

ГРУЗАВТОИНФО

ГРУЗОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ В ДЕТАЛЯХ • MIRTRANSPORTA.RU

10 (107)
ДЕКАБРЬ
2012

**СОВМЕСТНЫЙ СПЕЦПРОЕКТ
«ГРУЗАВТОИНФО» И OMNISOMM
ПО МОНИТОРИНГУ АВТОТРАНСПОРТА**

ЧИТАЙТЕ НА С.34



ЛП «ЯНИНО»

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

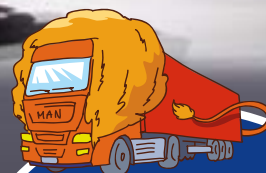
СЕРВИС MAN

НЕМЕЦКОЕ КАЧЕСТВО



MERCEDES-BENZ ANTOS

«СРЕДНИЙ БРАТ» В СЕМЕЙСТВЕ



**УНИКАЛЬНЫЙ
TRUCK-ГОРОСКОП**

СУДЬБА ИНДУСТРИИ
В 2013 ГОДУ



ИСТОРИЯ КРАЗ-255Б



ТОМ НИЕМИСТО
ПОШАГОВАЯ СТРАТЕГИЯ



INTERPOLITEH' 2012
БРОНЕВИКИ И СИЛОВИКИ



грузовики на досуге
комплектующие Mercedes-Benz
IVECO перевозят
спецтехника купить
MAN Volkswagen
газ История
выставка ИСТОРИЯ
логистика сервис
экономика
фотообъявления
техника
KAMAZ Scania
автобусы
экономический
новости
Volvo
Mazda
топливо
Ford



MIRTRANSPORTA.RU



ВЗГЛЯНИ НА МИР ИНАЧЕ



В НОМЕРЕ:

НОВОСТИ

6 Новости

НОВИНКИ

- 16 Броневики и силовики
Выставка Interpoliteх' 2012
- 20 Когда идет дождь...
Премьера Mercedes-Benz Antos

ТЕХНИКА

- 24 «Разнокалиберные» туристы
Типология автобусов

СПЕЦТЕХНИКА

- 30 Между небом и землей
Конструкции подъемников

ЭКОНОМИКА

- 34 Спецпроект: итоги
Продолжение следует
- 38 Step by step
Интервью Тома Ниёмисто

ПЕРЕВОЗКИ

- 42 Подспорье для порта
Опыт ЛП «Янино»

СЕРВИС

- 48 Немецкое качество
Фирмсервис MAN в СПб

НА ДОСУГЕ

- 54 Легенда о «Лаптежнике»
История КрАЗ-255Б



16



24



54 Юбилей «Лаптежника» (КрАЗ-255Б)

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 26.10.2012 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.

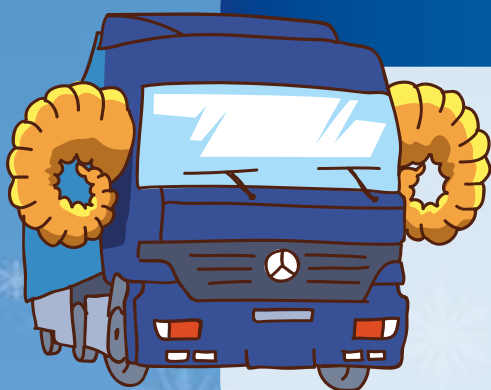
Редакция не несет ответственности за содержание
предоставленных рекламных материалов.

Рукописи не возвращаются и не рецензируются.

16+

TRUCK-ГОРОСКОП

Жизнь всегда богаче наших фантазий. Именно этим она и интересна. Мы предполагаем, выстраиваем алгоритмы, планируем одно, но жизнь преподносит свои сюрпризы. Предсказать их мало кто возьмется. Но мы попробовали.



Mercedes-Benz

Для рожденных под знаком трехлучевой звезды 2013 год будет ознаменован тремя ключевыми составляющими — успехом, прибылью и развитием. Вложения интеллектуальные, физические, труд и упорная работа формируют фундамент, ос-

нову для будущей материальной базы. Весна — удачный период для открытий, для торговли и наведения мостов с новыми партнерами. Лето 2013-го заполнит жизнь отдыхом, чтобы осенью возродиться в новой работе и новых успехах.



MAZ

Могучий зубр сможет в грядущем году воплотить многие идеи из тех, что задумал ранее. Есть все шансы уже в самом начале 2013-го года стать не только зубром лесной пущи, но и зубром пустыни. С наступлением весны творчество станет

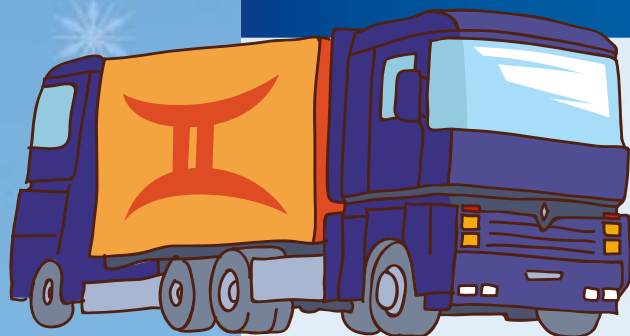
приоритетной стороной работы. Именно творческий подход будет предвещать успех в делах — будь то каждодневный труд или спортивная деятельность. Освоение новых просторов и территорий значительно расширит сферу влияния зубра.



Renault

Рожденные под этим знаком находятся на пороге грандиозных свершений — видоизменения всего, что звезды прежде знали под знаком серебряного ромба. У импозантных французов к лету появится новый облик — новое лицо, новая

форма и новое содержание. А новая форма предвещает покорение новых горизонтов и достижение совсем других коммерческих высот. Однако потребует напряженной работы, которую необходимо будет начать уже в середине лета.



ВПЕРВЫЕ В ИСТОРИИ ТРАНСПОРТНОЙ ЖУРНАЛИСТИКИ

Автомобильная астрология — это очень серьезная наука. Обычно астрологические прогнозы пишут серьезные ученые. Мы тоже очень даже разбираемся в звездах.

В звездах грузового автопрома. Используя наши знания, талант, скромность и карту вселенной мы создали уникальный прецедент в научном мире.



КАМАЗ

Несущийся во весь опор жеребец начнет свой забег уже в первый день Нового года. Невероятное упорство, присущее этому сильному знаку, вместе с великолепной физической формой позволят добиться впечатляющих результатов. Однако в погоне

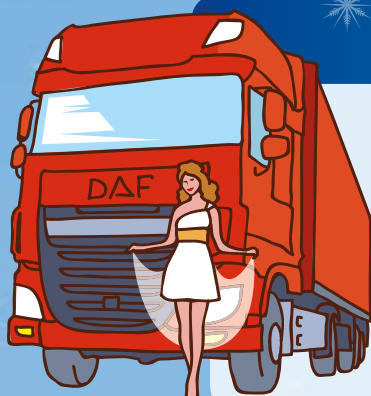
за результатами жеребцу всегда надо помнить о том, что нужны не только скачки, но и отдых. Лето наступающего года даст хороший шанс перевести дух, чтобы потом вновь начать забег на длительные дистанции, где жеребцу мало равных.



MAN

Все, что задумал мюнхенский лев, имеет шанс сбыться и воплотиться в жизнь. Методичная работа по закреплению завоеванных позиций даст свои плоды в виде прирастания владений и активов. Глава прайда, как и положено царю зверей, с гордо под-

нятой головой сохранит свое влияние. Все события, которые произойдут со львом, пойдут ему только на пользу. Это будут довольно громкие успехи, которые предвелят начало совершенно нового этапа современного периода царствования льва.



DAF

Оранжевое настроение будет сопровождать веселых голландцев на протяжении всего грядущего года. Не сходящая с лица улыбка и озорной взгляд, впервые явленные миру нынешней осенью, станут верными спутниками в процессе общения с

новыми и старыми-верными клиентами. Оптимистичный дух и положительная энергетика обеспечат необходимую атмосферу для достижения и воплощения поставленных целей, а при определенных условиях, и перешагивание намеченных планок.

Мы не какой-нибудь райоблгоргидро-метцентр. В точности прогнозов мы абсолютно уверены. Самое главное – искренне в это верить. Ну, а что же наши уважаемые

читатели? Составить гороскоп для каждого нашего читателя возможным не представляется. Зато мы можем от всей редакции искренне поздравить вас с Новым годом!



IVECO

IVECO

Звезды благоволят итальянцам. Уже сейчас известно, что наступающий год — это их год. В году нынешнем их признали лучшими в году грядущем. Оправдание доверия потребует весьма и весьма значительных усилий во всех

сферах производственной и коммерческой деятельности. Внимание к деталям, соблюдение стандартов, четкое понимание сути происходящего станут постоянным спутником, как в жару, так и в холода. Главное — не почитать на лаврах.



Volkswagen

Для союза V и W это год осуществления замыслов и проектов. Весна и осень — лучшее время для освоения новых бизнес-пространств и внедрения новых технологий. Потребуются сотрудники, испытывающие неподдельное желание работать, преобразовы-

вать и внедрять. Но темп бурной рабочей деятельности следует приостановить с конца июня по начало августа. Накопленные силы станут подспорьем для очередного старта. Преддверие зимы — лучший период для разработки новых направлений.



Volvo

Круг со стрелой — это символ железа и мужского начала. Железного мужского начала. Гордо нести взятую в сентябре уходящего года высокую планку — вот основная задача на все сезоны года грядущего. Работа в поте

лица, в которой был проведён весь ушедший год, позволит получить отдачу в соответствии с вложенным ранее трудом. К концу года перемены окончательно и бесповоротно войдут в жизнь. Ключевой областью перемен станет Калужская.

Желаем счастья — большого и необъятного, как 360-тонный БелАЗ, и удачи — неумолимой и стремительной, как разогнавшийся до 140 км/ч дакаровский КАМАЗ.

И спасибо, что были с нами в уходящем году. И до встречи на страницах «ГРУЗАВТОИНФО» в следующем году.



Scania

Суровый скандинавский характер Грифона позволит пережить суровую русскую зиму. Первые лучи весеннего солнца привнесут в бизнес новые нотки. Уже пора бы задуматься об обновлении модельного ряда! Конкуренция не дремлет, но сила

характера и потенциал, накопленный годами, позволят выстоять в битве. Главное — не останавливаться и продолжать двигаться вперед, чтобы к осени предстать в новом, но узнаваемом обличье северного воина, которому нипочем любые барьеры.



Ford

Природная обтекаемая форма голубого овала позволит в грядущем году отлично приспособиться к преодолению трудностей конкурентной борьбы, а расширенные грани модельного ряда станут залогом успешной реализации стратегии достижения новых горизон-

тов прибыльности. Особое внимание овалу следует уделить сосредоточению на внедрении в сознание заказчиков нового образа, принятого нынешней осенью. Взвешенность и аргументированность решений помогут делать верные шаги.



Mitsubishi



Природное трудолюбие трех бриллиантов и тонкость восточной философии в сочетании с приобретенным опытом станут залогом дальнейшего успешного развития. Приоритет следует отдавать проверенным решениям.

Поиск новых партнеров станет актуальным на протяжении всего года, а для вдохновения звезды наилучшим образом сойдутся весной. Близкое окружение и могущественный покровитель станут дополнительным гарантом уверенности.



АЗС ОСНАЩАЮТ АВТОМАТИЧЕСКИМИ МОЙКАМИ

Услуга бесконтактной мойки автомобиля появилась в Кронштадте на автозаправочной станции «Газпромнефть». Такие автоматические мойки стали пользоваться все большей популярностью и у коммерческого транспорта.

Мойка оснащена современным технологическим оборудованием, позволяющим за 10-12 минут качественно очистить кузов автомобиля. Благодаря применению эффективных моющих средств значительно снижается воздействие на лакокрасочное покрытие. По окончании процесса мойки кузов автомобиля полируется также в автоматическом режиме.

Клиенты АЗС могут воспользоваться услугой круглосуточно. Оплатить мойку автомобиля можно наличными, банковской картой, по безналичному расчету, а также бонусными баллами по карте бонусной программы «Нам по пути».

В рамках региональной программы развития в 2013 г. планируется оснастить автоматическими мойками пять АЗС «Газпромнефть» в Санкт-Петербурге.

ПО ЗАПИСИ — БЕЗ ОЧЕРЕДИ

На базе станции обслуживания ПИТЕРТРАКЦЕНТР, находящейся в Санкт-Петербурге, с 1 ноября заработал специальный выделенный участок ТО, работающий по предварительной записи клиентов без очереди.



Данный участок выполняет только срочное техническое обслуживание в сжатые сроки. Любые дополнительные диагностики и ремонты не проводятся для экономии времени клиентов. В процессе выполнения работ специалисты СТО параллельно проведут и бесплатную экспресс-диагностику основных узлов и агрегатов автомобиля. По ее результатам клиенту выдается лист рекомендаций с описанием состояния автомобиля для последующего заезда на СТО и проведения регламентных работ, требующих больших временных затрат.

Предложение будет актуально для всех автовладельцев, которые умеют ценить свое время. Если ваш автомобиль едет транзитом через Санкт-Петербург, а сроки ТО поджимают и нет возможности попасть в СТО по записи — согласовать и решить данную проблему можно позвонив в ПИТЕРТРАКЦЕНТР. Рядом со станцией техобслуживания нахо-

дится городская перехватывающая парковка, где вы можете оставить полуприцеп автомобиля и приехать для прохождения ТО с одним тягачом для более быстрого маневрирования по территории.



Если же вам необходимо не только пройти ТО, но и провести еще мелкий ремонт, вы можете воспользоваться основными участками по ТР и ТО в общем порядке. Но если вы готовы отложить мелкий ремонт и сделать только ТО — вы можете воспользоваться новым предложением от ПИТЕРТРАКЦЕНТРА.



УВАЖАЕМЫЕ ПАРТНЕРЫ

От лица компании «Газпромнефть-Северо-Запад» поздравляю вас с Новым 2013 годом! Желаю, чтобы наступающий год был насыщен новыми планами, хорошими новостями и финансовыми успехами. Пусть откроются новые горизонты и воплотятся в жизнь самые смелые идеи! Мы рады встретить Новый год вместе с вами и уверены — надежность и стабильность — залог успеха нашего сотрудничества в 2013 году! Желаем крепкого здоровья и счастья вам и вашим близким!



Александр КАЖУКОВ
Заместитель генерального директора
по оптовым продажам
ЗАО «Газпромнефть-Северо-Запад»

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

ЛИЗИНГ
за 888
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**, Коломяжский пр., 18

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

• сервис 24 часа
• сервис 24 часа

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 22.11.2012 г.

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

***** 888 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 22.11.2012.

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

СОЛНЦЕ ИСПАНИИ

Все компании-производители грузовиков стараются поднять престиж профессии водителя. Один из вариантов — конкурс водительского мастерства. Нам удалось побывать на Европейском финале конкурса Optifuel Challenge 2012, который устраивала компания Renault Trucks.



Российский этап соревнования на экономичное вождение Optifuel Challenge прошел 8 августа на Дмитровском полигоне. В конкурсе приняли участие 15 водителей, а три финалиста, набравшие большее число баллов, отправились на международный финал соревнования.

Но оказалось, что до финала допущены 35 водителей из 13 регионов, и распределение это трудно назвать справедливым. В частности, участников из Турции было пятеро, а из Франции и вовсе — шестеро!

Сам конкурс проходил в два этапа. На первом из них надо было ответить на 35 вопросов за 20 минут. Данный вопросник касался навыков рационального вождения автомобиля на

дальние расстояния и основных принципов оптимизации расхода топлива.

Второй этап — практическое вождение. Для его проведения компания Renault Trucks предоставила девять одинаковых автопоездов Renault Premium с полуприцепами.

Восемь первых автомобилей были использованы для состязания, а девятый служил запасным на случай непредвиденных ситуаций.

Результаты этапов учитывались в соотношении 25% за вопросник и 75% за практическое вождение. Трассу проложили в Пальма-дель-Кондадо (Уэльва, Испания), и была она довольно сложной, с массой подъемов и спусков, а часть маршрута и вовсе проходила через маленькие испанские

деревушки. При этом судья, сидящий на пассажирском месте, следил за соблюдением ПДД, а после финиша техники подсоединяли к грузовику ноутбук и скачивали всю телеметрию.

В итоге финальная таблица выглядела так: на третьем месте французы, на втором шведы, а на первом... испанцы! Наши ребята прочно обосновались в середине списка. А нам остается лишь порадоваться за испанцев, которые выиграли на своей земле. Их водитель получил в личное пользование супермодную игрушку — электрокар Renault Twizy. А вот фирма, которую он представлял, получила Renault Premium Optifuel 430 с полным обслуживанием в течение 12 последующих месяцев.



ДАЙ ПЯТЬ!

НОВЫЙ DAILY

5

ЛИЗИНГ ДО 5 ЛЕТ

УДОРОЖАНИЕ ОТ 5 % В ГОД

ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЙ ВЗНОС ОТ 5%

**СТРАХОВАНИЕ
КАСКО ДО 5 ЛЕТ**

**СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
ДО 5 ЛЕТ**



ПИТЕРТРАКЦЕНТР
официальный дилер **IVECO**

Реклама
(812) 603-23-33 (многоканальный)
(812) 326-46-89, (812) 326-46-92, (812) 326-46-81
195027, Санкт-Петербург, ул. Магнитогорская, 17 А
e-mail: sale@iveco-ptc.spb.ru www.iveco-ptc.spb.ru

КУДА КАТЯТСЯ АВТОБУСЫ?

Развитие автобусного рынка и проблемы пассажирского транспорта обсудили 14 ноября на конференции «Автобусостроение», организатором которой выступил «АСМ-Холдинг».

На конференции присутствовали представители федеральных и региональных органов исполнительной власти России, руководители ведущих предприятий отрасли, а также лизинговые компании, организации кредитно-финансовой сферы и представители отраслевой науки.

По данным «АСМ-Холдинга», по итогам 2012 г. ожидается увеличение рынка автобусов относительно прошлого года на 3,6%, то есть общее количество проданной техники составит 67 500 ед. При этом доля отечественных автомобилей остается наибольшей — 42 000 ед. (62,2%), иномарки российской сборки (15,6%) и импортированные иномарки (17,5%) делят второе и третье места. И по-прежнему наименьший сектор составляет импортированная поддержанная техника (4,7%).

При этом производство автобусов, по данным НАМИ, выросло на 0,7% в сравнении с прошлым годом, и составило 39 640 шт., из которых 33 080 шт. — это автомобили отечественных производителей.

Конечно, не обошли вниманием и факторы влияния на развитие рынка. Так, например, активно обсуждались таможенные пошлины на ввоз техники и утилизационный сбор. Выдвигались предложения по поддержке отечественного автобусостроения за счет стимулирования обновления парка транспортных средств.

В качестве мер стимулирования

были предложены: дифференцирование ставок транспортного налога в зависимости от экологического класса и возраста колесных транспортных средств, дифференцирование страховых ставок ОСАГО в зависимости от возраста ТС, субсидирование предприятий по закупке автобусов отечественного производства из федерального бюджета. Также предлагалась маркировка техники

в соответствии с экологическими классами с целью ограничения их движения на территориях с повышенным уровнем защиты окружающей среды и внесение дополнительных операций при проведении техосмотра с целью выявления усталостных разрушений и контроля за принудительной заменой элементов конструкции, влияющих на безопасность эксплуатации. Основными же задачами были признаны установление предельных сроков эксплуатации автобусов и создание современной индустрии утилизации автомобильной техники.

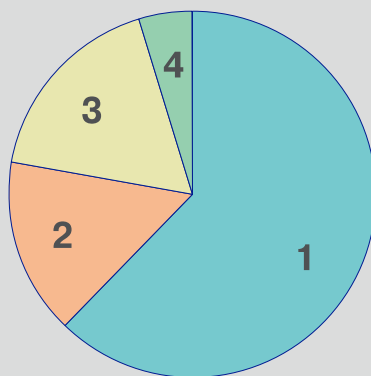
Обсуждались меры повышения экономичности использования автобусов за счет установки комбинированных силовых установок. По мнению НАМИ, такие гибриды обеспечивают повышение экономичности на 15-25% за счет снижения потерь на вспомогательные нужды, усовершенствования двигателя и выбора режимов работы, исключения холостого хода и использования рекуперативного торможения.

Кроме того, затрагивались вопросы по квалификации и трудоустройству персонала в области пассажирских перевозок, повышения экологичности транспорта, оптимизации эксплуатационных затрат и многое другое.

Вопросов по работе пассажирского транспорта остается очень много, а ответы на них не спешат появляться. И кажется, что в очередной раз за все попытки решить проблемы будут платить конечные потребители — пассажиры.

**Структура
российского рынка автобусов
по происхождению машин
(прогнозная оценка на 2012 г.)**

Весь рынок — 67 500 ед. (100%)



1	Отечественные автомобили	42 000 (62,2%)
2	Иномарки российской сборки	10 500 (15,6%)
3	Иномарки импортированные, новые	11 820 (17,5%)
4	Иномарки импортированные, поддержанные	3 180 (4,8%)

SCHMITZ ИДЕТ В КИТАЙ

Компании Schmitz Cargobull AG и Dongfeng Motor Group, один из трех основных производителей грузового автотранспорта в Китае, подписали соглашение о создании совместного предприятия по производству седельных полуприцепов на китайском рынке.

Обе компании являются ведущими производителями грузового автотранспорта. Первым шагом станет строительство в городе Ухань современного завода производственной мощностью до 40 000 седельных полуприцепов

в год. На территории 150 000 кв. м планируется построить сборочный цех площадью 40 000 кв. м и оснастить его инновационными технологиями производства. Общий объем инвестиций за пять лет должен составить около 100 млн евро. Согласно плану первые полуприцепы сойдут с конвейера уже в 2014 г.

В рамках совместного предприятия компания Dongfeng будет отвечать за сбыт продукции на китайском рынке через разветвленную сеть дилерских и сервисных центров, а также за обслуживание клиентов и оказание прочих сервисных услуг.



реклама ЗАО "Вольво Восток"
реклама ЗАО "Вольво Восток"

Флагманская мощь и до 10% экономии топлива.

Читайте **10 ГЛАВНЫХ НОВОСТЕЙ** на www.volvotrucks.ru/fh

НОВЫЙ VOLVO FH16

Volvo Trucks. Создавая будущее



«МЕРСЕДЕСЫ» ДЛЯ МЕДИКОВ

25 октября в офисе послепродажного обслуживания малотоннажного подразделения «Мерседес-Бенц РУС» состоялась передача 20 автомобилей Sprinter Ambulance (скорая помощь) ГУП Автокомбинат «Мосавтосантранс».



Sprinter Ambulance — автомобили последнего поколения, модифицированные под нужды скорой помощи, оснащены дизельным двигателем класса Euro-5, мощностью 116 л.с. и 6-ступенчатой трансмиссией. Топливный бак может быть двух видов — на 75 и 100 л. Стандартный расход топлива — 9 л/100 км. Реальный расход пока под вопросом. Гарантия — 2 года или 240 000 км.

Медицинское оборудование автомобилей является стандартным и соответствует ГОСТу. Однако в эксплуатации есть определенные особенности, связанные с бытовыми потребностями медперсонала.

Выбор модификации автомобилей основывался на предыдущем опыте эксплуатации машин скорой помощи и рекомендациях представителей марки Mercedes.

«Спринтеры» оборудованы подушками безопасности, системами ABS, ESP, распределения тормозных сил, прошли краш-тесты. Стоимость автомобиля, по условиям тендера, не превышает 2 100 000 руб. Подготовку шасси для нужд скорой помощи производил завод в Германии. Гидравлическая подвеска была адаптирована таким образом, чтобы снизить дискомфорт при перевозке больных. Монтаж специального оборудования осуществляла компания «Луидор».


МОТОВОЛ
 Официальный дилер




195112, Санкт-Петербург,
Новочеркасский пр.
д. 33, корп. 3.

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

www.zao-bao.ru
motovoz@zao-bao.ru

Реклама

В ПЕТЕРБУРГЕ ПОЯВИЛСЯ НОВЫЙ ДИЗЕЛЬНЫЙ ЦЕНТР

Состоялось торжественное открытие Бош Дизель Центра премиум-класса «Петербург».

Этот центр на сегодня стал крупнейшим в Европе и объединил в себе важнейшие концепции для полноценного обслуживания современных автомобилей — Бош Авто Сервис и Бош Дизель Центр.



«Была разработана и выпущена новая серия оборудования, предъявляются более высокие требования к квалификации персонала, внедрены уникальные для данной отрасли требования по технологической дисциплине и чистоте», — отмечает Алексей Зубиков, менеджер по развитию сети Бош Дизель Центр/Бош Дизель Сервис.

Общая площадь автоцентра составляет 3 000 кв. м и вмещает просторную ремонтную зону для обслуживания до 20 автомобилей одновременно, цех по ремонту топливной аппаратуры, магазин запасных частей, а также склад и малярно-кузовной цех.


Grünwald
 Производитель полуприцепов
www.grunwaldtrailers.ru






Отдел продаж:
 Москва: +7(495) 928-35-33
 Санкт-Петербург +7(812) 924-17-55
 Калининград: +7(4012) 96-33-33

Реклама



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

Миссия: Раскрыть
все возможности
автомобиля в кратчайшие сроки



БУДУЩЕЕ МОДЕЛЕЙ V8

Круг за кругом они выжимают из своих машин максимум — но это не пилоты гоночных автомобилей. На испытательных треках компании Scania водители-испытатели проводят долгие часы за рулем новых моделей V8, проверяя их в экстремальных условиях.

Рокот грузовиков, носящихся по испытательным трекам Scania в шведском городе Седертелье, не прекращается ни на минуту. Чтобы проверить прочность и надежность автомобилей, из них выжимают все, что возможно.

«Наша цель — выявить все недочеты в грузовиках, прежде чем они попадут к покупателям, — объясняет Йохан Линд, руководитель Подразделения

проверки транспортных средств. — Каждый новый грузовик, сходящий с конвейера Scania, должен быть лучше предыдущего».

Систематическое устранение неисправностей

Слова Йохана Линда отражают стратегию компании Scania, направленную на непрерывное совершен-

ствование своей продукции. Любое обнаруженное отклонение немедленно устраняется.

«Мы уделяем большое внимание малейшим отклонениям в рабочих характеристиках, — говорит Хенрик Петтерссон, инженер проверки качества, — процедура тестирования — это систематическое устранение неисправностей. Водитель-испытатель сообщает инженерам обо всем, что сочтет



Официальный спонсор рубрики



ся работать. Кроме того, автомобили тестируются в экстремальных климатических условиях: они ездят летом в Испании при температуре до +40° С и зимой — в Швеции, где морозы достигают -40° С, — это солидный 80-градусный диапазон.

Благодаря своим передовым двигателям и коробкам передач автомобили, тестируемые в отделе проверки транспортных средств, соответствуют требованиям автопарков будущего.

Грузовики V8, адаптированные для дальних рейсов

Условия испытания разработаны в соответствии с конкретными вариантами использования автомобилей. Например, грузовики V8 больше подходят для дальних рейсов, чем для перевозок в черте города. При этом испытания похожи в одном — везде используется большая полезная нагрузка. Грузовики загружаются по максимуму. Грузом заполняется каждый отсек и вся несущая площадь.

Коллектив Подразделения проверки транспортных средств по эффективности своей работы не должен уступать



серьезной транспортной компании. «Для максимально эффективного тестирования автомобилей мы должны исключить любые простои», — говорит Йохан Линд.

Затем результаты испытаний используются для повышения качества автомобилей и разработки процедур ремонта и обслуживания. Тем самым эти усовершенствования основаны на реальном знании — а лучше этого ничего быть не может. ●

отклонением от нормы».

Работу Подразделения проверки транспортных средств лучше всего можно охарактеризовать как форсированные испытания. Проверяется прочность, долговечность и другие характеристики автомобилей.

«В течение всего испытательного срока мы проводим детальную проверку работы автомобиля, — продолжает Йохан Линд. — Но каждый водитель чувствует автомобиль по-своему. Поэтому, чтобы гарантировать точность и объективность результатов, мы привлекаем к испытанию транспортного средства многих водителей».

Испытание автомобилей в течение календарного года

Испытание автомобилей в течение календарного года позволяет проверить их в условиях всех четырех времен года, в которых им наверняка придется



Процесс тестирования. До передачи владельцу грузовик Scania тестируется в несколько этапов. Отдел развития двигателей тестирует двигатели на испытательных стендах, отдел полевых испытаний тестирует автомобили в стандартных эксплуатационных условиях, в то время как отдел проверки транспортных средств испытывает будущие грузовики. Эти тесты проводятся на испытательном полигоне в г. Седертелье, Швеция, в центре исследований и разработок Scania.

Горячая Линия: 8 800 505 55 00 (бесплатно по России)
www.scania.ru





БРОНЕВИКИ И СИЛОВИКИ

В конце октября на территории ВВЦ в Москве прошла XVI Международная выставка средств обеспечения безопасности государства Interpolitex' 2012. Ее участниками стали 396 фирм и компаний, в том числе 56 зарубежных.

Леонид КУЗНЕЦОВ, фото автора, Сергея ЛИПСКОГО и Дмитрия КИРЮШИНА

Впервые в рамках выставки был развернут национальный павильон Франции, органи-

зованный французской ассоциацией предприятий-производителей продукции военного назначения. Но до-

минировали все-таки российские спецмашины. Наш рассказ — о самых интересных экспонатах.



Станция радиотехнической разведки «Корсар-М»

Корсар и Булат

Корпорация «Защита», уже успевшая сделать себя имя на рынке спецтехники, показала сразу две новые разработки. Первая — станция радиотехнической разведки «Корсар-М» производства НПО «Спец-Радио» на автомобиле «Скорпион-ЛША». Она предназначена для обнаружения и сопровождения воздушных объектов по излучению бортовых радиоэлектронных средств. Это первый случай показа корпорацией «Защита» автомобиля со смонтированным на нем специальным оборудованием.



Бронетранспортер СБА-60К2 «Булат»

Ну и наконец-то «Защита» привезла в Москву свою новейшую разработку — бронетранспортер СБА-60К2 «Булат» на узлах и агрегатах КАМАЗ-5350. Он предназначен для перевозки и защиты личного состава, а также под монтаж вооружения. «Булат» обеспечивает противопульную защиту по периметру по VI классу. Трехосные бронетранспортеры капотного типа не выпускались у нас уже полвека, хотя такая схема имеет ряд преимуществ — расположенный спереди двигатель облегчает высадку десанта и повышает защиту корпуса при подрыве машины на mine.

Горец, Охотник и Тигры

«Горец-К» (Горец-Капотный) — так называется новейший бронеавтомобиль для внутренних войск от ЗАО «Техника-ПП». В базовое шасси внесен ряд изменений, в результате «Горец-К» получил вынесенный вперед двигатель и необычный внешний вид. Неподалеку от «Горца-К» стояла интересная машина, разработанная ФКУ НПО «Специальная Техника и Связь». Легкий автомобиль повышенной проходимости «Охотник» создан с использованием агрегатов ВАЗ (двигатель, коробка передач) и УАЗ (мосты, подвеска) и предназначен для проведения контртеррористических и разведывательных операций.

ООО «ВПК», выпускающее бронемашину семейства «Тигр», хотя и не привезло в этот раз абсолютных новинок, но представило на своем стенде две последние разработки — ВПК-233136 и «Тигр-6а».



Бронированный автомобиль «Горец-К»



Легкий автомобиль повышенной проходимости «Охотник»



Подвижный комплекс мониторинга обстановки «Алеут» на базе двухзвеного гусеничного вездехода

«Наблюдатели»

НПК «ФаворитЪ», занимающееся производством средств контроля наземной и надводной обстановки, показало комплекс «Алеут» на базе двухзвеного гусеничного вездехода для работы в условиях Крайнего Севера. Комплекс осуществляет контроль наземной обстановки тепловизионными и радиолокационными приборами, а

также производит видеосъемку. Для решения оперативных задач в его состав входит одноместный снегоход.

«Межгосударственная Корпорация Развития» и Омское производственное объединение «Радиозавод им. А.С. Попова» представили новый комплекс управления беспилотными летательными аппаратами (БЛА). Он состоит из наземной станции управления на шасси КамАЗ-43118 и мо-

бильной пусковой установки. Станция позволяет осуществлять одновременный контроль до четырех БЛА. Основная «изюминка» комплекса — новый беспилотный летательный аппарат К-2. При взлетной массе 50 кг ему не требуется взлетная полоса. Старт производится с пневматической катапульты, а сесть К-2 может прямо на грунт, без шасси. В своем классе К-2 не имеет аналогов.



Наземная станция управления беспилотным летательным аппаратом на шасси КАМАЗ-43118



КАМАЗы и французы

Внутренние войска МВД России продемонстрировали несколько интересных машин на полноприводных шасси КамАЗ. Одна из них — подвижный пункт управления главнокомандующего ВВ МВД РФ, предназначенный

для обеспечения условий работы командного состава в полевых условиях.

Внутри кузова, разделенного на три отсека, находятся средства радио и телефонной связи, а также размещен комплекс оборудования для проведения видеоконференций. Командный пункт рассчитан на непрерывную



Подвижный пункт управления главнокомандующего ВВ МВД РФ на базе КАМАЗ-43118 и его интерьер



круглосуточную работу. Рядом с ним стоял автомобиль для отдыха оперативного состава. В его кузове находятся спальные места для 8 человек, а также шкаф для одежды и холодильник. И самым необычным автомобилем, показанным внутренними войсками, был передвижной клуб ПАК-07 с кинотеатром ККТ-02 на прицепе. Этот комплекс обеспечивает в полевых условиях как выступление сценических групп, так и просмотр кино- и видеофильмов (с возможностью приема спутникового сигнала).

Ну и пару слов о французском стенде. Новинок здесь не было, хотя в России некоторые машины показали впервые. Например, авиатранспортабельный Renault-ALTV-Спецназ и пожарный Renault Midlum.

Удивляет и радует, как каждый год, казалось бы, в и без того разнообразнейшем парке автотехники МВД появляются все новые и новые и разнообразности спецмашин. Тем интереснее ждать следующей выставки. ●



Передвижной кинотеатр-клуб ПАК-07 с кинотеатром ККТ-02 в транспортном и «боевом» положениях

КОГДА ИДЕТ ДОЖДЬ...

Разумеется, по-другому просто не могло быть. Все четыре часа, отведенные на фотосъемку и тест-драйв главной новинки года в линейке Mercedes-Benz, в окрестностях Дюссельдорфа шел холодный осенний дождь, временами переходящий в ливень. Очень жаль, ведь, по заявлениям разработчиков MB Antos, это совершенно новый класс грузовиков.

Максим СЕРГЕЕВ, фото автора

Перемещаемся торопливыми перебежками от автобуса до стоянки тестовых машин, пытаемся на ходу сделать пару кадров. Но когда оказываемся в кабине, то фотоаппарат приходится долго и тщательно протирать салфеткой. Правда, ничего особенного мы не пропустили - дело в том, что снаружи опознать Antos можно только по светотехнике, во всем остальном он не отличается от MB Actros четвертого поколения.

Если вы не в курсе, то поясню. На прошлогодней презентации Mercedes-Benz Actros было заявлено, что он заменит сразу две модели: Actros и Axor, для чего ему изначально полагалось

две кабины: «широкая» (2,5 м) и «узкая» (2,3 м). Так вот Antos как раз и достался узкий вариант кабины. Что неудивительно, учитывая то, что на разработку флагманской модели мерседесовцы потратили около 1 млрд евро.

Запускать в производство новую кабину в этих условиях — верх расточительности. Да и что бы там ни говорили про развитие внутригородских перевозок, во всем мире среднетоннажники куда менее популярны, чем тяжелые магистральные тягачи и полноразмерные самосвалы. Тогда зачем? А это до мира грузовой техники добрался «вирус кроссоверности», и маркетологи стараются выдумать новые ниши и предсказыва-

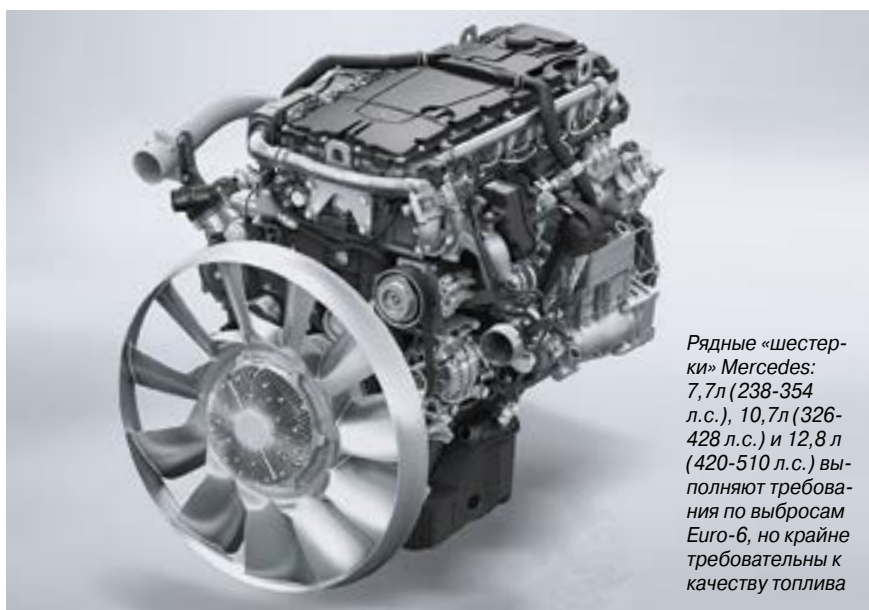


Нам показалось, что трехосники не так хороши в управлении, в отличие от двухосных версий

ют популярность автомобилям на стыке классов. Тем более что кризис в Европе чувствуется как никогда остро, и большинство производителей вынуждены сокращать производство.

На прямой вопрос: «А не станет ли Antos преемником Axor?» — нас заверили, что это совершенно отдельный вид — тяжелый развозной грузовик. Но позвольте, в модельном ряду Mercedes остается Atego, и в следующем году обещают его кардинальное обновление. Так в чем же революция Antos?

А именно в этом — у Daimler AG появилась машина в габаритах Atego, способная перевозить груз, как Actros. Естественно, что большая часть этих машин будет существовать в ипостасях привычных малотоннажников, но, как



Рядные «шестерки» Mercedes: 7,7л (238-354 л.с.), 10,7л (326-428 л.с.) и 12,8 л (420-510 л.с.) выполняют требования по выбросам Euro-6, но крайне требовательны к качеству топлива

говорится, возможны варианты, вплоть до седельных тягачей полной массой 40 тонн. И это тоже оправдано, в конце концов, расстояния в Европе не такие уж и большие, с нашими сравнить трудно.

Первый взгляд

Первый взгляд, по понятным причинам, получился изнутри. Что у нас здесь? Забираться в кабину приходится по трем ступеням. Разработчики позаботились о водителях, работающих на коротком плече. Привыкаешь скакать туда-обратно без проблем.

Первое, что бросается в глаза, — такой же, как у Actros, щиток приборов — два колодца с основными приборами, а между ними дисплей бортового ком-



В базовую комплектацию идет автоматизированная коробка PowerShift третьего поколения. Рычага КП нет, все функции вынесены на правый подрулевой переключатель



Навигация работает корректно, но русского пока не знает, хотя быть может, что запутавшись в настройках, мы так и не нашли к ней ключика

пьютера. Одновременно компьютер работает на пяти языках, но в зависимости от пожеланий заказчика можно выбрать из 52 языков, включая русский, армянский и туркменский!

Мультифункциональный руль регулируется в двух плоскостях в довольно большом диапазоне. С точки зрения российского водителя, он перегружен функциями, но это, думается, дело привычки. Пожалуй, самые комфортабельные, хотя и по-немецки жесткие, сиденья в классе. Мне удалось насчитать 13 регулировок.

Отличная новость для тех, кого не устраивал по-мерседесовски традиционно перегруженный левый подрулевой рычаг. Теперь перегружен и правый — на него вынесены управление автоматизированной коробкой (как в автоматическом, так и в ручном режиме) и управление ретардером.

Под кабиной — новые мерседесовские рядные шестерки, два совершенно новых двигателя рабочим объемом 7,7 л (238-354 л.с.) и 10,7 л (326-428 л.с.), плюс уже известный по Actros 12,8-литровый турбодизель мощностью от 420 до 510 л.с.

А вот дальше заминка, с переходом на рядные «шестерки» Mercedes прочно обосновался на ниве экологичности, и все его моторы выполняют нормы выбросов Euro-6, что автоматически закрывает им путь в Россию. Дело в том, что для достижения таких высоких показателей мерседесовцы используют одновременно технологии SCR (впрыск синтетической мочевины AdBlue в выпускной тракт) и EGR (рециркуляция выхлопных газов), а двигатели с рециркуляцией выхлопных газов чрезвычайно требовательны к качеству топлива и на нашей высокосернистой солярке долго

не протянут. Однако для стран с нормальным топливом есть и радостная весть — расходы на обслуживание и расход топлива у новых машин не отличается от аналогов с двигателями Euro-5.

Коробка передач — автоматизированная PowerShift третьего поколения. Мастерство среднего водителя в Европе падает, эта профессия уже с десяток лет считается не самой престижной. И учитывая пожелания перевозчиков, Daimler, начиная с третьего поколения Actros, устанавливает автоматизированные коробки в базовой комплектации, а ручные КП идут как опция.

А мы пойдем на север

Сначала включаем дворники. Запускаем двигатель, колесико на правом подрулевом рычаге ставим в положение Drive, отпускаем ручник... Поехали.



Масса автопоезда взрослая — 40 т, а габариты — развозного грузовика. Вирус кроссоверности дошел и до мира грузовиков



Приборы великолепно читаются в любое время суток, но комбинация, как у легкового автомобиля, непривычна. Дисплей бортового компьютера, так же как и на Actros, может говорить по-русски

Тестовые маршруты были проложены по Дюссельдорфу и его окрестностям. Узкие дорожки, перекрестки с поворотами на 90 градусов, великолепное качество асфальта...

Остается посетовать, что воспитание не позволяет попросить умолкнуть словоохотливого инструктора, рассказывающего о машине, окрестностях, расспрашивающего о России, травящего байки, в общем, очень компанейского парня, искренне уверенного, что он должен произвести выгодное впечатление на журналиста из дикой страны. Он, кстати, был искренне удивлен, что у меня нет собственной недвижимости и яхты.

Двухосная 18-тонная версия с 300-сильным мотором не вызвала нареканий. Все просто и предсказуемо — в европейском городском потоке Antos управляется великолепно. Кстати, в отличие от Actros, здесь гораздо ниже шумовые и вибрационные нагрузки. Никаких проблем с обзорностью не возникает, так что на совершенно неизвестных дорогах не задаешься вопросом,

«как бы пройти вот этот поворот или вон ту развязку».

Автоматизированная коробка ведет себя очень корректно, вовремя меняя ступени и, благодаря датчику уклона, не спешит переходить на повышенные передачи на подъеме. Не уверен, что знаю много водителей, способных переключаться более грамотно в ручном режиме.

Несколько вопросов вызвал моторный тормоз на оборотах меньше 2000 об/мин — он малоэффективен, и приходится использовать рабочие тормоза.

А вот на трехосном 26-тоннике с колесной формулой 6x2 создается впечатление, что машину все время приходится «ловить». Казалось бы, более длинная база предсказуемо делает процесс прохождения поворотов более напряженным (это понятно и оправданно), но она же должна давать и больше стабилизации на прямой. Однако и тут не все гладко — приходится постоянно подруливать.

А значит остается контрольная проверка — седельный тягач с «бочкой» полной массой 40 т и двигателем мощностью 420 л.с. Едем. Все понятно и просто. Да, из-за полуприцепа приходится закладывать больше на повороты, и в узких улочках явно теснее, но... этим грешат все автопоезда, а вот на прямой вопросов никаких — едешь и не думаешь, что за спиной полуприцеп.

Значит, не все правильно с доводкой управляемости именно трехосной версии? Я бы не упоминал об этом, ведь вполне возможно, что это дефект одной конкретной машины, но общение с коллегами подтвердило нелицеприятное впечатление. Тем более, что коллеги ка- тались на другой трехоске.

Когда ждать?

И напоследок о грустном — до России эти машины доберутся нескоро. У нас нет нормального топлива. Его не предусмотрели даже в техрегламенте, принятом с таким трудом 1,5 года назад. И место Antos на наших дорогах, скорее всего, займет КАМАЗ с кабиной от Ахор. Это неплохо, но обидно ощущать себя страной третьего мира. Ведь нашим парням приходится работать в таких условиях, что и не снились европейцам.

Как там у Шевчука?

Когда идет дождь,
Когда в глаза свет
Проходящих мимо машин,
И никого нет... ●

ЧИТАЙТЕ В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ

В честь победы в ралли Дакар' 2012 итальянский концерн IVECO выпустил лимитированную партию самосвалов IVECO Trakker Dakar Edition.

С коллекционным грузовиком познакомился Дмитрий ГЛАДКИЙ



«РАЗНОКАЛИБЕРНЫЕ» ТУРИСТЫ

Российские просторы таковы, что пересек три области по федеральной трассе — вот тебе по расстоянию и международная поездка через всю Европу. К тому же растет и популярность туристических автобусов — все же, как ни крути, а из поезда и самолета много не увидишь.

Евгений ТИМОФЕЕВ, фото автора

Пока расстановка сил такова — туристические автобусы будут востребованы. А поскольку ничего не предвещает глобальных перемен, «турсегмент» для производителей был, есть и будет перспективным.

«Пони»

Этот класс «туристов» очень своеобразен. Микроавтобусы изначально не предназначены для дальних рейсов. Они

более зависимы от качества дорожного полотна, и из-за своей высоты редко могут обеспечить приемлемый обзор. Более того — стандартный микроавтобус имеет только трехрядную планировку кресел и серьезные ограничения по количеству перевозимого багажа.

Кстати, стопроцентного пути решения проблемы багажного отсека пока не существует.

Предлагаемые полумеры — отсеки под последним рядом кресел или,

того хуже, навесные багажники — это не решение. Они требуют серьезного вмешательства в конструкцию и все равно очень малы. А навесные шкафы вообще перегружают кормовую часть, приводя к быстрому износу кузова. Да и в салонах даже при серьезном вмешательстве в конструкцию получить по-настоящему комфортные условия для пассажиров невозможно. Единственный вариант — двухрядная планировка салона с индивидуальными креслами,





Навесной дополнительный багажник — одна из опций



Классическая для туристических микроавтобусов компоновка салона



Четырехрядную планировку салонов можно увидеть на туристических микроавтобусах с оригинальными кузовами

но с уменьшением вместимости до 10 пассажирских мест.

К плюсам применения для международных перевозок автобусов особо малого класса стоит отнести относительно невысокие цены и отсутствие необходимости формировать большие группы пассажиров, уменьшая тем самым возможность возникновения конфликтов. А в качестве экскурсионного такой бусик может гораздо проворнее крутиться по тесным улочкам старинной застройки и сможет найти место для парковки гораздо ближе к достопримечательностям, чем 9-, и тем более 12-метровый автобус.

Отдельно стоят автобусы, созданные на шасси малотоннажных фургонов, но в совершенно новом кузове. Главное, к чему стремятся создатели таких автобусов, — максимально увеличить размеры кузова, чтобы уйти от тесноты исходника. Задача эта решается довольно успешно, и, кроме простора, 20 пассажиров могут получить в качестве бонуса холодильник и даже кофеварку. Встроенный в корму 3,5-кубовый багажный отсек воспринимается уже как нечто само собой разумеющееся. Вот только цена на доработанную таким образом технику уже совсем не микроавтобусная.



Higer KLQ6129Q — китайский турист для наших просторов

«Рысаки» и их вариации

Самыми универсальными для дальних пассажирских перевозок являются 12-метровые машины. Из-за большей пассажировместимости их эксплуатация обходится дешевле, чем более компактных 9-метровых «туристов». Длинная колесная база позволяет легче переносить каверзы дорог и без особого ущерба размещать под полом, кроме багажных отсеков, еще и спальное место для водителя.

Причем у перевозчика всегда есть из чего выбрать. Можно взять более

дешевый, но проверенный нашими дорогами Higer KLQ6129Q (по России колесит около 300 автобусов этой марки), а можно приобрести экзотический Irisbus Evadys HD 12M, пока не ставший у нас бестселлером. Средняя пассажировместимость таких автобусов — 47-49 человек. Разбежка зависит от плотности «заселения» и количества вспомогательного оборудования. Так, у 47-местного Higer в комплекте идет дополнительный холодильник перед первым рядом кресел и мини-буфет с кулером, которые отсутствуют у чешской машины.

Естественно, можно поставить на

маршрут и набирающие популярность 13,5-метровые и даже трехосные 15-метровые лайнеры. Главное, при этом понимать, что просто перевозка пассажиров, пусть даже и между странами, и экскурсионные туры — это совершенно разные вещи. Ведь в первом случае пассажир, проведя день в автобусе, выйдет из него и забудет о поездке, а во втором — автобус становится как бы домом на целую неделю, и тогда запросов к обитанию в нем гораздо больше.

В последнее время участилось появление туристских автобусов с компоновочной схемой дверей



Места для большого холодильника в салоне нужно не так уж и много



В водительских спальниках устанавливают освещение и климатическую установку



Туалетный отсек напоминает таковой у авиалайнеров



«Усеченный» и не очень удачный вариант автобусной кухни



А это полноценная версия автобусного кухонного блока

1-0-1. Из последних громких показов стоит выделить двухосный Viseon C10 и трехосную Setra S419 GT-HD. Несомненным преимуществом такой компоновки является перенос 4-х кресел из кормы в более комфортную среднюю часть и единый багажный отсек в промежутке между 1-й и 2-й осями. К тому же благодаря переносу в хвост туалетной комнаты там теперь можно стоять в полный рост, не испытывая давления наклонной стенки. Да и появление возможности разместить мини-кухни не стоит недооценивать. При распространенной

нынче компоновке дверей 1-1-0 это было довольно проблематично.

Впрочем, пока это только пробные шаги. Viseon C10 в России уже год. Он побывал в опытной эксплуатации у одного из перевозчиков и даже получил неплохие отзывы. Но высокая цена за пока еще не слишком известный в России бренд до сих пор не позволила найти ему покупателя.

В целом же 12-метровые туристические автобусы вполне можно признать наиболее перспективным «типоразмером» для решения большинства задач в своем «жанре».



Viseon C10 — представитель новых тенденций для «дальнего боя»



Второй этаж — настоящее «посадочное царство»



Кухонным отсеком автобусов люкс-класса позавидуют многие домашние интерьеры

«Корабли пустыни»

Напоследок поговорим о самом впечатляющем классе туристских автобусов — о двухэтажниках.

Подобные машины очень приветствуются перевозчиками на дальних маршрутах из-за огромной пассажирореместимости. Как и в остальных категориях, элитными среди них являются автобусы фирм Setra и Neoplan.

Так, например, Setra S431DT может взять на борт 83 пассажира. На втором этаже размещается 61 человек. Наверх ведут две лестницы — в начале и в середине салона. Под-

ниматься по ним на удивление удобно, а перемещение по проходу у человека ростом 186 см не вызывает никакого дискомфорта. На первом этаже размещены 22 кресла. Из этих посадочных мест восемь образуют перегородные места со столиками. Здесь же размещается санузел и компактная, но многофункциональная кухня.

Естественно, что при такой пассажирореместимости и склонности туристов перевозить с собой чуть ли не весь гардероб стандартных багажных отсеков частенько не хватает. Поэтому навесные шкафы-багажники на корме можно считать неотъемлемым атрибутом настоящего «туриста».

А теперь о грустном. Цена подобных машин баснословно высока. А потому новых двухэтажных автобусов у нас практически нет. Они появляются на выставках, привлекая огромное внимание к марке в целом и, выполнив свою рекламную функцию, покидают пределы России. Те же машины, что мы встречаем на трассах, чаще всего работают как междугородные, либо челночно-заказные, и не выезжают из России. Потому как даже на «бэушном» рынке их стоимость очень велика, а когда она опускается до приемлемого уровня, то автобус настолько «усталый», что выпускать его в Европу никто не решает. ●

Двупалубный лайнер Setra S431DT, принадлежащий Управлению делами Президента РБ



Auto Invest[®]

VII ежегодная международная конференция по привлечению инвестиций
в производство комплектующих для автомобильной промышленности

13–15 февраля 2013 года
Россия, Санкт-Петербург

ПРИГЛАШЕНИЕ

Более шести лет подряд «AutoInvest®» собирает на своей площадке сотни профессионалов автомобильной и автокомпонентной отрасли. Итоги состоявшихся конференций 2007-2012 г.г., собравших более 2500 российских и международных участников, по отзывам делегатов и экспертов отрасли показали исключительную важность мероприятия для развития отечественного автопрома в целом, а формат мероприятия был признан наиболее удачным и эффективным для решения практических вопросов в области привлечения инвестиций в отечественную автомобильную промышленность среди всех проводимых мероприятий в России.

ЗА ЭТИ ГОДЫ СРЕДИ КЛЮЧЕВЫХ ДОКЛАДЧИКОВ «AutoInvest®»:

М.Акимов, заместитель губернатора Калужской области; **И.Бальк**, Генеральный директор ООО «Скания-Питер»; **М.Блохин**, Генеральный директор, Национальная Ассоциация Производителей Автомобильных Компонентов» (НАПАК); **И.Бончев**, Руководитель подразделения по оказанию услуг предприятиям автомобильной промышленности, «Ernst & Young»; **Г.Двас**, Вице-губернатор Ленинградской области; **В.Долголев**, Чрезвычайный полномочный посол Республики Беларусь в РФ; **В.Зиннуров**, Заместитель Председателя Правительства Ульяновской области; **И. Клебанов**, Полномочный представитель Президента Российской Федерации в Северо-Западном федеральном округе; **И.Коровкин**, Исполнительный директор, Объединение автопроизводителей России (ОАР); **В.Матвиенко**, Губернатор Санкт-Петербурга; **Ё.Мацунага**, Генеральный директор ООО «Тойота Мотор Мануфэкчуринг Россия»; **С. Митин**, Губернатор Новгородской области; **Д. Михайлов**, Генеральный директор ООО «Ниссан Мануфэкчуринг Рус», Р.Райнер, Представитель автомобильного кластера, Штутгарт, Германия; **А.Рахманов**, директор Департамента автомобильной промышленности Минпромторга РФ; **Р.Рытвински**, Генеральный директор, «General Motors»; **В.Тюльпанов**, председатель Законодательного собрания Санкт-Петербурга, В.Тузов, Директор Бостон Консалтинг Групп; **В.Устинов**, Региональный директор, «Magna International»; **Л.Химмер**, Генеральный директор ООО «МАН Трак энд Бас РУС»; **Чхон Гви-Иль**, Генеральный директор ООО «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус», **Т.Шнайдерхайнце**, Генеральный директор ООО «МАН Трак энд Бас Продакшн РУС» и многие другие.

КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ «AutoInvest®» 2013:

- Автомобильный рынок России: курс уверенного развития;
- Первые итоги вступления в ВТО и меры государственной поддержки машиностроительной отрасли. Снижение негативного эффекта от членства в ВТО и инструменты нетарифного регулирования;
- Создание парков поставщиков компонентов — эффективное решение задач по локализации автосборочных и автокомпонентных производств в России (на примере успешных проектов);
- Автопром и национальная база НИОКР. Возможности международного сотрудничества в области создания R&D центров;
- Автопром и кадровый рынок России.

ШИРОКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДЕЛОВОГО ОБЩЕНИЯ:

13 февраля участники конференции в составе делегации смогут посетить ведущие автосборочные предприятия и производства, выпускающие автомобильные компоненты.

14 февраля, с учётом пожеланий участников прошлых лет, будет обновлён формат проведения основного конгрессного дня, в котором помимо участия в традиционных заседаниях, дискуссионных панелях и специализированной выставке, каждому участнику будет предложена новая опция — работа со своим индивидуальным менеджером для организации коротких встреч с делегатами «AutoInvest®».

15 февраля участников ждут отраслевые секционные заседания, свою работу продолжит ШКОЛА ЛОКАЛИЗАЦИИ «AutoInvest®».

ОРГАНИЗАТОРЫ:



ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

Тел.: +7(812) 622-1488; +7 (960) 240-0250; +7 (960) 240-0277

Email: smirnova@investa.spb.ru; otmas@investa.spb.ru



МЕЖДУ НЕБОМ И ЗЕМЛЕЙ

Автогидроподъемники, в отличие от самоходных подъемников, наилучшим образом приспособлены для кратковременной работы на рассредоточенных объектах. Они обеспечивают мобильность, гибкость и универсальность при работах на высоте.

Сергей ЛИПСКИЙ, фото автора
и фирм-производителей



КОНСТРУКЦИИ



Их основное назначение — поднимать людей для проведения ремонтных или иных работ на высоте. Такие устройства нашли широкое применение в различных областях: при возведении и обслуживании ЛЭП, линий связи, в коммунальном хозяйстве и строительстве, при проведении аварийно-спасательных работ, обслуживании ветропарков и т.д.

Основные характеристики: максимальная рабочая высота и вылет, тип стрелы, грузоподъемность, размеры опорного контура, наличие дополнительного оборудования.

Классификация

Среди отечественных подъемников наибольшее распространение получили модели с высотой подъема 18-28 м. Самые мощные подъемники АПТ-50 и АКП-54 (производства «Пожтехника») имеют высоту 50 и 54 м, соответственно. Хотя в рамках конверсии волгоградский завод «Баррикады» разработал два интересных проекта телескопических подъемников на шасси МАЗ-7908: 70-метрового АП-70 с вылетом до 68 м и 47-метрового ПГА-47 с вылетом до 45 м. К сожалению, они так и остались невостребованными.

Согласно терминологии ГОСТ Р 52045-2003, выделяют шарнирно-сочлененные (коленчатые), телескопические и комбинированные (рычажно-телескопические) подъемники. Более узкий круг задач продолжают выполнять прародители АКП — автовышки вертикального подъема.

Коленчатые подъемники — это классика жанра. Правда, за рубежом



Питерский ПСС-121.30 — самый мощный отечественный коленчатый подъемник



Мировой рекордсмен Bronto Skylift F112HLA на шасси Mercedes-Benz Actros 7660 (14х8): высота 112 м, вылет 33 м

они, за редким исключением, уже стали историей. У нас же эти простые и относительно дешевые конструкции по-прежнему привлекают эксплуатационников. Выпускаются двухзвенные модели высотой 12, 18 и 22 м, двухзвенные с гуськом — дополнительным коротким звеном — 25, 28 и 30 м, трехзвенные высотой 28 м. Главные минусы: большая габаритная длина в транспортном положении (до 12-14 м), необходимое дополнительное пространство на рабочей площадке для поворота «колена» как по ширине, так и по высоте.

Телескопические подъемники лишены части недостатков коленчатых — имеют меньшую габаритную длину при большей рабочей (до 112 м). Существенным минусом одиночной телескопической стрелы можно считать неспособность работать через «стен-

ку», однако применение гуська несколько исправляет ситуацию. Европейские производители выпускают подъемники с одиночной телескопической стрелой в диапазоне высот 12-26 м, в варианте с гуськом — 17-33 м. Но наибольшее распространение получила двойная телескопическая стрела, когда оба телескопических шарнирно-связанных звена расположены рядом друг с другом. Эта схема используется на подъемниках 13-27 м, и такая же, только с гуськом, — на подъемниках 26-112 м. Благодаря телескопической верхней стреле и гуську, люлька имеет возможность опускаться до 5-8 м, а в отдельных случаях — до 10-12 м ниже уровня стоянки. Другие типы подъемников, за редким исключением, такой возможности не имеют.

Многообразие конструкций комбинированных подъемников способствует

выбору оптимального варианта. Расширить рабочую зону коленчатой схемы позволяет телескопическое звено, оно может иметь как верхнее, так и нижнее расположение. Подъемники 14-34 м часто выполнены в рычажно-телескопическом исполнении: нижний одиночный или двойной параллелограммный механизм и телескопическое верхнее звено. Если сюда добавить еще и гусек, получится очень гибкая и компактная система.

Конструктив

Как правило, производитель подъемника предлагает на выбор шасси различных марок, соответствующее по грузоподъемности и монтажной длине рамы. Это может быть как пикап, так и многоосное шасси. Заказчик само-



Дважды комбинированный АГП-20-3 из Могилева: коленчато-телескопическая стрела и гидромеханическая система стабилизации люльки



Корейский 75-метровый «телескоп» Horyong Sky 750N. На мощных подъемниках все чаще ставят кабину оператора



Современная алюминиевая люлька оборудована пультом и может дополнительно поворачиваться влево-вправо



CKZ LP-34 с двумя двойными параллелограммными механизмами — это уже экзотика



Подъемный кран с помощью дополнительных приспособлений тоже можно превратить в подъемник

стоятельно определяет требования к базовому автомобилю: габариты, осевые нагрузки, наличие полного привода, геометрическая проходимость и т.д. Специфика и условия выполняемой работы, необходимость размещения дополнительного оборудования, помимо подъемника, накладывают дополнительные требования. Ключевыми же факторами в выборе марки шасси зачастую выступает цена и текущий состав парка автохозяйства.

В подъемнике можно выделить следующие составные части: рама, выносные опоры или аутригеры, опорно-поворотное устройство, поворотная платформа, стрела и люлька.

Современные подъемники, как правило, гидравлические, с приводом насоса от коробки отбора мощности шасси. Электрогидравлическое управление позволяет добиться ювелирной точности и плавности движений подъемника, а приборы системы безопас-

ности предотвращают нештатные ситуации.

Для снижения веса металлоконструкции изготавливаются из высокопрочных сталей, например, Domex 1200. Отдельные производители начали внедрять стрелы из алюминиевых сплавов еще в середине 80-х гг. Сегодня в классе подъемников 3,5 т основная ставка делается именно на «крылатый металл». Недаром фирма Palfinger Platforms открыла целый центр



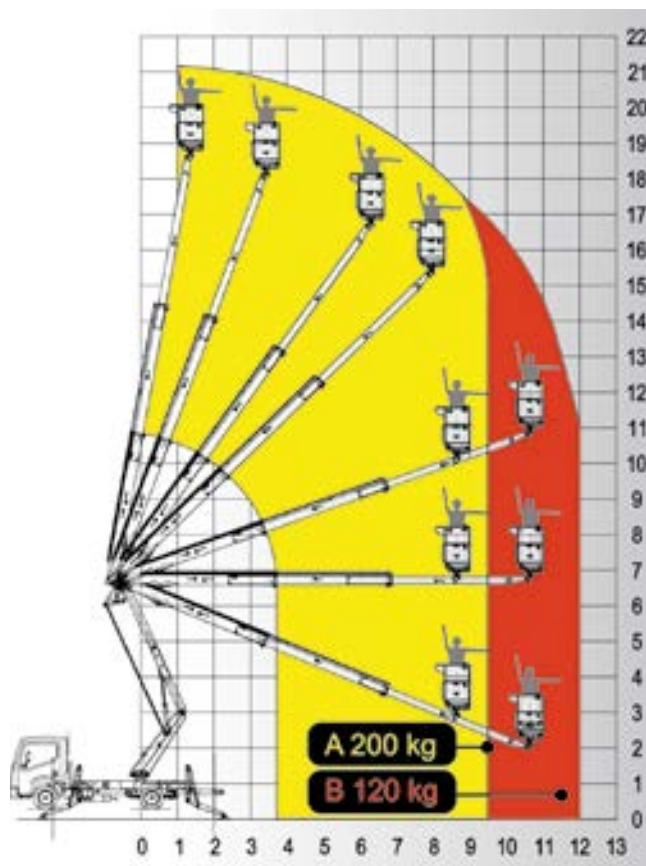
Микроавтобус с подъемником — оптимальный вариант для ремонтных работ с удобным размещением оборудования и принадлежностей



Микроавтобус с подъемником — оптимальный вариант для ремонтных работ с удобным размещением оборудования и принадлежностей



Мечта электромонтажника от Altec. Стрела со вставками из композитного материала обеспечивает электроизоляцию



Увеличение рабочей зоны возможно со снижением грузоподъемности

Aluminium Competence Centre для совершенствования знаний по обработке и сварке алюминия.

Большинство моделей от разных производителей имеют грузоподъемность не менее 200 кг. Это объясняется соблюдением требований EN280: два человека по 80 кг, еще 40 кг на инструменты. На практике же, два крепко сложенных мужчины в строительных «доспехах» легко переключают 200 кг, даже без инструмента. Поэтому все чаще встречаются подъемники с грузоподъ-

емностью 250-300 кг, ну, а у самых мощных она достигает 700 кг. Как опция в корзине могут быть точки подключения электро-, пневмо- и гидроинструмента.

Одна цитата

Отечественные производители автогидроподъемников прикладывают немало усилий для удержания своей доли на рынке, повышая потребительские свойства машин и расширяя модельные ряды. Пусть там пока отсутствуют

сверхвысотные модели, но, по словам директора по экспорту компании с вековой историей Multitel Paglieri Джерри Киста, «лучше продавать 1000 маленьких подъемников в год, чем иметь 100-метровый, не имея возможности его продать».



Пинский подъемник на шасси снегоболотохода ТС производства ООО ЕЗСМ «Континент»

ЧИТАЙТЕ В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ

Шведская фирма Joab знаменита многими видами спецнастроек. Особенно кузовами для мусоровозов. Теперь монтаж спецкузовов Joab Anaconda освоили в Санкт-Петербурге.

Дмитрий ГЛАДКИЙ побывал на производстве, а также внимательно изучил саму машину



ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ...

Мы следили за ними почти полгода. Они ни разу не отошли от заданной нормы. Это редкий показатель, который хотелось бы взять за эталон. Будет ли все так же удачно у следующих участников совместного спецпроекта по мониторингу транспорта компании Omnicomm и журнала «ГРУЗАВТОИНФО»?

Компания «Нордленд», на машину которой была установлена система контроля топлива и мониторинга транспорта Omnicomm, оказалась образцом эффективного ведения бизнеса. Совершая сложные рейсы по Скандинавии, водители только раз заставили нас искать объяснение показателей датчиков уровня топлива. И объяснение было простое — перелив горючего из топливного бака рефрижератора в бак тягача из-за отсутствия поблизости заправки.

Такая ситуация — типична для дорожных условий Норвегии. Расстояния большие, местность — гористая, трас-

сы — узкие, горные перевалы — высокие. Очень часто в горах заправочную станцию негде разместить по сугубо ландшафтным причинам. В тоже время причин, по которым расход топлива может возрасти на перегонах — масса. Это и снегопады, и пробуксовки на подъемах, и закрытые тоннели. В этой ситуации топливный бак холодильной установки действительно может стать спасением.

Следует отметить, что водители «Нордленда» никоим образом сами не заинтересованы в сливах топлива. Вероятность форс-мажора высока. И в случае теоретического предшествующе-



го слива топлива вполне можно просто остановиться посреди гор. И что тогда делать? Варианты есть. Можно, например, вызвать топливозаправщик. Он приедет довольно оперативно, заправит и продаст любое количество топлива, образно говоря, по «госцене». Вот толь-



ГЛОНАСС/GPS

OMNICOMM ПРЕДСТАВЛЯЕТ НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ СИСТЕМЫ МОНИТОРИНГА ТРАНСПОРТА



- Новая версия программного обеспечения Omnicomm Autocheck 2.0;
- Новое поколение терминалов Omnicomm Profi и Omnicomm Optim – соответствие требованиям приказа Минтранса РФ № 285;
- Датчики уровня топлива Omnicomm LLS признаны средствами измерения в России, Казахстане, Украине и Республике Беларусь;
- Все оборудование компания Omnicomm производит самостоятельно, предоставляется пожизненная гарантия.

8 800 100 24 42
(бесплатный звонок из любого региона РФ)
WWW.OMNICOMM.RU

OMNiCOMM
контроль расхода топлива
мониторинг транспорта

ко «госцена» в Норвегии, скажем так, очень заметно превышает российскую. И отдельно придется оплатить выезд топливозаправщика. А стоимость такой услуги выражается четырехзначной цифрой. В евро, естественно. Так что остаться без топлива — это «страшный сон» любого водителя на норвежских горных дорогах. И никакая перспектива «чуть-чуть подзаработать» на слитом топливе здесь не привлекательна.

Но есть и другая причина, по которой в «Нордленде» топливо не сливают. Это доверие и атмосфера, созданная в коллективе. Доверие и благоприятный психологический климат не купить ни за какие деньги, заработанные на продаже отлитой солярки. Поэтому водители в «Нордленде» не воруют. Никогда. Совсем. Даже сама мысль об этом не допустима.

В итоге установленные в компании нормы расхода топлива честно выполнялись, рейсы четко соблюдались. Казалось бы, идеальная модель перевозчика. Однако, даже имея такую хорошо отлаженную схему работы, необходимо контролировать все ее этапы. В этом, безусловно, и помогает система Omnicomm. Но получаемые с ее помощью данные использовались



Станислав ЕМЕЛЬЯНОВ,
заместитель генерального директора
компании Omnicomm

Для нас очень важно, что продукты, которые мы разрабатываем, приносят настоящую пользу компаниям. Мы всегда прислушиваемся к рекомендациям и пожеланиям наших заказчиков и готовы в дальнейшем работать над развитием системы мониторинга Omnicomm. Мы благодарим всех участников проекта за активность и участие. Но особо хочется отметить работу нашего информационного партнера — журнал «ГРУЗАВТОИНФО», за то, что им небезразличны современные технологии, за то, что они действительно рассматривают грузовой транспорт в деталях.



исключительно в справочных, а не «следственных» целях.

Ну, а что, если все вроде бы работает, а показатели эффективности все-таки хочется улучшить? Нет ничего проще — берем данные системы, анализируем с точки зрения оптимизации

затрат, корректируем маршрут, настройки автомобиля или отправляем водителей на дополнительную квалификацию по экономичному вождению — и готово! А дальше все по кругу: контроль с помощью систем мониторинга и новые корректировки в «слабых звеньях». ●



Дмитрий ГЛАДКИЙ,
главный редактор
«ГРУЗАВТОИНФО»

Кажется, еще совсем недавно мы только-только монтировали систему контроля расхода топлива на «Черный бриллиант», как уже пора подводить итоги.

Мое личное впечатление вполне положительное.

Отечественная наукоемкая разработка определенно заслуживает внимания. Это еще не идеал, но стремление разработчика к нему очевидно.

Не вдаваясь в технические дебри, я рекомендовал бы облагородить внешний вид индикатора, дабы он лучше вписывался в интерьер кабин современных грузовиков.

Мнения

По словам генерального директора компании «Нордленд» Евгении Турутиной, «получать точные данные по расходу топлива в режиме онлайн — это, безусловно, признак современных и передовых технологий. Для многих российских компаний, работающих как внутри страны, так и в международных перевозках, применение этой системы может увеличить эффективность ведения бизнеса».

По примеру «Нордленда», некоторые перевозчики тоже заинтересовались продуктами Omnicomm. Один из таких перевозчиков — компания «Русавто», руководитель которой внимательно следил за нашим проектом.

Роман РУСИНОВ,
генеральный директор
компании «Русавто»:

Считаю, что система Omnicomm — это невероятно актуальная и полезная вещь. Я очень доволен покупкой. Установил систему, контролирующую расход топлива, на две машины.

Каким бы ни был надежным водитель, плох тот руководитель, который не отслеживает свои расходы. Тут, как говорится, доверяй, но проверяй. Очень удобно, что в реальном времени можно видеть статистику расходов. В любой момент можно сесть за компьютер и мгновенно понять, в порядке ли машина. Если расход увеличился, то сразу ясно, что с машиной что-то не то.



100 лет со дня крупнейшего международного автосалона
Императорской России (1913, Санкт-Петербург)

1913
2013



XXII МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА



МИР АВТОМОБИЛЯ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
3-7 АПРЕЛЯ 2013 ССК

БОЛЕЕ 2 МЛН. АВТОМОБИЛИСТОВ
В ИНФОРМАЦИОННОМ ПОЛЕ ВЫСТАВКИ

100 000 ПОСЕТИТЕЛЕЙ НА ЮБИЛЕЙНОЙ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОЙ ВЫСТАВКЕ

68% ПОСЕТИТЕЛЕЙ ВЫСТАВКИ ПЛАНИРУЮТ
ПРИБРЕТЕНИЕ НОВОГО АВТОМОБИЛЯ

60,3% ПОСЕТИТЕЛЕЙ ВЫСТАВКИ
ВЫБИРАЮТ АВТОМОБИЛЬ ИЗ 3-6 МАРОК

17,2% ПОСЕТИТЕЛЕЙ СОВЕРШАЮТ ПОКУПКУ АВТОМОБИЛЯ
В ТЕЧЕНИЕ 3 МЕСЯЦЕВ ПОСЛЕ ВЫСТАВКИ

Росавто

ОТ БОРЬБЫ ЗА КЛИЕНТА К ЗАВОЕВАНИЮ РЫНКА

организатор



Тел.: +7(812) 777-04-07, e-mail: mirauto@orticon.com www.farexpo.ru

Место проведения: Санкт-Петербург, ССК, пр. Ю. Гагарина, д. 8, м. «Парк Победы»

STEP BY STEP

Традицию привлекать иностранных специалистов в Санкт-Петербург заложил еще Петр I, не говоря уж о России в целом. В Северной столице работали иностранные архитекторы, художники, промышленники, купцы. По сути, Санкт-Петербург стал таким, каким мы его знаем, во многом благодаря высококвалифицированным европейцам.

Дмитрий ГЛАДКИЙ, фото автора

Стой поры в городе на Неве работает немало иностранцев, однако в бизнесе по продаже и сервисному обслуживанию коммерческих автомобилей европейских специалистов в Питере, на самом деле, на удивление немного. Тем интереснее и уникальнее каждая такая личность.

Уже несколько месяцев компанией «ИВ-Сервис» — дилером IVECO — руководит иностранец.

Том Ниемисто приехал в Санкт-Петербург из Финляндии, а мы встретились с ним и поговорили об отношении к людям, специальной технике и любопытстве.

— Том, несколько слов о себе.

Чем занимались до прихода в компанию «ИВ-Сервис»?

— Почти тридцать лет я в автомобильном бизнесе. Продажей грузовиков занимаюсь десять лет. По сути, вся моя жизнь связана с техникой.

— А каким образом судьба привела вас в Россию?

— Я давно и хорошо знаком с учредителями компании «ИВ-Сервис». С середины 2000-х гг. мы неоднократно встречались на европейских дилерских конференциях компании IVECO, где довольно близко познакомились и стали хорошими друзьями. Некоторое время назад петербургские друзья предложили мне присоединиться к команде «ИВ-Сервис».

— Сразу приняли приглашение?

— После двух недель раздумий я ответил четко и уверенно — «Нет!» Другая страна, другой язык, другая специфика рынка, совсем другой образ мышления у людей. Другое все. Решиться на столь кардинальные перемены в жизни — очень непросто. Я, как мне казалось, был к этому совсем не готов.

— Но, однако, сейчас вы здесь. Стало быть, первоначальное решение все-таки изменили. Что стало ключевым фактором?

— Любопытство. После еще двух недель размышлений я перезвонил в «ИВ-Сервис» и сказал, что готов и согласен. Любопытство и даже, может быть, жажда новых впечатлений победили. Интерес ко всему новому пересилил страх к этому самому «всему новому». Решил, что попробовать стоит. И вот я здесь.

— Может быть, был опыт какой-либо работы в России?



Том Ниемисто, генеральный директор компании «ИВ-Сервис»



ХИТ-ЛИСТ ГЕРОЯ

Любимый фильм:
«Неизвестный солдат»
Эдвин Лэйн (Финляндия)



Любимый писатель:
Арто Паасилинна (Финляндия) –
юмористические новеллы
о жизни



Любимая группа:
«Пинк Флойд», Карлос Сантана



— Нет, такого опыта никогда прежде не было. А раз не было — тем интереснее будет такой опыт приобрести.

— Каковы первые впечатления, и какими будут первые шаги в новой должности?

— Бизнес — он бизнес везде. Суть продажи грузовиков в Финляндии и суть продажи в России одинакова. Методы примерно одни и те же. Отличия, безусловно, кроются в нюансах, но суть одна. Что в Финляндии, что в России дилер неуклонно должен соблюдать главный принцип — это поддержание хороших, даже дружеских отношений с клиентами. А сугубо специфические российские нюансы мне, конечно, еще только предстоит постигнуть. Изучение национальных особенностей и станет первым шагом.

— Вы начали в хороший момент. IVECO сейчас «звучит». На ваш взгляд, титул Truck of the Year 2013, которого удостоен IVECO Stralis Hi-Way, позволит ли в России увеличить продажи модели Stralis в частности и автомобилей марки IVECO в целом?

— Я искренне убежден в том, что по соотношению цена/качество/функциональность грузовики IVECO почти вне конкуренции на рынке. Мало кто может предложить такое же «количество грузовика на каждый вложенный евро», как IVECO. Предыдущий Stralis тоже был грузовиком года, и это позволило увеличить его продажи в Европе. Думаю,

что и в случае со Stralis Hi-Way его титул сыграет не последнюю роль в росте популярности этого грузовика и всей марки IVECO в России.

— А какая модель из всей линейки IVECO в России может претендовать на звание бестселлера?

— Тут только один вариант ответа. Безусловно, это IVECO Daily. Эти легкие коммерческие автомобили очень хорошо продаются как в варианте шасси, так и в виде цельнометаллических фургонов. Следующий по популярности за Daily продукт IVECO в России — это Stralis.

— Планируете ли развивать направление продаж специальной техники на шасси IVECO?

— Да, конечно. В состав концерна IVECO входит знаменитое на весь мир подразделение IVECO-Magirus, выпускающее широчайший ассортимент пожарной техники. В том числе и поэтому мы планируем заняться, в частности, продажами пожарных автомобилей. Конечно, не станем забывать о лесовозах и коммунальных машинах. Все это очень перспективные направления, но активно спецтехникой мы займемся чуть позже.

Дело в том, что для продаж такой техники необходим довольно большой набор специальных навыков и знаний. Знания по мусоровозам, пожарным аварийно-спасательным автомобилям и

ХИТ-ЛИСТ ГЕРОЯ

Любимый город:

Хамеенлинна (Финляндия, пригород Хельсинки)



Любимый актер:

Стив МакКуин



Любимое место отдыха:

Летом — отдых в лесу, зимой — катание на лыжах по лесному озеру



с надстройками российского производства?

— Да, конечно. В том числе и такие планы есть. На данный момент мы работаем, например, с компанией ЦТТМ, выпускающей кузова-фургоны. В будущем, конечно, число партнеров среди российских «бодибилдеров» планируем значительно увеличить.

— Очень интересные спецполнения делает российско-итальянское СП «ИВЕКО-АМТ» в Миассе. Сотрудничаете ли с этим производителем?

— Контакт с «ИВЕКО-АМТ» есть, но он пока не столь устойчив, каким должен был бы быть. Автомобили они действительно изготавливают интересные и оригинальные. Многие продукты совместного предприятия не имеют аналогов даже в гамме головного концерна. Безусловно, есть смысл активизировать сотрудничество с «ИВЕКО-АМТ».

— Да, действительно, продукция совместного предприятия в Миассе по своей типологии ближе к моделям компании Astra, выпускающей военную и специальную технику в исполнении Heavy Duty на агрегатах IVECO. Кстати, будете ли сотрудничать с этой фирмой?

— Пока технику Astra мы не продаем, но в будущем... Почему бы и нет? Вполне возможно. Astra — это также очень интересная техника. Но тема довольно далекой перспективы. Наша стратегия — это step by step, шаг за шагом. По-

степенно дойдем и до этого, но спешить и опережать события не станем.

— От грузовиков перейдем к автобусам. Каковы Ваши планы, например, касательно продукции автобусного подразделения IVECO Irisbus?

— Микроавтобусы компания «ИВ-Сервис» продает уже очень давно. Это хорошо изученный и «отработанный» продукт. Что же касается средних и больших автобусов, например таких, как Magelys, то это совсем другое дело. Здесь ситуация сродни спецтехнике. Автобусы таких классов — это нишевые продукты с очень большим количеством нюансов.

Чтобы квалифицированно продавать такие автобусы, необходимо их очень хорошо знать. Знать все, вплоть до мельчайших деталей комплектации и всего списка опций наизусть. Причем это касается не только продуктов Irisbus, но и аналогов всех основных конкурентов для сравнения. Чтобы грамотно «расписать» автобус, недостаточно знать его пассажироместимость. Клиенту нужно квалифицированно разъяснить все преимущества внутреннего оснащения и компоновочных решений вплоть до особенностей переплетения волокон на ткани обивки сидений. А это уникальные знания, уникальная квалификация. Такие навыки тоже нигде не преподают. Постигать все необходимо «на местах». Соответственно проблема вновь в высококвалифицированных специалистах-продажниках. Таких людей только предстоит подготовить.

технике для перевозки леса одновременно нигде не преподают. Найти человека, который разобрался бы во всех нюансах этих очень разных спецавтомобилей, сложно. Настолько сложно, что, будем реалистами, практически невозможно. Особенно с учетом того фактора, что высококвалифицированный технический специалист должен быть еще и талантливым продавцом. Такого работника надо будет готовить и воспитывать самостоятельно. Это небыстрый процесс. Поэтому я и говорю, что направление спецтехники мы начнем активно развивать чуть позже. Сначала необходимо подготовить персонал. Будем продвигаться к этой цели шаг за шагом.

— Прорабатываете ли вопрос продвижения спецавтомобилей





Именно поэтому «кидаться» в автобусы мы сейчас не станем. Step by step — придем и к этому. На данный же момент мы не можем позволить себе кинуться во все направления одновременно. Если пойти по всем векторам сразу — пострадает основная деятельность. Поэтому только step by step.

— А что с модернизации сервиса?

— Сервис уже сейчас, как я говорил, находится на очень приличном уровне. Пока могу озвучить только планы, касающиеся расширения географии сервисных точек. Сейчас наша база располагается на юге, но планируем прийти и на север города.

— Расскажите о дополнительных сферах бизнеса компании «ИВ-Сервис». Я имею в виду, прежде всего, продажу трейлеров. Какова роль этого направления?

— Когда человек покупает тягач, ему не нужен только лишь тягач. Ему

нужен автопоезд. Именно поэтому мы занимаемся поставками не только тягачей, но и комплектных автопоездов. Но продажа прицепного состава — это

не наш основной бизнес. Это дополнение к основному бизнесу. Так же мы осуществляем полное техобслуживание комплектных автопоездов. Вот как раз ремонт полуприцепов уже вполне можно отнести к одной из основных сфер нашей деятельности.

— В заключение несколько слов о сугубо бытовых моментах. Как проходит процесс привыкания к России?

— Безусловно, Россия — это совсем другая страна. Уклад жизни сильно отличается от финского. Но в этом и заключается интерес. Мне очень интересна Россия.

Конечно, некоторые сложности вызывает языковой барьер. Но я учу русский язык, беру регулярные уроки. Мне очень интересно постигать великий русский язык.

— По семье не скучаете? Семья, кстати, большая?

— Я женат. У меня двое детей — дочке 22 года, а сыну 17. Конечно, скучаю. Но мы видимся часто. Каждые выходные я езжу домой, благо, мой родной город Хамеенлинна находится недалеко от российской границы.

— С чем связываете главные надежды на будущее?

— Как ни крути, но бизнес, во многом, это отношения между людьми. Дружественность и лояльность к клиенту — вот наша стратегия. Именно выстраивание дружеских отношений — это наш главный путь. ●





ПОДСПОРЬЕ ДЛЯ ПОРТА

Представить себе современный мир торговли без грузоперевозок, особенно контейнерных, просто невозможно. Однако автомобильные, железнодорожные и морские грузоперевозки не могут существовать без грамотной обработки грузов.

Татьяна ЦЫРФА, фото автора



Виктория Щербакова-Слюсаренко — генеральный директор логистического парка «Янино»

площадки расположены два железнодорожных пути длиной 613 м каждый, что позволяет принимать и отгружать контейнерные поезда.

В настоящий момент терминал располагает 120 розетками для подключения и обслуживания рефрижераторных контейнеров.

Складской комплекс класса С построен по новым технологиям, что позволяет перерабатывать грузы, приходящие как автотранспортом, так и по железной дороге. Склад разделен на три секции полезной площадью по 7 800 кв. м каждая.

Внутри склада проложены два железнодорожных пути, каждый вместимостью по 12 условных вагонов. Каждая секция имеет выход на внутренний железнодорожный пандус, а также ос-

Вмировой практике давно существуют логистические центры, в которых как экспортеры, так и импортеры могут найти полный спектр услуг по обработке и хранению грузов.

В Россию этот передовой опыт пришел совсем недавно. Наши перевозчики только начинают осваивать сотрудничество с логистическими парками. Однако вокруг Санкт-Петербурга их уже несколько. Мы решили познакомиться с этим относительно молодым видом услуг поближе, и посетили один из крупнейших и инновационных центров — логистический парк «Янино», где встретились и побеседовали с генеральным директором парка Викторией Щербаковой-Слюсаренко.

— *Виктория, расскажите немного о вашем парке, об уникальности вашего центра и преимуществах его перед другими такими же парками.*

— Наш логистический парк действительно уникальный. Общая площадь парка — 51,3 га. Первой очередью комплекса были построены и введены в эксплуатацию контейнерное депо общей площадью 12 га и крытый складской комплекс класса С общей площадью 29,5 тыс. кв. м.

На контейнерной площадке возможно одновременно размещать 10 000 TEU (условная единица измерения транспортных потоков, эквивалентна размерам контейнера длиной 20 футов (6,1 м)). Вдоль контейнерной

Логистический парк «Янино» входит в группу Global Ports

На конец первого полугодия 2012 г. мощность терминала составляла 200 000 TEU и 400 000 тонн генеральных грузов

Проектная мощность комплекса при полном развитии – 400 000 TEU и 1 000 000 тонн генеральных грузов



Склад класса С позволяет обрабатывать до 24-х вагонов одновременно

нащена доквеллерами (воротами) для обработки грузов, прибывающих либо отправляемых автотранспортом.

Таким образом, в случае необходимости, через складской комплекс может быть организована прямая перетарка грузов в крытом складе из железнодорожных вагонов в автотранспорт (в том числе в морские контейнеры), либо в обратном направлении. Склад предоставляет услуги хранения разнообразных грузов, не требующих температурного режима.

Технологии перевалки грузов на складе позволяют обрабатывать как экспортные, так и импортные грузы.

Импортные грузы в контейнерах переваливаются через склад и отправляются различными видами транспорта внутри РФ. На дальние расстояния отправка грузов осуществляется в основном железнодорожным транспортом, на близкие — автомобильным.

Экспортные грузы, прибывающие по железной дороге и автотранспортом, накапливаются на складе с последующей затаркой в контейнеры и вывозом в порт.

Помимо крытого склада, имеется порядка 4 га асфальтированной территории, которая позволяет обрабатывать генеральные грузы, не требующие крытого хранения. Прибывающие в бигбэгах грузы загружаются в контейнеры. Сформированная коносаментная партия отправляется в порт.

В пределах нашего комплекса расположен Янинский пост Балтийской таможни, который был открыт в этом году. Пост находится на территории склада временного хранения «РОСТЭК-ЯНИНО», которое является совместным предприятием логистического парка «Янино» и «РОСТЭК Северо-Запад». Это позволяет принимать нам европейские грузы, которые прибывают автомобильным транспортом и проходят процедуры таможенного оформления у нас на терминале. Точно так же они могут разгружаться частично или полностью на наш склад для дальнейшей отгрузки внутри России. А могут только проходить таможенное оформление и отправляться дальше до конечного получателя.

Еще одно преимущество — наше месторасположение. Мы находимся в

непосредственной близости от КАД, что позволяет автотранспорту прибывать на наш терминал, минуя обычные для городских трасс пробки. Для вывоза грузов в порт мы также используем автотранспорт. При больших партиях груза, которые нужно отправить непосредственно под отгрузку на судно, мы используем железнодорожный транспорт. Например, мы отправляем ускоренные контейнерные поезда в «Петролеспорт». На все остальные терминалы стивидорных компаний «Большого Порты Санкт-Петербург» и на терминал «Моби Дик» в Кронштадте мы доставляем грузы автотранспортом.

— Почему было выбрано это место для строительства терминала?

— Тут учитывалось несколько факторов. При проектировании комплекса использовался зарубежный опыт, которым обладает наша группа компаний. Место расположения выбрано на равном удалении от контейнерных терминалов «Моби Дик» и «Петролеспорт», также входящих в группу Global Ports. Территория комплекса соединена железнодорожной веткой со станцией «Заневский Пост». Это еще одно наше преимущество.

В отличие от всех остальных терминалов Петербурга, мы не привязаны к портовой железнодорожной станции. Соответственно, в пиковые периоды, особенно зимние, когда припортовые станции объявляют конвенции, станция «Заневский Пост» работает без перебоев. Крупных предприятий, которые работают вместе с нами через эту станцию, практически нет. Соответственно, мы готовы круглогодично в свободном режиме принимать любое количество груза, которое может к нам приехать.



На территории логистического парка «Янино» есть своя электростанция, которая обеспечивает энергией весь комплекс



— Планируете ли вы в ближайшее время расширяться? Какие планы по развитию на ближайшее время?

— Территориального расширения не планируется, так как собственных площадей вполне достаточно для последующего развития.

В соответствии с планом развития нашего логистического парка, основные объекты вводятся в эксплуатацию поэтапно. В рамках первой очереди были построена площадка контейнерного депо, подъездные железнодорожные пути и холодный склад класса С.

Рассматриваем мы и возможности расширения складских площадей более высокого класса. На сегодняшний момент все заложенные при проектировании мощности мы не используем на все сто процентов. У нас есть возможности расширения и спектра услуг для наших клиентов, и складской деятельности, и логистических услуг в целом.

— Данный вид услуг вообще востребован сейчас на рынке?

Петербург — один из основных транспортных узлов Российской Феде-

рации, именно поэтому создание логистических многофункциональных комплексов, таких как наш логистический парк «Янино» или «Терминал Логистика» (Шушары), — актуальная и стратегически важная задача. Это комплексы, в которых используются современные технологии и оборудование, которые позволяют быстро и качественно оказывать практически любые логистические услуги нашим клиентам и партнерам. Такое качество и скорость положительным образом влияют на стоимость оказываемых услуг.

Поэтому сегодня крупные компании-импортеры и экспортеры отдают предпочтение именно логистическим паркам. Я думаю, что наши услуги будут востребованы, и в ближайшее время потребность в них будет только возрастать.

— Наши перевозчики привыкли к такому набору услуг?

— Постепенно уже привыкают. Мы стараемся подстраиваться под изменения на рынке. Они могут быть связаны с сиюминутными биржевыми изменениями, с переходом компаний-импортеров

и экспортеров с одних видов транспорта на другие, с ценовой политикой на фрахтовом рынке и с другими факторами. Например, если раньше отгружали только крытыми вагонами, то сейчас на внутреннем рынке активно используется контейнерное оборудование с нашего терминала. Мы в стадии развития, рынок тоже развивается. Мы стараемся шагать в ногу со временем.

— Какие еще услуги оказывает ваш парк?

— Технология работы морских портов и «сухих портов», как принято называть сегодня тыловые терминалы, имеет принципиальные отличия.

Для портовых терминалов затарка, растарка и дополнительная переработка грузов — это непрофильный вид деятельности. Площади в порту сегодня крайне востребованы, и портовые терминалы отказываются от непрофильных видов деятельности. Это правильно. Контейнерные терминалы в порту созданы для того, чтобы переваливать большее количество контейнеров, а не для того, чтобы перерабатывать неболь-

СКАУТ

ГЛОНАСС / GPS
мониторинг транспорта



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



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



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



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



На территорию парка заходят железнодорожные пути



Контейнерные перегружатели Fantuzzi — один из видов техники для работы в контейнерном депо



Контейнерный перегружатель со специальным оборудованием для перегрузки генеральных грузов

шие партии грузов. Тыловые терминалы как раз и созданы для того, чтобы освободить порт от такого рода работы.

Наш тыловой терминал собирает и консолидирует партии импортных и экспортных грузов, которые требуют дополнительной обработки. Это позволяет разгрузить и портовые мощности, и стабилизировать экспортные и импортные грузопотоки.

Работа тылового терминала заключается не только в возможности прямой перетарки из одного транспортного средства в другое. Иногда требуется дополнительная доработка груза по упаковке, расформированию и переформированию грузовых партий.

— Какую технику вы используете в парке?

У нас много различной техники, начиная от обычных вилочных погрузчиков различных типов и грузоподъемности и заканчивая рич-стакерами и кранами РТГ (Konecranes) — контейнерными кранами, которые широко используются в работе портовых терминалов.

В работе контейнерного склада также задействованы рич-стакеры грузоподъемностью до 45 т (Fantuzzi) и рич-стакеры для порожних контейнеров грузоподъемностью до 7,5 т. В качестве внутреннего транспорта используются терминальные тягачи Terberg с прицепами. Для проведения технического

обслуживания и устранения мелких неполадок техники у нас есть техническая служба. Наша договорная база включает достаточно обширный круг компаний-партнеров, которые обеспечивают поставку запасных частей и проведение серьезных ремонтов.

— А как насчет специализированных кадров?

— Это проблема, с которой сталкиваются все терминалы и стивидорные компании Петербурга — профессионалов не хватает.

Мы принимаем людей с определенной базовой специализацией и за свой счет проводим их обучение и подготов-



АВТО СПЕЦТЯЖ
ПЕРЕВОЗКА КРУПНОГАБАРИТНЫХ ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ ГРУЗОВ

Оформление разрешений
Внутрипортовое экспедирование
Перевозки в таможенном режиме

**ПЕРЕВОЗКА
КРУПНОГАБАРИТНЫХ
И ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ ГРУЗОВ**



ООО «АвтоСпецТяж»
+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

ку, повышаем их квалификацию до необходимого уровня.

— **Есть ли еще какие-то сложности в вашей работе?**

— О сложностях все-таки не совсем правильно говорить. Мы — молодой терминал, который быстро развивается. Мы ставим перед собой определенные задачи, которые требуют времени на свою реализацию. Одна из таких задач — отработка технологий взаимодействия с различными инфраструктурными субъектами: железной дорогой, с автотранспортными предприятиями, экспедиторами и таможенными органами. Вопросы, которые возникают при налаживании технологий работы «сухой порт»-«морской порт», являются важными и требуют тщательной подготовки и кооперации всех участников логистических процессов.

К решению таких задач мы привлекаем различный научно-исследовательские и специализированные организации. В том числе и по схемам и способам перевалки различных грузов через наш комплекс.



Краны типа RTG

— **Вы специализируетесь на работе только с крупными компаниями или с мелкими перевозчиками? Или ваших клиентов нельзя разделить на такие группы?**

— За последний год доля компаний, которые обрабатывают небольшое количество грузов (один-два вагона или одну-две фуры, и т.д.), выросла до 30%

от общего объема обрабатываемых нами грузов.

В дальнейшем мы планируем придерживаться этой тенденции. Для нас нет различий, с небольшой компанией или с крупной структурой мы сотрудничаем. Главное — это оказать качественный сервис всем, кто приезжает в наш логистический парк. ●

Интертранссервис

Официальный дилер DAF в России

DAF

XF / CF / LF

В НОВЫЙ ГОД С DAF!

Беспрецедентный новогодний пакет в подарок при покупке автомобиля

Скидка на автомобиль

Первое ТО на 50 000 км в подарок

15% стоимости КАСКО в подарок

Новогодний подарок от компании

Подробности в отделе продаж DAF
+7 (495) 661-23-26
www.its-daf.ru

ИНТЕРТРАНССЕРВИС

АВТОМОБИЛИ В НАЛИЧИИ

* Лизинг предоставлен ОАО «ВЭБ-Лизинг» в рамках программы финансовой поддержки малых и средних предприятий и индивидуальных предпринимателей на оплату первого платежа по договору лизинга в 2012 году. Подробности в отделе продаж по телефону +7 (495) 661-23-26

Реклама



НЕМЕЦКОЕ КАЧЕСТВО

В рамках проекта по обзору грузовых сервисных станций в этот раз мы познакомимся с деятельностью Санкт-Петербургского филиала ООО «МАН Трак энд Бас РУС». О нем рассказали технический директор Виктор Шарапка и начальник мастерской Владимир Бурмистров.

Антон МИХАЙЛОВ, фото автора



Руководство техцентра: технический директор Виктор Шарапка (справа) и начальник мастерской Владимир Бурмистров

На протяжении последних нескольких лет представительство немецкой компании занимает прочное место среди лидеров по продажам автомобилей этой марки в России. Как говорится, «положение обязывает», то есть, просто продажами дело не ограничивается. Ведь продать машину — это лишь начало, для клиента не меньшее, а иногда и большее значение имеют последующие факторы — обслуживание и ремонт.

Портрет СТО

Неудивительно, что сервисная станция MAN является важной составляющей, непосредственно влияющей на качество обслуживания клиентов. Ру-



В рабочей зоне чистота



Учебный класс невелик, но уютен

ководство фирмы отлично это понимает, поэтому пару лет назад техстанция рабочей площадью более 1 500 кв. м переехала в специально построенное здание. И это невзирая на уже определенное к тому времени место будущего представительства. Правда, надо сказать, что в настоящее время расположение техстанции на Воздухоплавательной улице не очень удобно для

большегрузов — заезд возможен лишь со стороны центра.

Первое помещение, куда попадает клиент — зона приемки. Это место, где оформляются заказ-наряды, располагаются сервис-менеджеры, в задачи которых входит выяснение потребностей клиента и оценка предстоящего объема работ с автомобилем, приехавшим на сервис.

Работа у мастеров приемки достаточно сложная, но при этом интересная. Почему? Дело в том, что основными клиентами являются транспортные компании, где, по сути, решения, касающиеся сервисных работ и их оплаты, принимает не водитель. Приемщик, получив заявку от главного инженера или управляющего парком компании-клиента, должен методом грамотной построенной беседы получить более точную информацию от водителя. Если брать некую аналогию с медицинской темой, то сначала берется некий «анамнез» автомобиля.

После того, как автомобиль направляется на техобслуживание — путь водителя лежит в клиентскую зону. Отдельное помещение, удобная мебель, техническая и развлекательная литература и хороший телевизор помогут скоротать время ожидания.

Пока водитель приехавшего на сервис грузовика или автобуса отдыхает, техническая служба оказывает полный спектр услуг — от технического регла-



**грузовой
автосервис ТРИА**

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

www.tctria.ru

ТРИА

(812) 305-0-305

**НЕ ГОТОВ
К ЗИМЕ?
ПРИЕЗЖАЙ!**

Реклама



Подъемные колонны справятся даже с тяжелым самосвалом

Недавно эвакуировали грузовик из Норвегии — выяснилось, что стоимость работ по ремонту двигателя там гораздо дороже эвакуации и ремонта в Питере

ментного обслуживания до сложного агрегатного ремонта.

Более сорока механиков на двадцати четырех постах занимаются всеми видами гарантийного и постгарантийного ремонта любых грузовиков и автобусов марок MAN и Neoplan. Причем выполняют и сложные операции, включая исправление геометрии поврежденных рам, кабин и кузовов на двух специальных стапельных стендах, а также покраску в шведской малярной камере.

Кстати, собственный окрасочный участок встречается далеко в каждом сервис-центре, даже фирменном.

Если говорить о ценах за услуги, то прейскурант разработан на все предоставляемые услуги в средних ценовых категориях. Так, работы по диагностике и ТО обойдутся в 1900 руб/нч, а самые сложные, наподобие восстановления геометрических форм или лакокрасочного покрытия — в 2600 руб/нч.

Новые посты техцентра оснастили современным оборудованием лидирующих концернов, помещения оборудовали передовой рельсовой системой вытяжки отработавших газов S-Тес. Даже агрегатная мойка — закрытого типа и последнего поколения, от финской Tejo.



Автоматическая заправка технологических жидкостей — примета современной станции

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



Оборудование позволяет восстановить геометрию кабины даже после аварии

Стенд правки рам произведен в Швеции именитой фирмой Josam, как и стенд для развала-схождения. Подкатные и ямные домкраты носят марку Nenab, мобильные подъемники (подъемные колонны) — Maha. Разнообразные станки — от немецкой Hunger, а предметом особой гордости является полный комплект спецоборудования, инструментов и оснастки от головного концерна, MAN. Наличие такого комплекта инструмента — один из главных признаков фирменности сервиса.



Разумеется, все процессы работы компьютеризированы

Мобильный сервис

Питерский филиал ООО «МАН Трак энд Бас РУС» предоставляет также крайне востребованные на рынке услуги мобильной мастерской. Дежурные механики сервисного центра могут

даже осуществить ремонт поломок техники на выезде, причем не только в Ленинградской, но и соседних областях.

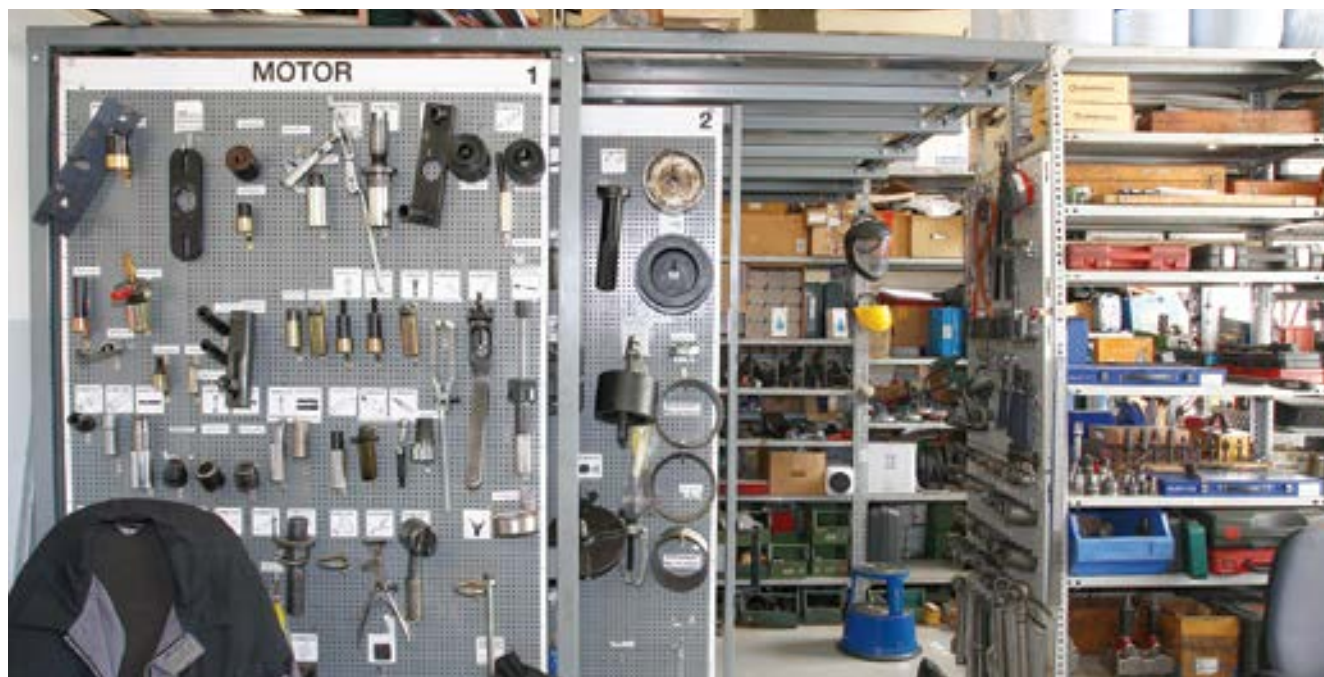
В распоряжении дилерской станции две техники — одна на базе фургона Ford Transit, — для «ближнего боя»; а для дальних поездок служит фургон

на базе среднетоннажного MAN LE. Такие автомобили мобильного сервиса — это, по сути, те же самые СТО, только без громоздкого оборудования, которое ориентировано на сложный ремонт. Такие мобильные технички очень удобны для тех видов сервисных работ, для которых нет необходимости пригонять грузовик в технический центр. Сервис приедет к заказчику сам.

Модульные системы Bott (о них мы подробно писали в «ГРУЗАВТОИНФО» №105) позволяют хранить инструменты, расходные и запасные части, а также оперативно ими пользоваться. Установленные верстаки дают возможность ремонтировать узлы в комфортных условиях, а наличие генератора и воздушного компрессора — использовать самые передовые инструменты и технологии.

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

Реклама



Все инструменты и оснастка хранятся в идеальном порядке

В результате клиенты экономят свое время, а техцентр может более оперативно реагировать на их запросы. Например, автобусные парки Санкт-Петербурга уже оценили преимущество проведения ТО на их территории, куда приезжает тот самый Transit. А клиент в Костомукше регулярно пользуется услугами «старшей» автомастерской, на базе MAN.

Еще у Санкт-Петербургского филиала ООО «МАН Трак энд Бас РУС» есть круглосуточная собственная служба эвакуации, оснащенная 4-осным эвакуатором фирмы EMPL. Этот эвакуатор серии Bison рассчитан на самые тяжелые условия работы.

На месте ему стоять не приходится — работы хватает каждый день. Помимо местных эвакуаций, случаются и длительные поездки. Причем иногда

приходится вывозить сломанную машину даже из-за границы. Так, недавно эвакуировали грузовик из Норвегии — выяснилось, что стоимость работ по капитальному ремонту двигателя там гораздо дороже эвакуации и ремонта в Питере.

Специальные программы

Надо заметить, что благодаря налаженной работе с основными страховыми компаниями Северо-Запада, процесс согласования дефектовки максимально ускорился. Иногда проводятся и регулярные сезонные кампании, распродажи запасных частей для грузовиков предыдущих поколений.

Вот, например, скидки на аккумуляторы и различные фильтры действуют



Современный склад ГСМ также автоматизирован

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



У ремонтной зоны хорошее естественное освещение. Вечером в дело вступают мощные софиты

практически круглогодично, а в настоящее время для клиента предлагается ремонтный комплект для тормозной системы — набор дисков с тормозными колодками.

Если приобретать диск сцепления в комплекте с его корзиной и выжимными подшипниками, это обойдется дешевле, чем аналогичные детали в розницу.

Ресурсы

Еще одна очень важная составляющая успешного обслуживания — собственный региональный склад, включающий более 8 000 наименований запасных частей. Помещение оборудовано палетными стеллажами с системой вертикального хранения (в том числе в лотках), позволяющей предоставить



нужную деталь буквально в считанные секунды.

Но самое важное — это, конечно, люди. Для сохранения высокого потенциала филиала все сотрудники, естественно, проходят обучение, причем в несколько этапов. Начальное обучение

занимает неделю, но этим не ограничивается. Довольно часто проводятся семинары и тренинги, как своими силами, так и приглашенными. Раз в несколько лет все семьдесят четыре сотрудника подтверждают квалификацию, проходя актуализацию.

Признание

Похоже, грамотно выбранная модель ведения дела себя оправдывает. Неслучайно работа питерского филиала заслужила высокую оценку материнской компании — техцентр завоевал первое место среди аналогичных 600 в прошлом году. А с учетом скорого открытия завода MAN в Санкт-Петербурге и переезда стиванции на новое место растущему потенциалу будет где раскрыться полностью. ●

Санкт-Петербург, Пушкин
ул. Автомобильная
д.4, лит. АЗ
(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. АЗ
(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

ЛЕГЕНДА О «ЛАПТЕЖНИКЕ»

Этот грузовик по праву считается одним из лучших советских тяжелых внедорожников. Он же — один из символов Кременчугского автомобильного завода и одно из самых массовых его изделий. Речь о знаменитом «Лаптежнике» КрАЗ-255Б.

Дмитрий ГЛАДКИЙ, фото из архива автора и ПАО «АвтоКрАЗ»

Один из первых серийных грузовиков КрАЗ-255Б в выставочной окраске. Характерных «скворечников» на крыльях еще нет. Неотъемлемой чертой внешнего облика они станут с начала 1970-х



Почти двадцать лет прошло с того момента, как КрАЗ-255Б был снят с производства. Но довольно большое количество этих грузовиков до сих пор в эксплуатации. А первые такие КрАЗы сошли с конвейера 45 лет назад.

Достойная смена

Необходимость замены довольно удачной для своего времени, но постепенно перестающей отвечать ряду

требований модели КрАЗ-214Б назрела уже к середине 1960-х гг. К 1967 г. к серийному выпуску нового тяжелого полноприводного трехосного КрАЗа все было готово. Какие же изменения были внесены в конструкцию?

Самым заметным внешним отличием стали лишь новые широкопрофильные шины. Однако большинство изменений было скрыто внутри. На смену двухтактному шестицилиндровому рядному дизелю пришел V-образный четырехтактный восьмицилиндровый

двигатель ЯМЗ-238. Новый мотор был мощнее и экономичнее.

Вот лишь некоторые данные — максимальная скорость выросла с 55 до 70 км/час, а расход топлива упал со 120 до 70 л/100 км. Кроме этого, при сравнительно одинаковой снаряженной массе грузоподъемность КрАЗ-255Б была увеличена на полтонны.

Возросли и параметры проходимости. Главную роль здесь сыграли те самые «лапти», давшие грузовику прозвище, — широкопрофильные шины



Седельный тягач КрАЗ-255В

переменного давления модели ВИ-3 размерностью 1300х530–533. Именно благодаря специфическому внешнему виду этих шин внедорожник КрАЗ-255Б и вошел в историю под именем «Лаптежник».

Но на одной лишь ширине резины и рисунке протектора «колесные инновации» не закончились. На 255-й модели впервые в истории автомобилей КрАЗ была применена централизованная система регулирования давления в шинах, управляемая с рабочего места водителя. При необходимости, например, при движении по снегу и другим



слабонесущим грунтам, водитель мог в течение нескольких минут снизить давление в шинах — с 3,8 до 1,0 атм. При снижении давления шины на опорную поверхность пятно контакта увеличивалось почти на 70%. В результате удельное давление колеса на грунт уменьшалось, а проходимость автомобиля увеличивалась. Собственно, в этом и есть смысл системы централизованного регулирования давления.

Спустя 12 лет после начала серийного производства на «Лаптежнике» будет внедрена и двухконтурная тормозная система.



Лесовоз КРАЗ-255Л был представлен в 1969 г.



Пожарный автомобиль ПАК-40 (255Б) 16650ПМ — это катер БМК-Т и его транспортер, переоборудованные на Торжокском ПО «Противопожарная техника»

Формирование семейства

Первый «собрат» у бортового грузовика появился в тот же год начала серийного производства. Речь о седельном тягаче КрАЗ-255В. При максимальной нагрузке на седло 8 т тягач мог буксировать полуприцепы полной массой до 26 т. Прежде всего, это трейлеры для перевозки гусеничной техники. Однако большое количество седельных тягачей КрАЗ уходило в войска, где они буксировали полуприцепы со специальным оборудованием,

а также ракетным вооружением.

«Трио Лаптежников» окончательно сформировалось в мае 1969 г., когда с конвейера стал сходить лесовоз КрАЗ-255Л. На тот момент КрАЗ-255 был единственным полноприводным автомобилем Кременчугского автозавода, предназначенным исключительно для народного хозяйства. В составе с прицепом-ропуском ТМЗ-803 производства Тавдинского машзавода лесовоз КрАЗ-255Л мог перевозить до 40 м куб. леса-кругляка. В незагруженном состоянии прицеп-ропуск перевозился в

сложенном состоянии непосредственно на тягаче.

В 1969 г. была создана еще одна любопытная модификация — северное исполнение, которому присвоили индекс КрАЗ-255БС. В серию эта машина не пошла, но одна из ее черт перешла на все последующие «Лаптежники». Речь здесь ни о чем ином, как о специальных надставках передних крыльев, в которых были спрятаны фары головного света. Надставки имели простую коробчатую форму, а на заводе их прозвали «скворечниками».

Почему «скворечниками»? Своими пустыми глазницами без оптики эти ящички и в самом деле напоминали «птичьи домики». Сегодня именно образ «Лаптежника» со «скворечниками» является каноническим. Самые первые КрАЗы-255Б с фарами и решеткой радиатора в стиле 214-й модели уже почти никто не помнит. А ведь если бы не экспериментальная северная версия, вполне возможно, что внешность не только «Лаптежников», но и всех КрАЗов 1970-х–1980-х гг. не получила бы одного из самых своих характерных элементов.

После «скворечников» на крыльях были установлены габаритные указатели в виде пружинного штыря с черным пластмассовым шариком на конце. Их называли «усами». При габаритах «Лап-



Экскаватор ЭОВ-4421 до сих пор используют не только инженерные войска стран СНГ, но миротворческие силы ООН



Радиолокационный дальномер ПРВ-16Б, принадлежавший силам ПВО Чехословакии

тежника» они помогали при маневрировании. После того, как на КраЗ-255Б, КраЗ-255В и КраЗ-255Л стали устанавливать два широких прямоугольных зеркала заднего вида, классический образ «Лаптежника» был окончательно сформирован.

Армейская служба

Не секрет, что «Лаптежник» создавался, прежде всего, для нужд Министерства обороны. Как это ни странно, но систем вооружений на шасси КраЗ-255Б Советская Армия, можно сказать, не устанавливала. Зато «Лаптежник» стал, пожалуй, главным базовым грузовиком инженерных войск.

Каждая военная инженерная спецмашина, созданная на шасси КраЗ-255Б, заслуживает отдельного рассказа. Опыт их применения был накоплен немалый. Один только понтонно-мостовой парк ПМП и его более поздний вариант ПМП-М чего стоят! В свое время эта система была лучшей в мире в своем классе. Этот парк состоял на вооружении стран участниц Варшавского договора. Но не только их! Понтонно-мостовой парк ПМП покупали даже «проклятые капиталисты». До сих пор ПМП служит, например, в вооруженных силах Финляндии. Не менее удачными инженерными спецмашинами были



Речное звено понтонно-мостового парка ПМП Вооруженных сил Финляндии



Береговое звено понтонно-мостового парка ПМП-М. Этот экземпляр служит в республиканском отряде специального назначения (РОСН) МЧС Беларуси



Множество фан-траков на базе КрАЗ-255Б создано в Германии. Один из них успешно используют в качестве свадебного

тяжелый механизированный мост ТММ, общевоинской экскаватор ЭОВ-4421.

Также на базе «Лаптежника» были созданы топливозаправщики и уникальная аэродромная установка проверки гидросистем сверхтяжелых транспортных самолетов. Силы противовоздушной обороны использовали радиолокационные дальнометры, смонтированные на шасси КрАЗ-255Б. Седельные тягачи КрАЗ-255В трудились в ракетных войсках стратегического назначения, буксировали полуприцепы с ракетами ПВО.

Армии братских Советскому Союзу стран пошли еще дальше и строили

на основе КрАЗ-255Б суррогатные бронетранспортеры. Так поступала, например, Ангола. В Республике Куба на шасси КрАЗ-255 создали самоходную артиллерийскую гаубицу с оригинальной бронированной кабиной. Северная Корея удлиняла раму «Лаптежникам» и на эту базу устанавливала пусковую установку зенитно-ракетного комплекса «Печора-2».

Иностранная карьера

Отдельного рассказа заслуживает не только военная, но и зарубежная карьера «Лаптежника». Именно

интересу со стороны зарубежных заказчиков в конце 1960-х КрАЗ-255Б обязан появившимся «разнообразием» цветовой палитры.

Дело в том, что поначалу серийный (выставочные не в счет) «Лаптежник» мог быть любого цвета, при условии, что этот цвет — защитный хаки. Но усилия В/О «Автоэкспорт» по продвижению грузовика на рынки «жарких» стран не прошли даром. Южный заказчик требовал соответствующий пустынный песочный колер. В итоге «Автоэкспорт» закупил где-то за границей большое количество песочной краски и с тех пор, начиная с модификаций КрАЗ-255БЭ/



В Венгрии на шасси КрАЗ-255Б установили фюзеляж от «кукурузника» Ан-2. Результатом стал эффектный шоу-стоппер для различных технических фестивалей



В 1980-х шведская фирма Bro AB по заказу «Совинтеравтосервиса» построила несколько эвакуаторов



Самосвалы на базе КраЗ-255Б сам завод не изготавливал, но число «конверсий» не так уж и мало. Этот экземпляр работает в Польше



Шоу-трак KRAZY Crocodile, построенный непосредственно заводом КраЗ

БТ, все «Лаптежники» в экспортно-тропическом исполнении стали краситься в песочный цвет.

Официально «Лаптежники» поставлялись на рынки более 50 государств всех континентов, за исключением Австралии и Антарктиды. Много этих вездеходов в зарубежных странах на ходу и сегодня. Особенно их присутствие ощущается в Польше и Германии. После списания с военной службы немало этих автомобилей попало в частные руки. В Польше очень много этих грузовиков было переоборудовано в эвакуаторы, а в Германии построили немало фан-траков, которые участвуют в автошоу, возят туристов в горах и даже

используются в качестве флагманских автомобилей свадебных кортежей.

Цифра в истории

До развала СССР Кременчугский автомобильный завод изготовил и поставил в Советскую Армию, страны Варшавского Договора, а также в армии других государств мира почти 82 000 армейских автомобилей КраЗ-255Б/Б1.

Рекордным был 1981 г., когда КраЗ Министерству Обороны и на экспорт отгрузил 5 591 автомобиль КраЗ-255Б1. Всего Кременчугским автомобильным заводом было изготовлено 197 155 машин этого семейства.

После того, как Советский союз прекратил свое существование, «Лаптежник» оставался на конвейере еще два года. С производства эти автомобили КраЗ снял по собственной инициативе в 1993 г., окончательно освободив дорогу вездеходам нового поколения.

Если взять общее количество изготовленных автомобилей семейства КраЗ-255Б, то эта цифра составит почти четверть от всего объема всех КраЗов, выпущенных в Кременчуге в советский период. «Лаптежник» — это один из самых удачных КраЗов всех времен и по праву считается одним из символов завода и, по сути, является олицетворением Кременчугской марки. ●



Один из частных польских эвакуаторов, созданных «народными умельцами»

ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ



РЕССОРЫ

ЛИСТЫ, СТРЕМЯНКИ, ПОЛУРЕССОРЫ, САЙЛЕНТБЛОКИ, ПАЛЬЦЫ, ВТУЛКИ, СЕРЬГИ, ПНЕВМОРЕССОРЫ, ОПОРЫ, КРОНШТЕЙНЫ, АМОТИЗАТОРЫ.

**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) 451-15-88, 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 MAN
тел: 8-981-767-45-82
8-981-767-45-83
8-911-995-28-05
sigma-service@mail.yandex.ru

Запчасти для грузовиков MB
ASTROS AXOR ATEGO
РЕМКОМПЛЕКТЫ ЗАПЧАСТИ ДЛЯ КПП
СУППОРТОВ И РЕДУКТОРОВ
Санкт-Петербург, ул. Салова, д. 57
т./ф. +7 (812) 712-8838, моб. 8-911-979-4487
www.orion-auto.net
lvb@aport.ru

EURO AUTO
Запчасти для грузовиков
Магазины запчастей и разборки 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, 9б
(812) 248-88-00 (812) 366-02-32

BR Turbo **ТУРБОКОМПРЕССОРЫ**
Garrett
Schwitzer
KKK
Holset
IHI
Mitsubishi
Санкт-Петербург, Московское шоссе, 46,
тел.: (812) 703-35-63, моб. +7 (911) 703-77-33.
Москва, Дмитровское шоссе, 100,
*тел.: (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

Реклама

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, резница

т./ф. (812) 320-4352 (1)

Продажа техники

 **www.daf-spb.com**

BOSCH **ACC** ООО "АВТОСПЕЦСЕРВИС" **www.diesel-center.ru**

Дизель Центр

РЕМОНТ

COMMON RAIL Санкт-Петербург
 Южное шоссе, 39
 (812) **982-25-53**

ТНВД **983-77-55**

НАСОС-ФОРСУНОК **572-96-20**

НАСОСНЫХ СЕКЦИЙ т./ф.: **572-96-37**

КАМАЗ **IVECO** **ZE**

- КАМАЗ ЦЕНТР
- ТО КМУ Palfinger, Fassi, Hiab
- 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 **SCANIA** **SAF**

для прицепов и полуприцепов
 с осями for, saf, brw, fruehauf, york, kassbohrer, gigant.

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

MIRTRANSPORTA.RU

ФОТООБЪЯВЛЕНИЯ

Одет, как надо!

UNISOD™

(812) 971-53-38

 **UNISOD™**

Полукombineзон «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**

Реклама

ФОТООБЪЯВЛЕНИЯ

IVECO



ДАЙ ПЯТЬ!

Шасси IVECO Daily 35S15L
(wb 3000, 3450, 3750; Евро 4).
ЦЕНА базового шасси DDP СПб
от **1 166 000 руб.**
Тел. +7 (812) 603-23-33



ДАЙ ПЯТЬ!

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



ДАЙ ПЯТЬ!

Шасси IVECO Daily 35C11L
(wb 3000, 3450, 3750, 4100; Евро 5).
ЦЕНА базового шасси DDP СПб
от **1 104 000 руб.**
Тел. +7 (812) 603-23-33



ДАЙ ПЯТЬ!

Шасси IVECO Daily 35C13L
(wb 3000, 3450, 3750, 4100; Евро 5).
ЦЕНА базового шасси DDP СПб
от **1 106 000 руб.**
Тел. +7 (812) 603-23-33



ДАЙ ПЯТЬ!

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



Седельный тягач IVECO STRALIS AS440S56TZ/P
Цена DDP Санкт-Петербург –
4 150 000 руб.
(в том числе НДС-18%)
Тел. +7 (812) 603-23-33



Седельный тягач IVECO TRAKKER AT410T50 EZ 192 – 8x4 EURO 5
Цена DDP СПб – **195 000 Евро***
* с учетом утилизационного сбора.
Тел. +7 (812) 603-23-33



Седельный тягач IVECO TRAKKER AT380T56 EZ 275 T/BU 8x6 EURO 5
Цена DDP СПб – **13 025 000 руб.***
*с учетом утилизационного сбора.
Тел. +7 (812) 603-23-33



Седельный тягач IVECO Trakker AT440T41T/P (6x4)
Цена DDP СПб – **7 815 000 руб.***
*с учетом утилизационного сбора.
Тел. +7 (812) 603-23-33



Самосвал на базе шасси IVECO Trakker AD380T38N (6x4)
Цена за ед. DDP Санкт-Петербург –
4 886 000 руб.
(в том числе НДС-18%)
Тел. +7 (812) 603-23-33



Самосвал на базе шасси IVECO TRAKKER AD410T42N (8x4)
Цена DDP Санкт-Петербург –
5 760 000 руб.
(в том числе НДС-18%)
Тел. +7 (812) 603-23-33



Школьный автобус
(мест: 21+1+1) на базе фургона Ivesco Daily 50C15V
Цена в стандарте DDP Санкт-Петербург –
2 200 000 руб.
Тел. +7 (812) 603-23-33



Автобус II класса модель 2227UT «Маршрутка» (мест: 19+7+1) на базе фургона Ivesco Daily 50C15V
В наличии, цена с опциями –
1 750 000 руб.
Тел. +7 (812) 603-23-33



Автобус II класса модель 2227UU «Маршрутка» (мест: 18+8+1) на базе фургона Ivesco Daily 50C15V
В наличии, цена с опциями –
1 750 000 руб.
Тел. +7 (812) 603-23-33



Автобус класса В модель 2227UU (мест: 19+1) на базе фургона Ivesco Daily 50C15V
В наличии, цена с опциями –
1 750 000 руб.
Тел. +7 (812) 603-23-33



Междугородный люкс автобус crossway 12 / 12.8m
Механическая КП ZF 6S.1600 Cursor.
*Автоматическая КП Voith D864.5 Cursor
* Заказной опцион
Цена: **7 953 000 руб.**
Тел. +7 (812) 603-23-33



Люкс турист MAGELYS PRO 12,8m
330 KW (450 лс) EURO 5
Цена: **11 800 000 руб.**
Тел. +7 (812) 603-23-33



Эвакуатор АЗ-444250 на базе шасси Ivesco Daily 70C15
Эвакуаторная платформа SP 2 подъемно-сдвижного типа (пр-ва «Центртранстехмаш»)
Цена на условиях DDP –
1 920 000 руб. (в том числе НДС-18%)
Тел. +7 (812) 603-23-33



Самосвал на базе шасси IVECO TRAKKER AD410T42N (8x4)
Цена на условиях DDP Санкт-Петербург –
5 760 000 руб. (в том числе НДС-18%)
Тел. +7 (812) 603-23-33

ФОТООБЪЯВЛЕНИЯ



Самосвал IVECO Trakker AD380T38H

2012 г.в., новый, 6х4, 380 л.с., бак 300 л., кузов Cantoni 16 м.куб., 6МКПП, колесная база 3500/1390 мм, двигатель CURSOR 13 Euro 3.

Цена: **уточняйте у менеджера**

Тел. +7(812) 640 64 64



IVECO Daily 35C15V

2009 г.в., пробег 87 000 км, 3 л, 146 л.с., цельнометаллический фургон 15,6 м.куб., 6МКПП, иммобилайзер, масса полная 3500, бак 70 л.

Цена: **850 000 руб.**

Тел. +7(812) 640 64 64



Промтоварный фургон на базе шасси IVECO Daily 45C15, кат. В

2012 г.в., 4х2, двигатель F1A LD / Euro 4, 146 л.с., 6МКПП, иммобилайзер, полная масса 4600 кг, ABS + ASR + ESP, топливный бак 70 л.

Цена: **1 490 000 руб.**

Тел. +7(812) 640 64 64



Бортовая платформа на базе шасси IVECO Daily 70C15

2012 г., 4х2, двигатель F1C E / Euro 4, 146 л.с., 6МКПП, полная масса 7000 кг, цвет кабины - красный, бак 100 л., дл.платформы 6200 мм.

Цена: **1 720 000 руб.**

Тел. +7(812) 640 64 64



Седелный тягач IVECO Stralis AT440S45 T2P

2012 г.в., 6х4, двигатель Cursor 10, Euro 5, 450 л.с., 6МКПП, бак 600 л, низкая кабина, 1 сп. место, полная масса 44 т

Цена: **СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ!**
Уточняйте у менеджера

Тел. +7(812) 640 64 64



IVECO Daily 50C15V

2012 г.в., новый, двигатель 3 л, EURO 4, 146 л.с., цельнометаллический фургон 15,6 м.куб., 6МКПП, пневмо-сиденье с подогревом, бак 100 л.

Цена: **1 590 000 руб. СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ!**

Тел. +7(812) 640 64 64



DAF XF 105.410 Space Cab Euro 5

Новые. 2012 г. МКПП, Бак 850 л. В наличии. Кондиционер.

Цена: **88 500 Euro**

www.man-its.ru +7 (962) 967-20-89



MAN TGS 33.430 6x4 BBS. Euro 3

Кабина L – 1 спальник. Новые. 2012 г. Германия. Кондиционер. В наличии.

Цена: **108 900 Euro.**

www.man-its.ru +7 (962) 967-20-89



MAN TGS 19.400 4x2 BLS

Кабина L – одно спальное место. Новые. 2012 г. Германия.

Цена: **83 600 Euro.**

www.man-its.ru +7 (962) 967-20-89

**Телефон
отдела
рекламы**

(812) 603-20-96



Самосвальные полуприцепы Grünwald system Langendorf. Объем 31-34 куб. м. Полуциркульный 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



ТОНАР 9523

Г/п 39 т. Объем кузова 28 м.куб. 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 м.куб., 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



BISON NW-34

П/прицеп самосвал BISON NW-34 - объём кузова 35 м.куб., 3 оси, марки BPW, максимальная нагрузка 39 тн.

Цена: **1 600 000 руб.** ООО «ЭВЭН»

8 (911) 924-16-12, 8 (800) 200-16-12

ПОДПИСКА 2013

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

VI Международный Автомобильный Фестиваль



Мир автобусов 2013

АВТОБУСЫ • СЕРВИС • ИТ-РЕШЕНИЯ • ИНФРАСТРУКТУРА • ТРЕНИНГИ



www.exprobus.ru

телефон:

+7 903 775 1417, +7 903 776 1417
8 800 333 1417

**24-26
апреля
2013**

Московская область, Коломна
Автоколoнна 1417

Организаторы
Organizers



МОСТРАНСАВТО
АВТОКОЛОМНА 1417



EvoBus

OMNIplus



HIGER



SETRA



SCANIA



Mercedes-Benz



NEOPLAN



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.



**Коммерческие
автомобили**

Дополнительная информация — по телефону информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441 и на сайте www.volkswagen-commercial.ru (16+)

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



Серьёзное финансовое предложение

5% переплата по кредиту и 5% КАСКО

первоначальном взносе от 15% и сроке от 13 до 36 месяцев; процентная ставка при сроке от 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 (звонки 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 № 223977) или ОАО «ВСК» (лицензия ФССН № 062177), для всех вышеперечисленных моделей кроме Volkswagen Caddy в ОАО «Ингосстрах» (лицензия ФССН № 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 № 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 31.12.2012 г.

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

Реклама