19519	17609	11%
Volkswagen NFZ	1252	1393	1430	4075	12104	Volkswagen NFZ	12104	8564	41%
Ford	1057	1201	1378	3636	8649	Ford	8649	6290	38%
Peugeot	852	1075	843	2770	7845	Peugeot	7845	6289	25%
Toyota	1002	1169	843	3014	5421	Toyota	5421	1830	196%
FIAT	334	609	1067	2010	4027	FIAT	4027	10201	-61%
Citroen	362	402	411	1175	3751	Citroen	3751	2144	75%
Mercedes-Benz Vans	329	357	330	1016	2750	Mercedes-Benz Vans	2750	1730	59%
Hyundai	417	135	118	670	2000	Hyundai	2000	2409	-17%
Nissan	207	208	273	688	1860	Nissan	1860	1384	34%
Baw	164	190	185	539	1392	Baw	1392	n/a	-
Renault	134	149	175	458	1241	Renault	1241	296	319%
Isuzu	4	3	10	17	140	Isuzu	140	353	-60%
Tagaz	54	21	10	85	138	Tagaz	138	3	4500%
Foton	5	9	26	40	113	Foton	113	103	10%
Total	15806	18007	18205	52018	135229	Total	135229	123784	9%

Грузовые автомобили полной массой 6-16 тонн

МАРКИ	июль 2012	авг 2012	сент 2012	III кв. 2012	январь-сентябрь 2012	МАРКИ	январь-сентябрь 2012	январь-сентябрь 2011	%
Hyundai	182	356	289	827	3273	Hyundai	3273	4043	-19%
Mitsubishi-Fuso	169	254	242	665	1469	Mitsubishi-Fuso	1469	690	113%
Foton	120	214	157	491	1365	Foton	1365	554	146%
Hino	160	184	200	544	1274	Hino	1274	715	78%
URAL	29	70	46	145	334	URAL	334	325	3%
Isuzu	24	46	108	178	284	Isuzu	284	899	-68%
MAN	76	49	11	136	228	MAN	228	420	-46%
Baw	7	49	12	68	209	Baw	209	n/a	-
Mercedes-Benz	9	18	2	29	95	Mercedes-Benz	95	32	197%
Total	776	1240	1067	3083	8531	Total	8531	7678	11%

Грузовые автомобили полной массой >16 тонн

МАРКИ	июль 2012	авг 2012	сент 2012	III кв. 2012	январь-сентябрь 2012	МАРКИ	январь-сентябрь 2012	январь-сентябрь 2011	%
MAN	923	719	592	2234	6085	MAN	6085	4549	34%
URAL	235	409	295	939	3740	URAL	3740	7004	-47%
Scania	529	477	351	1357	3673	Scania	3673	4493	-18%
Mercedes-Benz	394	608	441	1443	3104	Mercedes-Benz	3104	1745	78%
Renault	147	282	83	512	1334	Renault	1334	907	47%
Ford Trucks	25	25	19	69	218	Ford Trucks	218	248	-12%
Hino	18	11	26	55	135	Hino	135	53	155%
Hyundai	13	27	14	54	120	Hyundai	120	154	-22%
Isuzu	0	2	3	5	98	Isuzu	98	346	-72%
Total	2284	2560	1824	6668	18507	Total	18507	19499	-5%

Автобусы (за исключением малых автобусов)

МАРКИ	июль 2012	авг 2012	сент 2012	III кв. 2012	январь-сентябрь 2012	МАРКИ	январь-сентябрь 2012	январь-сентябрь 2011	%
LIAZ	275	148	160	583	1449	LIAZ	1449	963	50%
PAZ	194	197	133	524	1313	PAZ	1313	1206	9%
KAVZ	39	64	33	136	372	KAVZ	372	336	11%
Hyundai	35	37	24	96	256	Hyundai	256	331	-23%
MAN	25	19	10	54	142	MAN	142	159	-11%
Scania	6	6	4	16	43	Scania	43	23	87%
GOLAZ	0	0	1	1	20	GOLAZ	20	142	-86%
Mercedes-Benz	2	2	4	8	11	Mercedes-Benz	11	8	38%
BAW	2	0	0	2	9	BAW	9	n/a	-
Setra	0	0	0	0	1	Setra	1	1	0%
Total	578	473	369	1420	3616	Total	3616	3169	14%

и вывод на рынок рестайлинговых грузовиков с двигателями Cummins, коробками передач ZF, обновленной и улучшенной кабиной. Напомним, что по итогам первого квартала нынешнего года, доля КАМАЗа на рынке тяжелых автомобилей (14-40 т) составила 44%. Далее оборот шел только в гору — первое полугодие компания закончила с 15%-ным приростом относительно аналогичного периода в прошлом году. А с 1 августа КАМАЗ снизил цены на некоторые комплектующие на 50%, стал лучшим экспортером и так далее. Не будем забывать и плотную работу с корпоративными клиентами, имеющими неплохое финансирование. Плюс к этому завод двигателей и СП «КАМ-МИНЗ КАМА» выпустили и отгрузили своим потребителям в сентябре почти 4,6 тыс. двигателей и силовых агрегатов. За три квартала изготовлено этих видов продукции 41,8 тыс. единиц, на 15% больше, чем за девять месяцев прошлого года.

В сентябре выпущено продукции диверсификации на сумму более одного миллиарда рублей, а всего с начала года — почти на 8 млрд. руб. Дилеры, сервисные центры, корпоративные и другие потребители КАМАЗа получили с начала года запасных частей на сумму более 10,4 млрд. рублей, в том числе в истекшем месяце — на 1,2 млрд.

Но и без упоминания об этих факторах всем понятно, что великий «К» жил, жив и будет жить. ●

ОСТОРОЖНЫЙ ОПТИМИЗМ

Нынешний период большинство экономистов склонны пока еще относить к «послекризисному». С одной стороны, рост большинства показателей — налицо, но до прежних объемов пока далеко. Как чувствует себя российский транспортно-логистический рынок на современном этапе?

Виктор СТЕПАНОВ, фото автора

Стандарты

В ходе II немецко-российской конференции по логистике в июне этого года в Москве обсуждался вопрос о роли логистики в России, которая на данный момент подразумевает преимущественно основные функции обработки, хранения, таможи, транспортировки, но с акцентом на

последнюю. В итоге многие участники конференции согласились с тем, что понятие логистики в России необходимо расширять.

А уже в сентябре председатель отраслевого отделения «Деловой России» Кирилл Власов в своем докладе на IX конференции «Управление цепями поставок и складские технологии в современном бизнесе» говорил о не-

обходимости формирования единых рыночных стандартов работы, позволяющих оценить качество услуг логистики. Этой цели, по его мнению, послужит утверждение первых единых отраслевых стандартов качества для автоперевозчиков (KPI — Key Performance Indicators для FTL — Full truck load). Работа над ними уже ведется в союзе предпринимателей «Деловая Россия».





Показатели

Пока теория логистики в России проходит этап бурного развития, практика развивается под знаком преодоления последствий мирового кризиса. Но, по мнению аналитиков и исследователей, результаты деятельности транспортно-логистической отрасли в послекризисный период внушают осторожный оптимизм.

Согласно расчетам РБК.research, в 2011 г. совокупный объем российского рынка транспортно-логистических услуг увеличился на 13% относительно 2010 г., достигнув 1 687 млрд рублей (\$55,5 млрд). Основным фактором роста стало увеличение объемов грузоперевозок (прежде всего железнодорожным транспортом) на фоне повышения тарифов.

По итогам 2011 г., грузооборот транспортных компаний вырос на 4,8%, в том числе железнодорожного транспорта — на 5,7%. Рост доходов от грузоперевозок оценивается на уровне 13% (18% — в 2010 г.). Приблизительно на такие же темпы роста вышли компании, предоставляющие экспедиторские услуги.

Автомобильный транспорт в России занимает первое место по объему грузоперевозок. По данным исследования консалтинговой компании Intesco Research Group, в 2011 г. в структуре грузоперевозок всех видов транспорта страны он занимал 69% объема. Всего в этом году автомобильным транспортом было

перевезено более 5,6 млрд т грузов, однако, отмечают исследователи, докризисных показателей пока достичь не удалось.

В 2011 г. коммерческий грузооборот автотранспорта в России вырос на 4% и достиг 84,1 млрд тонно-километров. Рост грузооборота в 2011 г. исследователи отнесли на счет таких факторов, как общее повышение пропускной способности российских автодорог, увеличение средней дальности перевозки грузов, рост массы перевозимых грузов, а также увеличение количества сделок и снижение процентных ставок по лизингу автотехники.

К концу 2011 г. в России насчитывалось 46,3 тыс. предприятий автомобильных грузоперевозок. При этом 90% автомобильных грузоперевозок в стране осуществляется предпри-

ятиями малого бизнеса.

Согласно выводам аналитиков компании «Intesco Research Group», несмотря на сравнительно большую площадь качественных складов, в коммерческом использовании находится около двух третей их площади. Оставшаяся треть принадлежит отдельным компаниям и используется их службами логистики. Вследствие постоянной нехватки складских помещений спрос на их аренду растет.

Рост сегмента складских услуг составил в 2011 г. порядка 12%. Как отмечают аналитики РБК, причиной этого стало повышение арендных ставок и снижение доли вакантных площадей на складах классов «А» и «В» на фоне вялого роста предложения качественных складских площадей для коммерческого использования.





Проблемы

Подробный анализ проблем, мешающих успешной деятельности российской логистики, содержится во вводной части проекта государственной программы «Развитие транспортной системы», работа над которой началась в прошлом году.

Как указывают составители госпрограммы, износ основных фондов транспортных организаций по отдельным видам деятельности достиг 50%-66%, около 30% автобусов и 40% грузовых автомобилей имеют срок эксплуатации свыше 13 лет.

На 1 января 2011 г. только 38,57% автомобильных дорог федерального значения соответствовали нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям.

Применение современных информационных систем носит фрагментарный характер. На транспорте отсутствуют общепринятые в мировой практике рыночные стандарты информационных технологий.

Как отмечают составители госпрограммы, доля транспортных издержек в конечной стоимости российской продукции составляет в среднем 15-20% против 7-8% в странах с развитой экономикой.

За период с 2002 по 2010 гг. при росте уровня автомобилизации на 63% увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием составило 19,8%. Доля протяженности автомобильных дорог федерального значения, работающих в режиме

перегрузки, составляет порядка 31% общей протяженности, а в пределах Московского транспортного узла — более 60%.

До настоящего времени около 46 тыс. населенных пунктов с общей численностью населения около 3 млн жителей не имеют связи с транспортной сетью страны по автомобильным дорогам общего пользования с твердым покрытием. В районах Севера, Сибири и Дальнего Востока не завершено формирование опорной сети федеральных автомобильных дорог, связывающей все регионы России.

Также составители госпрограммы отмечают проблемы при осуществлении перевозок через наземные пограничные пункты пропуска, низкие технические характеристики международных транспортных коридоров, недостаточную пропускную способность отечественных портов и подходов к ним.

Прогнозы

Международный валютный фонд прогнозирует рост российской экономики в 2013 г. на уровне 3,5%. Аналитики РБК делают из этого вывод о возможном 10-процентном увеличении объема рынка транспортно-логистических услуг. При этом, по их мнению, сдерживающее влияние на динамику грузопотоков и темпы роста этого рынка в текущем году оказывают медленное восстановление потребительского и инвестиционного спроса в России, неопределенность ситуации на мировых рынках товаров,

вступление экономики еврозоны в умеренную рецессию и снижение темпов роста мировой экономики и торговли.

Также, с учетом высоких темпов экономического роста в развивающихся странах Азии, прежде всего, в Китае, они прогнозируют усиление торговых и финансовых связей по линии «Юг-Юг», а также дальнейшее повышение значения Китая в системе торгово-экономических отношений и внешнеторговых грузопотоков России.

Кроме того, в 2012-2013 гг. можно ожидать рост спроса на комплексные логистические услуги и, соответственно, повышение доли 3PL (расшифровать) операторов в объеме рынка транспортно-логистических услуг до 9-10%. Предполагается, что данный сегмент будет расти темпами, существенно превышающими динамику рынка в целом.

Согласно прогнозу компании «Экспресс-Обзор», пассажирооборот в 2012-2015 гг., благодаря разукрупнению естественных монополий (прежде всего, на железной дороге), будет расти на уровне 6-7% в год. Будет расти, по их мнению, и грузооборот транспортной отрасли, немного опережая темпы инфляции.

При этом будет расти и выручка в транспортной отрасли, этот рост, по мнению аналитиков компании, будет на уровне 10%-12% в год вследствие неизбежного повышения тарифов, в первую очередь, в планово-убыточных отраслях, например, в железнодорожных перевозках. ●

III международная конференция

Москва,
Кузнецкий мост, д. 21/5,
Конференц-зал,
6 подъезд, 5 этаж

«АВТОБУССТРОЕНИЕ 2012»

14 ноября



Темы для обсуждения:

- Итоги работы автопрома за девять месяцев 2012 года в сфере производства автобусов и коммерческого транспорта;
- Место и перспективы пассажирского транспорта в экономике России;
- Тенденции развития коммерческого транспорта в России после её вступления в ВТО;
- Роль лизинга в модернизации парка автобусов и коммерческих автомобилей;
- Динамика развития производства автобусов. Обновление парка пассажирского транспорта;
- Утилизационный сбор и проблемы по его влиянию на стоимость автобусной техники;
- Инновационные технологии в автобусостроении;
- Региональные особенности российского рынка автобусов. Емкость региональных площадок и перспективы их развития;
- Анализ тенденций перехода на внутригородские перевозки пассажиров крупногабаритными автобусами вместо маршрутных такси;
- Производство автокомпонентов для автобусов и коммерческого транспорта в России;
- Качество и безопасность автотранспортных услуг;
- Опыт организации пассажирских перевозок в странах Западной Европы

Докладчиками на конференцию приглашены представители федеральных и региональных органов исполнительной власти России, руководители ведущих предприятий отрасли, а также лизинговые компании, организации кредитно-финансовой сферы и представители отраслевой науки. В работе конференции примут участие представители Управлений транспорта крупных городов и субъектов Российской Федерации.

Для участия в конференции необходимо заполнить регистрационную форму и направить ее по электронной почте или по факсу. Регистрационная форма прилагается.

Стоимость участия в конференции составляет 19 900 рублей, включая НДС при условии оплаты участия в срок до 17 октября 2012 года. После 17 октября 2012 года стоимость участия в конференции будет составлять 25 000 рублей, включая НДС. Предусмотрены скидки.

Надеемся получить Ваше решение об участии в конференции в кратчайшие сроки, что поможет организаторам качественно и своевременно провести ее подготовку.

По всем вопросам участия в конференции обращайтесь к организаторам:

Егошин Александр Евгеньевич: +7(495) 625-54-84; egoshin@asm-holding.ru

Манухина Елена Викторовна: +7(495) 626-02-87; тел./факс: 621-02-00; manuhina@asm-holding.ru

Организатор:

Информационные партнеры:



Аналитическая компания
ОАО "АСМ-холдинг"



Группа изданий



ЗНАТЬ И НЕ ДОПУСТИТЬ

«Хищения грузов», «разбой», «грабежи на дорогах» — совсем недавно казалось, что эти страшные слова встречаются уже не в жизни, а лишь из уст персонажей криминальных сериалов.

Виктор СТЕПАНОВ, фото автора

Мы решили взглянуть на ситуацию глазами профессионалов, а помочь нам в этом любезно согласились руководитель транспортного отдела компании City Express Андрей Иванов и заместитель директора оперативного управления AsstrA Forwarding Николай Епихов.

«Но из кустов стреляют по колесам...»

Официальная статистика МВД свидетельствует, что на дорогах и трассах вне населенных пунктов в январе-августе текущего года совершено 101 разбойное нападение и 247 грабежей, что свидетельствует об увеличении количества этих преступлений, по сравнению с прошлым годом, соответственно, на

3,8% и 2,4%. Впрочем, какая доля этих преступлений затронула автоперевозчиков, статистика МВД не сообщает, а нам остается только догадываться.

Между тем, заместитель директора оперативного управления AsstrA Forwarding Николай Епихов считает, что повышенное внимание, которое уделяется в последнее время теме дорожного криминала, в частности, хищениям грузов, абсолютно оправдано. По его словам, раз за разом «сводки с дорог» доносят информацию о новом случае разбоя или грабежа, в результате которого весь груз или его часть достаются преступникам. При этом еще хорошо, если в результате преступного деяния не наносится вред транспортному средству и, главное, здоровью водителя.

По крайней мере, как вспоминает Андрей Иванов, автомобилям его компании и колеса прокалывали, и даже стреляли по ним — вероятно, для того, чтобы во время замены колеса похитить автомобиль, часть груза или деньги.

Причем опыт перевозок компании показывает, что мошенников и бандитов больше привлекают моногрузы, нежели сборные. Это несколько облегчает участь компании City Express, которая как раз специализируется на перевозке сборных грузов на расстояние не более 1000 км, однако не избавляет от проблем полностью. «И на нас есть охотники из криминала, и не только», — признает Андрей.

Были также в практике компании несколько случаев, когда похищали сумки с деньгами и документами водителей. Правда, перевозившийся груз не пострадал ни разу, и в компании объясняют это надлежащими мерами предосторожности, речь о которых пойдет ниже.

«Благополучная» Европа?

Николай Епихов называет ошибочными представления, в соответствии с которыми такие неприятности случаются только лишь на территории России и сопредельных стран (СНГ, Восточная Европа, Средняя Азия), и что, к примеру, для более благополучной Европы преступления на дороге — что-то очень редкое или вообще «из ряда вон выходящее».

«Да, логистическая инфраструктура ЕС лучше готова к защите водителя и его груза, благодаря более высокой плотности размещения охраняемых стоянок.



Водитель должен знать номера всех служб экстренной помощи



Кроме того, на западе континента нет зон, где на долгие километры не найти опорных пунктов правоохранительных органов. Да и фактов, когда правоохранители на местах «срастаются» с криминалитетом, в Европе фиксируется меньше», — отмечает Николай Епихов.

Конечно, все это важно, но, тем не менее, все это не гарантирует дорогам полную безопасность. Подтверждением этого являются ассоциации, которые функционируют с целью обмена информацией о произошедших случаях хищении грузов. Крупные отечественные автоперевозчики, которые входят в подобные объединения, регулярно оповещаются о преступных злодеяниях на дорогах Франции, Германии, Испании, Великобритании и других европейских стран.

Эти слова одного из руководителей AsstrA Forwarding подтверждаются имеющимися статистическими данными. Согласно распространенным компанией TimoCom данным исследования, которое проводилось в 2007 г. голландской консалтинговой фирмой NEA по поручению Европейского Парламента,

кражи грузов в ЕС становятся причиной убытков в размере более чем 8 млрд евро в год.

Причем, согласно данным МСАТ, на протяжении предшествовавших этому исследованию пяти лет (2001-2005 гг.) количество нападений на водителей с применением силы неуклонно возрастало. Чаще всего, как отмеча-

ют в МСАТ, на водителей нападают на стоянках, с целью кражи груза и/или транспортного средства (62,6%), и/или личного имущества (43,28%), и/или документов (15%). Всего за эти пять лет нападением в Европе подверглись 17% водителей, или каждый шестой, а общее количество нападений выросло на 30%.



Михаил БАТЯГИН,
руководитель ТК «Ивановская Транспортно-Экспедиционная компания АВТООЛИМП»

За все восемь лет работы нашей компании в сфере грузоперевозок, случаи хищения грузов на трассе случались редко. Но был один случай, когда наш водитель попутно вез из Ростова-на-Дону в Москву техническую установку компании «Билайн». И хотя сам груз был небольшой, но его все же поместили не в кабину, а в кузов автомобиля. Вечером

водитель остановился для отдыха недалеко от автозаправочной станции, а ночью грабители развязали тент и украли установку. Через три месяца сотрудники МВД нашли украденную установку, а воры понесли наказание.

Надо отметить, что предотвращение подобных случаев возможно лишь благодаря четкой бдительности и страховке. В нашей компании это обсуждается с водителями, и мы советуем им останавливаться для отдыха только на оплачиваемых охраняемых стоянках, оборудованных камерами наблюдения. В противном случае гарантии сохранности груза дать невозможно.

СКАУТ

ГЛОНАСС / GPS мониторинг транспорта



снижение реального пробега
автотранспорта на **20%-40%**



уменьшение общих затрат на
содержание автопарка на **20%-30%**



сокращение расхода топлива
на **20%-60%**



полная окупаемость инвестиций
за **3-6 месяцев**

194044, Россия, Санкт-Петербург, Б. Сампсониевский пр., 66А

Тел.: 8 (812) 60-777-41, 42

www.scout-gps.ru

Реклама



Идущий на обгон легковой автомобиль может означать опасность

Правила AsstrA Forwarding

У каждой компании, продолжительное время удерживающейся на рынке, накопился свой арсенал средств, позволяющий если не совсем устранить проблему «дорожного» криминала», то хотя бы минимизировать его последствия для бизнеса.

Часть перевозчиков, подобно одному из крупнейших перевозчиков Уральского региона ОАО «Лорри», научились, как утверждает заместитель генерального директора по стратегическому развитию этой компании Александр Трахтенберг, «убирать те малости», которые все же могут встречаться в их деятельности, с помощью страховки.

Среди рецептов AsstrA Forwarding, которые хоть и не гарантируют полную безопасность, но существенно способствуют ее повышению, Николай Епихов называет следующие:

- планирование маршрута таким образом, чтобы исключить наиболее опасные зоны (даже если потребуется увеличить расстояние, которое должно пройти транспортное средство);
- планирование маршрута таким образом, чтобы стоянки совершались в рамках специальных охраняемых территорий;
- обучение водительского состава поведению, которое позволяет избежать опасных ситуаций, а также порядку действий в случае возникновения таковых;

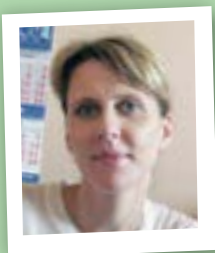
- кооперация при осуществлении перевозок, особенно при движении по странам, где риск ограбления более высок;
- сохранение конфиденциальности перевозки, особенно если речь идет о перевозке ценных (дорогих) грузов;
- конвойное сопровождение, если того требует маршрут или характер груза.

Все названные пункты (Николай Епихов предлагает называть их «правилами») достаточно просты и могут потребовать лишь немного дополнительного времени и/или небольших расходов. Казалось бы, ничто не мешает перевозчику, соблюдая эти правила, оставлять преступникам минимальные шансы на совершение удачного злодеяния.

Экономия за счет... безопасности

«Однако, как ни странно, препятствием в этом может служить... грузовладелец. Нет, конечно, сам он абсолютно не заинтересован в том, чтобы ставить свой груз под угрозу. Происходит это подсознательно. Все дело в том, что большинство грузовладельцев (грузоотправителей), выбирая транспортного партнера на реализацию ближайшей перевозки, опираются на два параметра — фрахт (ставка) и сроки (постановка транспортного средства под загрузку и планируемая дата выгрузки). Выбор происходит по логичному, казалось бы, пути — предпочтение отдается предложившему более низкую цену и оперативные сроки. Перевозчики, особенно небольшие, для которых каждый реальный заказчик — на вес золота, стремятся предложить самые лояльные условия. Используется каждая возможность сэкономить, в том числе за счет сокращения расходов (денежных, временных), позволяющих повысить безопасность перевозки», — отмечает Николай Епихов.

Таким образом, по его словам, сам того не желая, грузовладелец стимулирует отказ от названных выше правил, как возможность выиграть в конкурентной борьбе. «Что можно было бы изменить в таком случае владельцу груза? Выбирать только крупных перевозчиков или не самые низкие ставки? Нет, конечно, сам по себе такой подход ничего не гарантирует. Просто критериев выбора подрядчика должно быть не два, а три, к срокам и цене должна добавиться безопасность. С четкими требованиями



Татьяна СОЛОВЬЕВА,
начальник отдела страхования грузоперевозок
ОАО «Страховая компания ГАЙДЕ»

За многолетнее время работы нашей компании, нам приходилось сталкиваться с различными случаями хищения грузов путем кражи, разбойного нападения, мошенничества.

Последний случай хищения груза — аппараты УЗИ, перевозимые из Москвы в Санкт-Петербург, произошел в декабре 2011 г. в Тверской области. Спустя шесть месяцев, данный груз был

обнаружен на территории Чеченской Республики.

Груз специфический, в нем была запрограммирована демонстрационная версия.

По истечению срока ее действия, аппараты утратили свое функциональное назначение, следствием чего, явилось обращение лица, приобретавшего данные аппараты, в правоохранительные органы. Пожалуй, в нашей практике, это единственный случай обнаружения похищенного груза.

Хотелось бы посоветовать транспортным компаниям, по возможности, сократить количество посредников между заказчиком и непосредственным перевозчиком. Для обеспечения безопасности в доставки грузов, проводить тщательный отбор водителей, осуществляющих перевозку. При использовании привлеченного транспорта, пользоваться услугами проверенных фирм. При отборе собственных водителей учитывать их опыт работы в сфере перевозок и уровень квалификации.

Выпускать в рейс транспортные средства в исправном состоянии, чтобы исключить вынужденные остановки водителей для предотвращения мелкого ремонта в пути следования.



MILORRY

Официальный партнер DKV в России

Больше,
чем просто
ТОПЛИВО и сервис.



Официальный партнер DKV в России:
ООО «Милорри», ул. Усачева, д.2, стр.1, офис 53, 119048 Москва
Тел.: 8-495-70598-82, e-mail: info@milorry.ru, www.milorry.ru



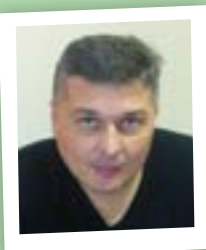
Очень часто нападают на водителей в очередях на пограничных переходах

относительно учета этого критерия при организации перевозки. Тогда у перевозчиков упадет возможность «демпинговать на риск», а у грузоотправителя будет более объективная картина, по тем предложениям, которые делают потенциальные партнеры», — резюмирует замдиректора оперативного управления AsstrA Forwarding.

Автоинспекция и криминал

Анализируя упоминавшиеся выше случаи из практики, в компании City Express разработали специальные инструкции для водителей. По словам Андрея Иванова, за их выполнением в компании строго следят: «Мы даже заносим инструкцию в служебное задание, водитель читает и ставит подпись об ознакомлении. Мы заботимся о сохранности грузов — а как же иначе? Каждый грузоотправитель считает свой груз ценным, да и как оценить, например, конверт с 30-ю ПТС на КАМАЗы, которые ждут документов на песчаном карьере на Северо-Западе России?»

Кроме того, все автомобили компании оснащены системой слежения и сигнализации. Маршруты разрабатываются с занесением абсолютно всех остановок, вплоть до АЗС и мест отдыха. При этом намеренно исключаются остановки в бедных районах, поскольку там



Владимир ШНИТКО,
начальник отдела продаж транспортной
компания «Грузовое Путешествие»

В нашей практике нам довелось только один раз столкнуться с хищением части груза. Надеемся, что этот случай стал последним. Несколько лет назад одной из наших машин прорезали тент и украли один из тубусов с электроникой. Случай, конечно, неприятный, но не ставший фатальным, так как все наши грузы страхуются в обязательном порядке. К сожалению,

розыскные мероприятия не принесли успеха. Спустя 2,5 года после случая хищения с нашей компанией связалась следователь, ведущая дело, и предложила приехать в Новгород для закрытия дела.

Основная мера защиты наших клиентов — это обязательное страхование грузов. Причем в случае, если оценочная стоимость груза не превышает 100 000 рублей, мы страхуем его за свой счет. Ну и, конечно, тщательный подбор и контроль наших водителей-экспедиторов. На все наши машины установлены GSM модули, позволяющие в реальном времени отслеживать местонахождение перевозимых грузов.

велика вероятность хищения.

Водителю запрещается кого-либо подвозить. В случае нештатной ситуации, как поломка или завал на дороге, он связывается с ответственным сотрудником. В штате компании есть люди, которые досконально знают местность: АЗС, мастерские, «мертвые зоны» связи. У водителя всегда под рукой номера всех служб экстренной помощи и запасные каналы связи. Наконец, в компании стараются не распространять информацию о характере груза, об этом знает лишь ограниченный круг лиц.

Между тем, руководитель транс-

портного отдела City Express делает особый акцент на недостаточной, по его мнению, помощи государства в борьбе с криминалом на дорогах:

«У нас есть с чем сравнить. Приведем пример — Украина: там автоинспекция не прячется в «хлебных» местах, а действительно патрулирует дороги. Наверное, пора и нашей инспекции вспомнить, что они, в первую очередь, помощники для водителя на дороге, а не «охотники за купюрами». И самое главное, на мой взгляд, — не нужно забывать, что бандитизм на дорогах — явление социальное». ●

АВТО СПЕЦТАЖ ООО
ПЕРЕВОЗКА КРУПНОГАБАРИТНЫХ ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ ГРУЗОВ

Оформление разрешений
Внутрипортовое экспедирование
Перевозки в таможенном режиме

**ПЕРЕВОЗКА
КРУПНОГАБАРИТНЫХ
И ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ ГРУЗОВ**

ООО «АвтоСпецТаж»
+7 (812) 319-34-21
+7 (921) 955-56-25
+7 (905) 264-17-45
www.spb-ast.ru e-mail: info@spb-ast.ru

Реклама

VI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА



ТРАНСПОРТ
РОССИИ

6 – 8 ДЕКАБРЯ 2012

Москва, Россия

ГЛАВНОЕ
СОБЫТИЕ
ОТРАСЛИ

WWW.TRANSWEEK.RU

реклама

ОРГАНИЗАТОР



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РУССКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ БАНК



ВНЕШЭКОНОМБАНК

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



НОВОРОССИЙСКИЙ
МОРСКОЙ
ТОРГОВЫЙ ПОРТ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



Государственный
транспортный
казначейник

СПОНСОР



ОПЕРАТОР



БИЗНЕС
ДИАЛОГ

ГЕНЕРАЛЬНЫЕ
ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ



Гудок

ТЕЛЕФОН: +7 (495) 988 18 00
E-MAIL: TRANSPORT@BUSINESSDIALOG.RU

В РАМКАХ





ПОМЕНИТЬ — ТАК С МУЗЫКОЙ!

Скажите, знаете ли вы, что будете делать, если услышите посторонний стук в ходовой части? Вопрос, конечно, риторический — поедете в сервис. Правильно, а вот что и как ремонтировать? Возможны варианты? Конечно!

Даниил МИНАЕВ, фото автора

Первым делом вам наверняка проведут диагностику ходовой и выявят люфты. Чаще всего здесь «люфтят» шаровые опоры (шаровые пальцы могут являться как неотъемлемой частью рычага, так и отдельной заменяемой деталью), рулевые тяги и наконечники, втулки, подушки и шарниры стабилизатора поперечной устойчивости, сайлент-блоки и, если таковой имеется, маятниковый рычаг.

Попутно могут предложить заменить и порванные пыльники ШРУСов, и другие «защитные резинки». Если рычаг цельный, то перебирать вкладыши шарового пальца и менять опору никто не будет — рычаг заменят целиком. А если конструкция, как у Ford или Opel, где используется передняя подвеска типа McPherson, то также возможны варианты.

Рассмотрим характерный пример

— замена нижнего рычага на автомобиле Opel Combo, хотя все совершенно аналогично будет и еще на многих конструкциях. Итак, варианты возможного ремонта.

Рычаг на все сто лет

Первый вариант: замена рычага в сборе. Стоимость неоригинального рычага составит около 2500 руб. Теперь



Эти рулевые тяги отработали без замечаний 108 000 км, а наконец-таки и вовсе пока «живые». Но, исходя из пробега, было решено попутно их заменить



Основная причина появления люфтов в рулевых тягах — износ шаровых шарнирных соединений



Переклейка тормозных накладок барабанного механизма для современных моделей — пустая трата времени и материалов



Ремонт стартеров и генераторов вместо их замены на новые экономически целесообразен, но ресурс этих восстановленных узлов значительно ниже новых

посчитаем, во что обойдется переборка (для начала берем не оригинальные запчасти). Вертикальный сайлент-блок стоит около 200 руб., горизонтальный — еще 100, шаровая опора — около 700 руб. Работа: если это Ford или Opel, высверлить заклепки шаровой опоры — 0,5 нормочаса + замена опоры — 0,3 нормочаса + замена сайлент-блоков еще 1,2 нормочаса. Всего 2 нормочаса, умножаем на стоимость работ в обычном (не дилерском) сервисе — 800

руб./нормочас. В итоге — 1600 руб. работа + 1000 руб. запчасти. Стоит ли игра свеч? Причем, помните о том, что если замена готового рычага займет у профессионального слесаря минут 15, то слесарные работы, указанные выше, отнимут еще, как минимум, час. Но работа имеет смысл, если нет другой возможности отремонтировать Ваш рычаг: например, нет в наличии запчасти, нет какой-то из деталей или если необходимость замены вызвана не износом,

а механическим повреждением какого-нибудь из элементов рычага.

Теперь просчитаем аналогичную работу с применением оригинальных запчастей, но не дилерского сервиса. Оригинальный рычаг «потянет» уже на 8000 руб., а шаровая опора — около 1700 руб., сайлент-блоки — еще на 1500 руб. Стоимость работ остается той же самой, в итоге ремонт рычага — 4800 руб. Заманчиво. Теперь оценим ресурс восстановленной запчасти. Ко-

**ХОЛДИНГ
ГУДВИЛ**

Санкт-Петербург, Пушкин
ул. Автомобильная
д.4, лит. А3
(812) 322-65-00
многоканальный
Запчасти в Москве:
(495) 514-67-89
8-901-518-38-38

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ
для американских и европейских грузовиков

РАЗБОРКА
АМЕРИКАНСКИХ ГРУЗОВИКОВ

Санкт-Петербург, Пушкин, ул. Автомобильная д.4, лит. А3
(812) 322-65-00 многоканальный
Запчасти в Москве: (495) 514-67-89, 8-901-518-38-38

www.truck.ru
www.gwparts.ru
shop.truck.ru
интернет-магазин

Реклама



При замене сцепления необходимо разобраться, что именно привело к выходу его из строя. Несмотря на то, что общепринято менять ведомый диск, выжимной подшипник и «корзину» комплектом, в некоторых случаях можно заменить только изношенные детали



Заменить рычаг в сборе или сайлент-блок? Вопрос, достойный обсуждения!

нечно, при применении оригинальных деталей он будет значительно выше, но нужен ли он вам, если, к примеру, вы через месяц планируете продать этот автомобиль. Но есть и обратная сторона медали. Неоригинал, продающийся в нашей стране, подчас имеет самое неожиданное происхождение, что может приподнести сюрприз, причем равновероятно, как приятный, так и не очень. Во-первых, могут возникнуть проблемы уже на стадии установки детали — это и ее размеры, и геометрия, не говоря уже о безопасности движения. А может выйти и так, что какая-нибудь малайзийская фирма, производящая клон вашего Opel под каким-нибудь малоизвестным названием и только для внутреннего рынка, изготавливает очень приличные детали в 2-3 раза дешевле, используя рабочие руки своих сограждан.

Завершающая стадия ремонта передней подвески — регулировка углов

установки управляемых колес, в простонародье именуемая «сход-развал». Рычаг-то вы перебрали, и запчасти у вас все хорошие, а вот, к примеру, кастор (угол наклона оси поворотной стойки) не укладывается в допуски, и происходит это по причине незаметной на глаз деформации рычага, который стоило бы поменять в сборе. Тогда вся работа по замене шаровых и сайлент-блоков насмарку, или придется мириться с неверными углами установки и их последствиями, например, в виде увода автомобиля в сторону, хотя резину, может иногда и не «жрать».

Вывод следующий: не следует вестись на все предложения навязчивых специалистов сервиса. Они хотят, в первую очередь, получить с вас максимальную сумму, и при этом не могут позволить себе оставить сомнительные детали, так как им придется дать гарантию на работу. В этом случае в помойку летит чуть ли не полмашины. Но и ваше

скупердяйство или незнание ситуации может тоже «облегчить» в конечном итоге ваш кошелек.

Рейка или жизнь

Другим поводом для увеличения стоимости услуг у специалистов автосервиса являются стучи в рулевом управлении. Особенно если этот сервис оказывает услуги по ремонту рулевых реек и насосов гидроусилителей. Цена этих новых узлов достаточно высока: от 30 до 120 тыс. руб., и стоимость восстановительного ремонта со снятием-установкой также способна нанести брешь в бюджете.

Между тем, не стоит спешить и выкладывать на бочку крупную сумму. Бывает, что отказ гидроусилителя руля у пожилых авто с большим пробегом связан с засорением системы из-за использования отработавшей свой срок или не соответствующей

ХОРОШИЕ КОЛЕСА

ГРУЗОВЫЕ ШИНЫ

Импортные
Восстановленные
Российские

Сеть грузовых шинных центров

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ШИНЫ

Крупногабаритные
Сельскохозяйственные
Индустриальные

Ремонт специальных шин

СПб, Софийская, д.91, тел.: (812) 329-3232; e-mail: kolesa@goodwheels.ru; www.goodwheels.ru

Реклама



Современные дисковые тормозные механизмы надежны и герметичны. Ремонтные воздействия подразумевают только замену и смазку крепежа и пыльников, ну и колодок, конечно. Замена манжет и поршней, как правило, безрезультативна

конструкции жидкости. Например, большинство автомобилей концерна Volkswagen допускают использование только минеральных составов определенной спецификации. И долив, например, DEXRONa вызывает отказ в работе узла. Попытаться реанимировать систему можно путем кратковременной промывки керосином с последующей заправкой «правильным» составом. Затрат на 2000 рублей, а шансы, при условии отсутствия предшествовавших ситуации аварийных повреждений (попаданий в ямы и прочих ударов) и не беспредельного пробега техники, весьма велики!

Еще непорядочные специалисты, желая получить заказ на крупный ремонт, мотивируют наличие неисправности демонстрацией небольших люфтов в рулевом механизме при заглушенном двигателе, то есть при бездействующем насосе гидроусилителя. А эти люфты вполне допустимы.

Многие современные автомобили не предусматривают регламентной замены рулевых тяг, съемными деталями являются только наконечники — и это тоже повод заменить или отремонтировать рулевую рейку в сборе. Для начала собственными силами изучите деталировку и убедитесь, что тяги действительно не съемные. Самое интересное, что у автомобилей одной марки и модели, но разного года выпуска или для рынков разных стран конструкция может отличаться! Поэтому принцип «как у соседа» не в счет. И даже если регламент не предусматривает замену тяг — это не приговор рулевой рейке.

Часто в продаже имеются ремкомплекты, и для устранения люфта достаточно заменить грошковые втулки, иногда даже не требуется демонтаж рейки с автомобиля. И наоборот, если были заменены рулевые тяги, а в наконечниках не выявлено люфтов, все же лучше заменить и их. Иначе, если они вдруг

«залюфтят» через 5 000 км, то опять грянут затраты на регулировку углов установки колес и убытки из-за простоя в ремзоне. Так что думайте сами, решайте сами...

Надежда есть

Неужели нет надежды, и везде так и норовят облапошить? Конечно, нет. Есть добропорядочные СТО и мастера на них. Но главное во взаимодействии клиента и СТО — доверие. Сервисмен он, по сути, как врач. Либо доверять, либо не связываться.

Грамотные сервисмены не обманывают и на самом деле предлагают оптимальный вариант, так как понимают, что даже доверяющий клиент всегда может «проверить». Доверие клиента выгоднее заслужить, чем единоразово «нахимичить». Постоянный клиент = постоянный доход. Эта формула работает железно. ●

	CATERPILLAR® ЗАПЧАСТИ ФИЛЬТРЫ МАСЛО		
ФИЛЬТРЫ ДЛЯ СПЕЦТЕХНИКИ И ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ВОЗДУШНЫЕ, МАСЛЯНЫЕ, ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ, ТОПЛИВНЫЕ СЕПАРАТОРЫ			CATERPILLAR® DETROIT DIESEL® CUMMINS® KOMATSU®
ВЫЕЗДНАЯ КОМПЬЮТЕРНАЯ ДИАГНОСТИКА И РЕМОНТ	ЗАМЕНА МАСЛА И ФИЛЬТРОВ	ЗАПЧАСТИ • ФИЛЬТРЫ НАБОРЫ ДЛЯ РЕМОНТА	
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, МОСКОВСКОЕ ШОССЕ, 13 БЕСПЛАТНАЯ ДОСТАВКА ОТПРАВКА ПО РОССИИ		СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР HORSEPOWER (812) 448-39-43	

Реклама

ПО ГОЛЛАНДСКИМ СТАНДАРТАМ

Мы продолжаем знакомиться с фирменными сервисными станциями Северо-Западного региона. Сегодня мы поговорим о продажах и обслуживании грузовиков DAF с менеджером по контролю качества компании TerraTruck Андреем Трубчиковым.

Павел ГАМАНЬКОВ, фото автора



Менеджер по контролю качества
Андрей Трубчиков

— Андрей, расскажите о вашей компании, чем она занимается?

— Клиенты узнают нашу компанию по бренду TerraTruck, но официально организация называется ООО «ЛенГо СПб». Мы являемся авторизованным дилером DAF Trucks N.V. в Северо-Западном регионе России. Наша фирма входит в состав крупной международной компании LenGo Automotive group, которая имеет свои филиалы не только в Российской Федерации, но и в Бельгии, Германии, Польше и Нидерландах.

В первую очередь, компания «ЛенГо СПб» занимается продажей новой техники DAF, но это далеко не весь список наших услуг. Мы работаем и с поддержанными грузовыми автомобилями. Кроме этого, есть станции техобслуживания, где занимаются гарантийным и послегарантийным ремонтом техники. Отдельно можно выделить такой вид деятельности, как оптовые

продажи запчастей. К нам обращаются крупные автопарки из разных городов России, а также розничные магазины по продаже запчастей.

Мы сотрудничаем с банками, и через нас можно оформить покупку техники в лизинг. А кроме всего прочего, TerraTruck является официальным дилером компании Wabco в Северо-Западном регионе. Так что спектр наших услуг довольно широк.

Не так давно компания DAF Trucks N.V. купила марку Tatra. Поэтому вполне вероятно, что в будущем мы будем продавать и обслуживать эти грузовики. Но пока в России не те объемы продаж чешских внедорожников, чтобы заниматься ими полноценно.

— Как давно вы работаете с техникой DAF?

— Наша компания относительно молодая. В 2008 г. была открыта пер-



В офисе компании TerraTruck можно не только сдать машину в ремонт, но и приобрести необходимые запчасти

далеко не вся реализованная нами техника обслуживается на станциях TerraTruck. Поэтому мы стараемся развивать сеть дилерских станций, которые бы официально «вели» нашу технику.

Естественно, те машины, которые работают в Северо-Западном регионе, в подавляющем большинстве обслуживаются на наших СТО. Мы поддерживаем гарантию на «свои» грузовики DAF, проводим плановые ТО-1 и ТО-2. Но на наших сервисах можно увидеть и много послегарантийной техники.

У нас есть собственный трехэтажный склад запчастей к автомобилям DAF, поэтому мы можем приступать к ремонту или обслуживанию техники

сразу после ее оформления на СТО. Кроме этого, каждые три недели мы формируем заказ на поставку запасных частей из Европы. Поэтому в редких случаях, когда нужной детали у нас нет, мы можем ее заказать, а клиенту придется ждать не более трех недель.

С недавнего времени мы принимаем в ремонт технику после ДТП. Но у нас пока нет собственного кузовного цеха, поэтому мы только дефектуем автомобиль, заказываем запчасти или предоставляем свои, а работу проводят сторонние компании. После ремонта мы возвращаем автомобиль клиенту, а счет выставляем страховой компании. В перспективе мы планируем создать собственный кузовной цех

вая станция по ремонту и обслуживанию техники DAF в городе Пушкине. Там мы работали четыре года и только в апреле 2012 г. переехали ближе к Санкт-Петербургу, в промышленную зону «Шушары». Так что пока только «набираем обороты» и обживаемся на новом месте.

— Какие виды работ по ремонту и обслуживанию техники выполняет ваша компания?

— Начнем с того, что мы продаем грузовики DAF на всю Россию, так что



Для обслуживания машин с системой AdBlue предусмотрен отдельный въезд

грузовой автосервис ТЕРРА

Лен. Обл., Тосненский р-н, д. Федоровское, ул. Шоссе́йная, д. 2-Г

www.tctria.ru

(812) 305-0-305

НЕ ГОТОВ К ЗИМЕ? ПРИЕЗЖАЙ!

Реклама



СТО имеет собственный 3-этажный склад запчастей

и плотно заниматься аварийными автомобилями. Если есть свободное время, и мы видим, что нам это по силам, мы берем в ремонт и грузовую технику других марок.

— Расскажите о ценах на ваши услуги. Сколько, например, стоит ТО-1 грузовика DAF?

— Назвать точную стоимость проведения ТО-1 далеко не так просто, как кажется. Итоговая сумма может колебаться от 18 до 25 тыс. рублей. Такой разбег объясняется тем, что достаточно часто после проведения плановых работ и осмотра техники «всплывают» дополнительные неисправности, которые необходимо устранить. Например, при проведении ТО-1 не прописана замена воздушного фильтра. Его необходимо лишь осмотреть и вытряхнуть. Но мы часто видим, что он подлежит обязательной

замене. Естественно, что от количества таких дополнительных работ стоимость ТО-1 возрастает.

Важно, что мы всегда сами устанавливаем стоимость услуг станции техобслуживания, без «давления» со стороны DAF Trucks N.V. Поэтому наши цены формируются в условиях рыночной экономики. Более того, благодаря статусу официального дилера, часто мы имеем возможность предлагать клиентам запасные части и услуги СТО по цене даже ниже рыночной.

— С какими поломками чаще всего к вам обращаются владельцы техники DAF?

— Наиболее частые обращения в последнее время связаны с системой нейтрализации отработавших газов AdBlue. Из-за низкого качества мочевины на отечественных заправках система AdBlue

часто «глючит» — на панели приборов загорается диагностическая лампочка, двигатель теряет мощность. Такие машины достаточно часто приходят к нам на СТО. Мы диагностируем неисправность и устраняем поломку, часто приходится менять электронный блок целиком.

Вообще из-за низкого качества мочевины у нас в стране еще боятся автомобилей с системой AdBlue. Чтобы развеять этот миф, мы все лето проводили акцию по продаже клиентам качественной жидкости AdBlue. Причем мы продавали жидкость по 25 рублей за 1 литр, в то время как средняя цена в регионе колеблется около 38-40 рублей.

Надо сказать, что мочевины AdBlue производит ограниченное количество сертифицированных компаний, список которых известен и общедоступен в интернете. Мы покупаем мочевины на заводе в Польше и продаем ее не только

КОНЦЕРН
ПромСнабКомплект
(812) 677-66-00 (495) 642-84-42
www.pskk.ru

Линии Технического Контроля

- Стационарные ЛТК-С
- Передвижные ЛТК-П
- Мобильные блочные
- Мобильные контейнерные

По требованиям РСА

Оборудование для АВТОРЕМОНТА

Автоподъемники
Диагностика и регулирование
Стенды для проверки и регулировки ТНВД

Шиноремонт Вулканизаторы
Оборудование для сборки-разборки
Мойки для автомобилей
Компрессоры

Оборудование для масел, смазок и дизтоплива

PRESSOL
Производство Германия

- ✓ Установки для раздачи дизельного топлива с насосами 12, 24, 220 В
- ✓ Ручные, пневмо-, электро-насосы для масла
- ✓ Пневмораздатчики Шприцы для смазки
- ✓ Счетчики для топлива, в том числе малого расхода

Реклама

«своим» клиентам на технике DAF, но и всем желающим. Когда люди увидят, что при заправке автомобиля качественным раствором мочевины «глюки» пропадают, отношение к технике с системой нейтрализации отработавших газов AdBlue должно измениться в лучшую сторону.

— **С мочевиной ситуация понятна, но все же, какие еще поломки типичны для техники DAF?**

— Выделить какие-либо типичные неисправности достаточно тяжело. Обращаются с самыми различными поломками, начиная от замены предохранителей и заканчивая капитальным ремонтом двигателя. Но надо сказать, что обращений с серьезными поломками дизельного мотора или КП достаточно мало. Коробки передач ZF очень надежны, причем как механические, так и автоматические. Но в принципе, за ремонт КП мы беремся, у нас есть грамотный специалист, который занимается этими работами.

Раньше на технике DAF часто пергорало реле стартера. Из-за соли и



грязи на наших дорогах провода быстро ржавели и обрывались. Но компания DAF Trucks N. V. провела «работу над ошибками». И вот уже несколько лет к нам не поступают автомобили с подобными проблемами. Естественно, речь идет о новых автомобилях с измененной конструкцией стартера.

— **Расскажите о ваших планах на будущее?**

— Как я уже говорил, мы планируем развивать собственную сеть официальных СТО, которые бы обслуживали нашу технику в различных регионах России. Кроме этого, мы хотим более активно работать с аварийными грузовыми автомобилями. Ну, и не стоит забывать о технике Tatra, если объемы продаж чешских грузовиков в России будут расти, это направление деятельности нам будет также интересно. ●

DAF

XF / CF / LF

Совершенство во всем!
Комфорт, мощь, экономичность...

Интертранссервис

Официальный дилер DAF в России

Продажа | Сервис | Запчасти | ITS

Отдел продаж грузовой техники DAF

+7 (495) 661-23-26

www.its-daf.ru

АВТОМОБИЛИ В НАЛИЧИИ

* Выгоднее всего приобрести в лизинг в рамках программы Финансовой поддержки малых и средних предприятий в сфере экономики на этапе первого платежа по договору лизинга в 2012 году. Подробности в отделе продаж по телефону +7(495)661-23-26

Реклама

Технологические
тягачи команды MKR
в пaddockе смоленского
этапа



В ГОСТЯХ У ЧЕМПИОНОВ

Renault Trucks MKR Technology Team празднует победу. В FIA Truck Racing Championship именно MKR одержала победу в командном зачете. Причем с очень красивым результатом ровно в 1000 очков. Во время проведения смоленского этапа мы побывали в гостях у MKR и изучили жизнь команды изнутри. А посмотреть там есть на что!

Дмитрий ГЛАДКИЙ, фото автора

Один из «Магнумов» и мотор-хоум
руководства в пути





Так выглядит мобильный «центр управления полетами». В центре — пилот Маркус Острих



В одном из трейлеров организован склад сервисного оборудования

На сей раз речь пойдет вовсе не о гоночных болидах, а о той инфраструктуре, которая обеспечивает боевым машинам работоспособность и респектабельный внешний вид после баталий на трассах.

Восстанавливают машины и управляют этим процессом, естественно, люди. А людям для обеспечения работы необходимы комфортные и грамотно организованные условия — для хранения сервисного оборудования, для здорового и разнообразного питания, для отдыха.

Вся инфраструктура автоспортивной команды должна быть высоко-мобильна и «быстроразвертываема». Бытовое обеспечение команды MKR,

пожалуй, можно признать эталонным в трак-рейсинге.

Транспорт

У MKR Technology три боевых болида. Как вы думаете, сколько тягачей для того, чтобы перевезти все необходимое для самих машин и людей, их обслуживающих? Три? Как бы не так! Пять! Пять только тягачей с полуприцепами и еще один «дом на колесах» для руководства команды.

Непосредственно полуприцеп-автовоз, на котором транспортируются боевые болиды, «таскает» Renault Premium Excellence, а специальные закрытые полуприцепы-фургоны с

изготовленными на заказ кузовами буксируют монументальные Renault Magnum.

В период проведения Чемпионата большую часть времени технический состав команды находится в постоянной дороге. Трассы в разных странах Европы довольно прилично удалены друг от друга, а на этап команде необходимо прибыть за несколько дней до старта. А непосредственно в паддоке каждого автодрома строится шатер, где организуют ремонтную и бытовую зоны. С собой везут все — от запасной головки блока цилиндров и сервисного оборудования до постельного белья и пивных бокалов с ложками и вилками. Как же все это организовано?



В перерывах между заездами все болиды обязательно моют и «марафетят»



Общий обеденный стол. Обратите внимание — даже скатерть выполнена в фирменном стиле



В «столовой» на отдельном столике установлена хорошая кофеварка. На полу кеги с пивом, а рядом с кофеваркой на столике краны для разлива пенного напитка

Походный быт

В пaddockе французско-чешская команда разворачивает большой шатер. Именно в этом шатре в дальнейшем кипит вся командная жизнь — обслуживаются болиды, живут и работают механики.

Трейлеры выставляются по П-образной схеме, а между ними собирается каркасная конструкция, на которую сверху навешивается тент. Также по каркасу пускаются электропровода, на него же устанавливается дежурное и ночное освещение.

Сам по себе тент и детали каркаса занимают приличный объем. Собирают вручную? Не совсем. За кабиной одного из «Магnumов» смонтирован кран-манипулятор Fassi. Он — отличное подспорье в монтажно-демонтажных работах.

Трейлер, из которого выгрузили каркас и тент, в дальнейшем не пустует. В нем организуют, банкетный зал или рабочую столовую — кому как больше нравится. Большой стол и скамейки вдоль него в итоге занимают почти все внутренне пространство. Рядом с выходом устанавливается еще один

небольшой столик. На нем ставят кофемашину и краны для разлива пива из кегов. Кофе — в любое время, пиво — после рабочего дня.

В бытовом трейлере располагаются спальные места, скомпонованные по принципу комнат в хостелах. Спальные полки расположены одна над другой. Самое приятное, что помещение кондиционируется. В условиях невероятной жары смоленского этапа заходить сюда было сплошным удовольствием.

Через стенку от спального помещения находится кухонно-прачечный отсек. Местному оснащению позавидует



Все три боевых болида перевозят на одном автовозе. Трейлер изготовлен фирмой Lohr, а тягач — Renault Premium в специальной комплектации Excellence



Спальный отсек. Интерьерных изысков нет, но все комфортно и функционально. Как в хорошем хостеле. Главное, что есть мощный кондиционер



Кухонно-бытовой отсек. Здесь несколько холодильников, морозильник, стиральная машина. Все размещено, естественно, внутри трейлера

иная кухня городской квартиры. Здесь два больших холодильника, морозильники, стиральная машина и шкафчики для хозяйственных принадлежностей.

А откуда в кране берется вода? Есть некоторый собственный запас воды в баках, но в паддоке, конечно, подключают внешний источник. На любом современном автодроме предусмотрена такая возможность. На «Смоленском кольце» водоснабжение для шатров команд тоже теперь есть.

В трейлерах предусмотрены и технические помещения. Например, отдельный «кабинет» есть у настройщика-

двигателя, а самое главное техническое помещение — это штаб — «центр управления полетами». Правда, у MKR, в отличие, например, от формульных команд, это не стена с мониторами, а столы с ноутбуками.

Остальное пространство используется для перевозки запасных частей и оборудования. К крупногабаритному оборудованию можно отнести тулбоксы, моечные аппараты, сварочное оборудование. Самые крупногабаритные запчасти — это запасной пластиковый обвес. Во время проведения соревнований, по сути, это расходник.

«Бьются» друг с другом пилоты нещадно и внешний пластик заменяется чуть ли не после каждого заезда.

В путь

После того, как соревнования заканчиваются, команда собирается на новый этап. Поражает скорость, с которой «бурлящий муравейник» под тентовым навесом демонтируется и складывается в трейлеры. Буквально два-три часа — и шатер уже представляет собой колонну автопоездов, отправляющуюся на следующую трассу. ●



ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ



РЕССОРЫ

ЛИСТЫ, СТРЕМЯНКИ, ПОЛУРЕССОРЫ, САЙЛЕНТЕЛОКИ, ПАЛЬЦЫ, ВТУЛКИ, СЕРЬГИ, ПНЕВМОРЕССОРЫ, ОПОРЫ, КРОНШТЕЙНЫ, АМОРТИЗАТОРЫ.

**ПРОИЗВОДСТВО, РЕМОНТ И УСИЛЕНИЕ РЕССОР
УСТАНОВКА ЗА 1 ДЕНЬ
РЕМОНТ БАЛАНСИРОВ СПЕЦТЕХНИКИ**

Производство и сервис:

8 (812) 919-49-69

8 (812) 919-49-59

8 (812) 919-49-60

Отдел запчастей:

8 (812) 451-15-82

8 (812) 380-31-51

СПб, п. Шушары, ул. Ленина, 1а, т./ф. (812) 451-15-68, www.ressora-service.ru

• Любые стекла для
**АВТОБУСОВ,
ГРУЗОВИКОВ**

www.busglass.ru

• Ремонт и изготовление
АВТОБУСНЫХ СТЕКЛОПАКЕТОВ
• Ремонт ТРЕЩИН И СКОЛОВ

АВТОСТЕКЛО

Тел.: 710-38-10

973-8272

(только для автобусов)

e-mail: office-autoglass@mail.ru



**АВТОЗАПЧАСТИ
В НАЛИЧИИ И НА ЗАКАЗ**
компьютерная диагностика

Санкт-Петербург, ул. Салова, д. 45-ф

Тел./факс: +7 (812) 347-70-61

www.arys-auto.ru

ООО «СИГМА СЕРВИС»
ремонт грузовых автомобилей МАН
тел: 8-981-767-45-82
8-981-767-45-83
971-05-58
sigma-service@mail.ru

Запчасти для грузовиков MB
ASTROS AXOR ATEGO
РЕМКОМПЛЕКТЫ ЗАПЧАСТИ ДЛЯ КПП
СУПОРТОВ И РЕДУКТОРОВ

Санкт-Петербург, ул. Салова, д. 57
т./ф. +7 (812) 712-8838, моб. 8-911-979-4487
www.orion-auto.net
kobi@aport.ru

EURO AUTO
Запчасти для грузовиков

Магазины запчастей и разбор грузовиков:
ул. Софийская, 52 332-58-70
Шушары, Поселковая 332-58-85
Парнас, ул. Домостроительная, 3 332-58-21
Автосервис для грузовиков:
Шушары, Поселковая 334-40-67

703-15-15
единая справочная служба
www.euroauto.ru

ООО "Новые Технологии" **Алюминиевые
ТОПЛИВНЫЕ БАКИ**
на грузовые автомобили всех размеров и модификаций
• производство и установка • комплектующие
• различные варианты подключения • кронштейны

www.al-tank.ru

Санкт-Петербург, Софийская, 96
(812) 248-88-00 (812) 366-02-32

BR Turbo **ТУРБОКОМПРЕССОРЫ**
Garrett
Schwitzer
KKK
Holset
IHI
Mitsubishi

Санкт-Петербург, Московское шоссе, 46,
тел.: (812) 702-35-63, моб. +7 (911) 703-77-33.
Москва, Дмитровское шоссе, 100,
тел./ф. (495) 781-95-87, моб. +7 (916) 742-42-97.
www.br-turbo.ru

Колесный Рай
ШИНЫ
ГРУЗОВЫЕ

С-Пб, ул. Кубинская, 76, корп. 4
тел.: 8-901-305-37-98, тел./факс.: (812) 370-43-86

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

ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

DAF **SAF-Holland**

РЕМОНТ DAF
гарантийный ремонт, комплексное обслуживание
оригинальное диагностическое оборудование

т./ф. (812) 320-4351, (921) 950-00-45

Запчасти DAF
оптовые поставки в любые регионы, розница

т./ф. (812) 320-4352 (1)

Продажа техники

МОСКОВСКОЕ ШОССЕ

Parts Service www.daf-spb.com

Acc DIESEL center
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

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

ПН-СБ 10.00-21.00

КАМАЗ IVECO ZIL

- КАМАЗ ЦЕНТР
- ТО KMY PALFINGER, FASSI, HIAV
- МОЙКА
- СТО ГРУЗОВОЙ ТЕХНИКИ И АВТОБУСОВ
- ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ

HIGER, YUTONG, GOLDEN DRAGON, HOWO, SHAANXI, FOTON, BAW, ISUZU, IVECO, VOLVO, CUMMINS, ZF

БАОТракСервис

E-mail: baots@mail.ru ул. Салова д. 61

Т.: 490-42-00, 490-42-10, 995-00-47, т./ф.: 490-42-10

ООО "Дизель мастер" СПб, Московское шоссе, 13 А (территория АТП №47)

НАСОС-ФОРСУНКИ ТНВД COMMON RAIL

КОМПЛЕКС УСЛУГ ЗА ОДИН ДЕНЬ

Т.: (812) 938-5650, т./ф.: (812) 373-9848

РЕМОНТ ТУРБИН

Т.: +7 (921) 428-2396

ООО «Диалог-Авто»

ЗАПЧАСТИ для прицепов и полуприцепов
с осями tor, saf, bpw, truehaul, york, kassbohrer, gigant.

SAF

Санкт-Петербург, Московское шоссе, д. 4

Тел.: 8 (812) 382-97-14

ЭВАКУАЦИЯ грузовых, легковых автомобилей

ЛЕНТРАНСАВТО до 3-х одновременно

www.ltauto.ru 601-0-600, +7 (911) 717-0000

Телефон отдела рекламы
(812) 603-20-96

ФОТООБЪЯВЛЕНИЯ



DAF XF 105.410 Space Cab Euro5
Новые. 2012 г. МКПП, Бак 900 л.

Цена: **89 300 Euro** по курсу ЦБ

Официальный дилер DAF www.its-daf.ru

+7(495)6612326, +7(963)6958822



MAN TGS 19.400 4x2 BLS
Кабина LX – два спальных места.
Новые. 2012 г. Германия. Кондиционер.

Цена: **87 000 Euro** по курсу ЦБ

В наличии на складе.

+7(962)9672089, +7(968)8671975

ФОТООБЪЯВЛЕНИЯ

IVECO



НОВИНКА 2012

Шасси IVECO Daily 35S17L
(wb 3000, 3450, 3750; Евро 4).
ЦЕНА базового шасси DDP СПб
от **1 311 000 руб.**
Тел. +7 (812) 603-23-33



НОВИНКА 2012

Шасси IVECO Daily 35C15D
wb 3450, 3750, 4100 Евро 4.
ЦЕНА базового шасси DDP СПб
от **1 269 000 руб.**
Тел. +7 (812) 603-23-33



НОВИНКА 2012

Шасси IVECO Daily 35C11L
(wb 3000, 3450, 3750, 4100; Евро 5).
ЦЕНА базового шасси DDP СПб
от **1 119 000 руб.**
Тел. +7 (812) 603-23-33



НОВИНКА 2012

Шасси IVECO Daily 35C13L
(wb 3000, 3450, 3750, 4100; Евро 5).
ЦЕНА базового шасси DDP СПб
от **1 124 000 руб.**
Тел. +7 (812) 603-23-33



НОВИНКА 2012

Шасси IVECO Daily 35C15
(wb 3000, 3450, 3750, 4100; Евро 4).
ЦЕНА базового шасси DDP СПб
от **1 151 000 руб.**
Тел. +7 (812) 603-23-33

SCHMITZ
Cargobull



Борт штора SCHMITZ. 2012 г.в.
Оси SCHMITZ. Общая масса 35т.
Размер 13620x2480x2400 На складе.
Цена: **35 500 Euro.**
+7(962)9672089, +7(968)7083649



ТОНАР 9523
Г/п 39 т. Объем кузова 28 м³. Всегда в наличии. При покупке полуприцепа, скидка на гидрооборудование 15 тыс. руб.
Цена: **1 070 000 руб.** ООО «ЭВЭН»
8 (911) 924-16-12, 8 (800) 200-16-12



ТОНАР 85792
2012г. выпуска. Объем кузова 16 м³, г/п 18 т. Всегда в наличии. Гидро, пневмо выходы под прицеп.
Цена: **1 070 000 руб.** ООО «ЭВЭН»
8 (911) 924-16-12, 8 (800) 200-16-12



ТОНАР 95234_1
Г/п 45 т. Объем кузова 37 м³. Гидрофикация тягачей, при покупке прицепа скидка на гидрофикацию – 15 тыс. руб.
Цена: **1 420 000 руб.** ООО «ЭВЭН»
8 (911) 924-16-12, 8 (800) 200-16-12



Самосвалы полуприцепы Grünwald system Langendorf. Объем 31-34 куб. м. Полукуглый кузов. Оси BPW Heavy Duty, пневмоподвеска, EBS Wabco. 2 положения шворня. Гарантия. В наличии.
От **1 415 000 руб.**
+7 (812) 924-17-55



Полуприцепы контейнеровозы низкорамные Grünwald. Усиленная рама. Контейнера 1x20, 2x20, 1x30, 1x40, 1x40 HC, 1x45. Оси BPW Heavy Duty, EBS Wabco, Michelin. Гарантия. В наличии.
От **1 049 000 руб.**
+7 (812) 924-17-55



Полуприцепы борт-штора Grünwald. Усиленная рама. Сдвижная крыша, бока. Алюминиевые борта и ворота. Оси BPW Heavy Duty, пневмоподвеска, EBS Wabco. Гарантия. В наличии.
От **1 349 000 р.**
+7 (812) 924-17-55

Одет, как надо!

UNISOD™

(812) 971-53-38



unisod™

Полукомбинезон «Профи»
- на заказ
- специальная ткань
- цвет на выбор
- размеры любые
- вышивка на груди

Цена:
1150 руб.
(812) 973-46-20
zakaz@unisod.ru



unisod™

Куртка «Профессионал»
- на заказ
- специальная ткань
- цвет на выбор
- размеры любые
- вышивка на груди и на спине

Цена:
1150 руб.
(812) 971-53-38
zakaz@unisod.ru



unisod™

Комбинезон «Комби»
- на заказ
- специальная ткань
- цвет на выбор
- размеры любые
- вышивка на груди и на спине

Цена:
1950 руб.
(812) 971-53-38
zakaz@unisod.ru



MIRTRANSPORTA.RU



ВЗГЛЯНИ НА МИР ИНАЧЕ



ПОДПИСКА 2013

По каталогу «Пресса России» (в любом почтовом отделении)
Индекс издания: 29227

Для юридических лиц также действует подписка
через агентство «Урал-Пресс»

Индекс издания: 000200

Тел.: (495) 961-23-62

e-mail: moscow@ural-press.ru www.ural-press.ru

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА

На 5 выпусков — 650 руб.*

(включая НДС)

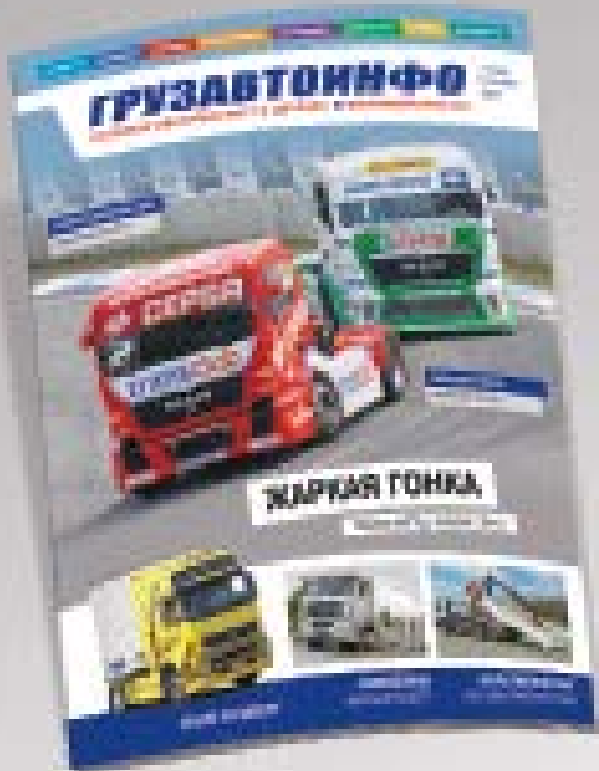
На 10 выпусков — 1250 руб.*

(включая НДС)

* Цены действительны только по России.

Способ доставки:

доставка заказной бандеролью под роспись получателя.



ПОДПИСНОЙ КУПОН*

Период подписки _____
ФИО получателя _____
Почтовый индекс _____
Город _____
Улица _____ Дом Корпус Кв. _____
Тел./Факс с кодом города _____
e-mail _____

* Купон действителен до 31 декабря 2011г.

1	ЗАПОЛНИТЕ подписной купон, извещение и квитанцию.
2	ОПЛАТИТЕ подписку в любом отделении Сбербанка.
3	ОТПРАВЬТЕ подписной купон и копию оплаченной квитанции по электронному адресу: adv@mirtransporta.ru или по тел./факс (812) 603-20-96

Подробнее с условиями подписки можно ознакомиться на сайте
www.mirtransporta.ru

ИЗВЕЩЕНИЕ

Кассир

ООО «ГРУЗ АВТО-МЕДИА»

(наименование получателя платежа)

7820039294/782001001

(ИНН / КПП получателя платежа)

ОАО АКБ «Авангард»

(наименование банка получателя платежа)

(номер кор. сч. получателя платежа)

40702810702100000843

(номер счета получателя платежа)

БИК 044525201

30101810000000000201

Подписка на журнал «ГРУЗАВТОИНФО» на _____

(номер лицевого счета (код) плательщика)

Ф.И.О. плательщика: _____

Адрес плательщика: _____

Сумма платежа: _____ руб. _____ коп.

Сумма платы за услуги: _____ руб. _____ коп.

Итого: _____ руб. _____ коп.

« _____ » _____ 20 ____ г.

С условиями приема указанной в платежном документе суммы, в т. ч. с суммой взимаемой платы за услуги банка ознакомлен и согласен

Подпись плательщика

КВИТАНЦИЯ

Кассир

ООО «ГРУЗ АВТО-МЕДИА»

(наименование получателя платежа)

7820039294/782001001

(ИНН / КПП получателя платежа)

ОАО АКБ «Авангард»

(наименование банка получателя платежа)

(номер кор. сч. получателя платежа)

40702810702100000843

(номер счета получателя платежа)

БИК 044525201

30101810000000000201

Подписка на журнал «ГРУЗАВТОИНФО» на _____

(номер лицевого счета (код) плательщика)

Ф.И.О. плательщика: _____

Адрес плательщика: _____

Сумма платежа: _____ руб. _____ коп.

Сумма платы за услуги: _____ руб. _____ коп.

Итого: _____ руб. _____ коп.

« _____ » _____ 20 ____ г.

С условиями приема указанной в платежном документе суммы, в т. ч. с суммой взимаемой платы за услуги банка ознакомлен и согласен

Подпись плательщика

Партнер концерна IVECO S.p.A. с 1995 года



ИВ-Сервис

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР **IVECO**

- Весь модельный ряд автомобилей IVECO
- Сервисная станция, признанная лучшей среди дилеров IVECO в России по итогам 2011 года
- Большой склад запасных частей
- Интернет-магазин оригинальных запчастей IVECO
www.shop.iv-service.ru



Реклама



IVECO — один из крупнейших производителей коммерческой техники в Европе с историей более века

Офис продаж, запчасти, сервис:
Московское шоссе, д. 233 А

Офис продаж:
Пулковское шоссе, уч. 10

Тел./факс: (812) 640-64-64 iveco@iv-service.ru www.iv-service.ru

IVECO
TRANSPORT IS ENERGY



КУПИ 20 Л МАСЛА CASTROL



ПОЛУЧИ ПОДАРОК — ПРИСАДКУ TDA



В акции участвуют следующие продукты:
Enduron 10W-40, Enduron Plus 5W-30,
Tecton Global 15W-40, Syntrox Universal 80W-90

Спрашивайте в магазинах АСТА в Санкт-Петербурге:

Земледельческая ул., 3 Тел. (812) 449-60-71	Седова ул., 10 Тел. (812) 449-68-08
Октябрьска наб., 64 Тел. (812) 449-60-74	Культуры пр., 44 Тел. (812) 449-88-01
Старо-Паново, Рабочая ул., 7-а Тел. (812) 622-04-59	Полюстровский пр., 74 Тел. (812) 449-60-61
Народного Ополчения пр., 201 Тел. (812) 449-60-68	

Дистрибуторы:

компания «АМГ» адрес: Санкт-Петербург, ул.Софийская дом 6, тел: (812) 326-42-42,
компания «Михадо» адрес: Санкт-Петербург, ул. 3-я Линия В.О. 58/4, тел: (812) 327-19-19

IT'S MORE THAN JUST OIL. IT'S LIQUID ENGINEERING.

