новинки

2 (109) MAPT 2013

ГРУЗАВТОИНФО

ГРУЗОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ В ДЕТАЛЯХ • MIRTRANSPORTA.RU









XET-TPUK KAMA3A DAKAR' 2013 MERCEDES-BENZ VIANO
VIP-МИНИВЭН

Открой

мир транспорта

НОВОСТИ • НОВИНКИ • ТЕХНИКА • СПЕЦТЕХНИКА БИЗНЕС • СЕРВИС • НА ДОСУГЕ • БЛОГ ГЛАВРЕДА ФОТО • ВИДЕО



Грузовой автотранспорт в деталях www.mirtransporta.ru



B HOMEPE:

новости

4 Новости

новинки

16 Явная угроза Премьера Mercedes-Benz Arocs

ТЕХНИКА

- 22 Оригинальный подход Завод «ПромТех»
- 26 Собственное видение Разработки «Самотлор-НН»
- 30 Един в трех лицах Тест-драйв Mercedes-Benz Viano
- 34 Альянсовый близнец Тест-драйв Nissan Cabstar

СПЕЦТЕХНИКА

38 Незаметные работники Терминальные тягачи

БИЗНЕС

- 44 Первое событие года Конференция AutoInvest
- 46 Остановить нельзя ехать Проблемы грузовиков в городе

СЕРВИС

52 Первый в области IVECO-центр в Сертолово

НА ДОСУГЕ

56 Возвращение чемпионов Dakar' 2013



30



56 DAKAR' 2013 — хет-трик КАМАЗа



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

Дизайн и верстка

Георгий КОСТЕРИН

Печать

000 «Цветпринт»

Адрес редакции

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

Подписано в печать 27.02.2013 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

Редакция не несет ответственности за содержание предоставленных рекламных материалов.

Рукописи не возвращаются и не рецензируются.

16+

В ДЕСЯТКУ! навстречу юбилею



Похоже, да. Весна — символ обновления и новых начинаний.

Я хорошо помню весну 2004 г. Именно тогда у меня появилась первая цифровая камера. Это был смешной по нынешним временам 3-мегапиксельный Nikon Coolpix. Но тогда этот аппарат казался мне чудом техники и свою историческую роль сыграл.

Так что лично для меня 2004 г., в некотором роде, стал знаковым. А чем жила отрасль в 2004 г. — напомнит наш хронограф.

Дмитрий ГЛАДКИЙ

Volvo Trucks Россия от всей души поздравляет с 10-летним юбилеем журнал «ГРУЗАВТОИНФО»! Пусть плодотворные идеи не иссякают, а результаты с каждым годом становятся все весомее! Всему коллективу журнала «ГРУЗАВ-ТОИНФО» мы желаем благополучия, процветания и достижения больших творческих высот!

> Уважаемая редакция «ГРУЗАВТОИНФО»! Поздравляем вас с 10-летним юбилеем. От всего коллектива ООО «ДАФ Тракс Рус» желаем Вам процветания

Грузовой автосервис «ТРИА» поздравляет наше любимое издание «ГРУЗАВТОИНФО» с юбилеем.

и долголетия.

Надеемся на продолжение взаимовыгодного сотрудничества.

Желает вам успехов и процветания, креативных идей, творческих свершений, восторженную читательскую публику.

Будьте красивыми, яркими, оригинальными и продолжайте нас радовать еще долгие годы.



Поздравляем с 10-летием и желаем удачи во всех начинаниях!

Не останавливайтесь на дости<mark>гнутом, а двигайтесь</mark> вперед, воплощая все творческие замыслы.

Пусть вам всегда сопутствует уверенность в завтрашнем дне и бесконечный оптимизм!

С днем рождения!

ПИТЕРТРАКЦЕНТР официальный дилер IVECO





Новый СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР 24 поста

* в зависимости от комплектации

250 000

(812) 677-6692 Волхонское шоссе, д.5

- СТО и кузовной ремонт
- Продажа запчастей
- Новые автомобили
- СПЕЦИАЛЬНЫЕ ЦЕНЫ

(812) 326-46-89 (812) 603-23-33 (многоканальный)

(812) 326-46-92 г.Санкт-Петербург, ул. Магнитогорская, 17А

(812) 326-46-81 www.iveco-ptc.spb.ru

ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА

Коммунальные спецнадстройки делает Турция и Южная Корея, монтаж на шасси осуществляет Украина, оплачивает Япония, а получает Афганистан. Примерно так выглядит схема контракта ПАО «АвтоКрАЗ» и Организации Объединенных Наций.

О шнекороторном снегоочистителе, созданном в рамках контракта с ООН, мы рассказывали в прошлом номере. Однако выполнение контракта продолжается, и в его рамках появляются новые варианты спецмашин.

Совместно с турецкой фирмой Каtmerciler в Кременчуге изготовили комбинированный спецавтомобиль КрАЗ-63221 «Дорожник» с вакуумным подметально-уборочным КАТ/ RSW6. Объем бункера для мусора и пыли составляет 6 куб. м, объем бака для воды — 1 500 л. Кроме этого, в состав коммунально-дорожного оборудования автомобиля входит снегоуборочный отвал Kalnik шириной 3,2 м хорватской фирмы Rasco. Также автомобиль оснащен кондиционером и системой ABS.

Правительство Японии уже доставило три КрАЗа для уборки снега на главной транспортной артерии Афганистана — перевале Саланг. Это



первая партия снегоуборочных автомобилей, закупленных и поставляемых Управлением ООН по Обслуживанию Проектов (ЮНОПС) по поручению правительства Японии.

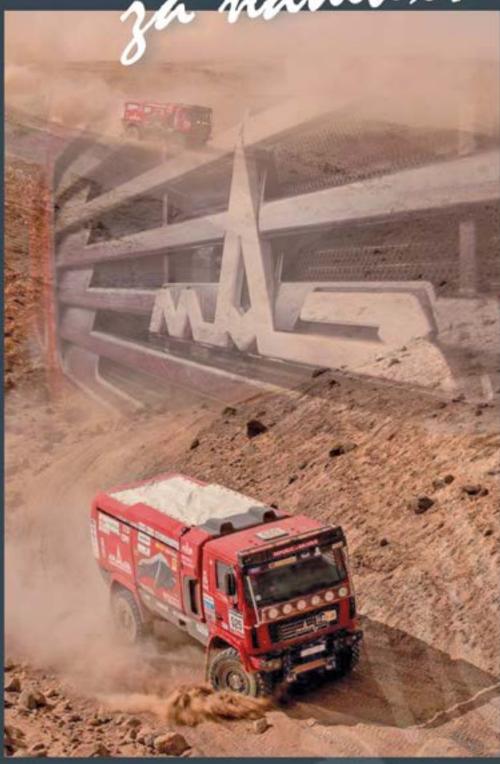
ПАО «АвтоКрАЗ» — официальный поставщик техники как гражданского, так и военного назначения для ООН. Ранее автомобили КрАЗ неоднократ-

но поставлялись для несения службы в миротворческих контингентах ООН в «горячих» точках в Южном Судане, Либерии, Косово, Афганистане и др. Также «АвтоКрАЗ» осуществлял поставки грузовиков в адрес Министерства Общественных Работ Афганистана.





Foreen za namus!



МАЗ-СПОРТавто

www.maz.by

АВТОБУСЫ-ОЛИМПИЙЦЫ

«Группа ГАЗ» поставит до конца 2013 г. 709 автобусов ГолАЗ большого и особо большого класса для транспортного обслуживания гостей и спортсменов XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр в Сочи 2014 г.

Контракты на поставку автобусов заключены между ООО «Русские автобусы — Группа ГАЗ» и ГУП «Мострансавто», основным транспортным оператором Олимпиады.

В рамках контрактов будут поставлены 282 автобуса большого класса ГолАЗ-5251 «Вояж» (включая 150 машин в специальном исполнении для пассажиров с ограниченными возможностями передвижения и пользователей инвалидных колясок), 370 автобусов особо большого класса ГолАЗ-6228 (включая 77 машин в специсполнении), 57 туристических автобусов ГолАЗ-52911 «Круиз».

Модификации автобусов ГолАЗ на шасси Scania были разработаны



«Группой ГАЗ» совместно с компанией «Скания Русь», которая также является поставщиком Игр 2014 года в Сочи. Автобусы ГолАЗ будут изготовлены на шасси Scania экологических стандартов Euro-4 и Euro-5 с роботизированной коробкой передач Scania Opticruse в специальной комплектации.

В автобусах изменены колесные арки для обеспечения возможности установки противогололедных цепей. Автобусы будут оснащены навигатора-

ми ГЛОНАСС, оборудованием электронного информирования пассажиров на русском и английском языках, а также Wi-Fi. В целях безопасности в кабинах водителя и в салонах будут установлены видеокамеры с возможностью передачи данных на пульт диспетчерской.

Общая стоимость техники превышает 6 млрд руб. Автобусы будут обслуживать магистральные маршруты между олимпийскими объектами. Поставка техники будет завершена до конца 2013 г.

ЭЛЕКТРОННЫЙ ПОМОЩНИК

Приоритеты современных разработок для коммерческого транспорта — снижение вредных выбросов и минимизация затрат владельцев автопарков. Для решения этих задач компания Bosch разработала инновационную систему помощи водителю — Eco.Logic motion.

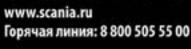
Используя дополнительные навигационные данные, в частности, информацию о спусках, подъемах и поворотах, через которые должен пройти автомобиль, система Eco. Logic motion оптимизирует работу двигателя и трансмиссии. В итоге удается достичь снижения как расхода топлива, так и выбросов CO2.



Bosch начал серийное производство системы вместе с Mercedes-Benz Trucks. Компания Bosch поставляет оборудование, программную платформу и систему «электронный горизонт», а компания Mercedes-Benz — соответствующее прикладное ПО.

На основе цифровой карты система создает трехмерную модель пространства, в которую включена информация о спусках, подъемах и поворотах. Эта модель в сочетании с точными данными о местоположении транспортного средства, полученными с помощью GPS, дает подробное представление о характере местности. Эта инновация под названием «электронный горизонт» значительно превосходит по своим возможностям такие системы ближнего действия, как радары или видеодатчики.

Исследование, проведенное компанией Bosch в реальных условиях, демонстрирует удивительный потенциал этой технологии. Согласно полученным данным, использование Eco.Logic motion позволяет снизить расход топлива в среднем на 3%, в зависимости от сложности маршрута.



ЗНАК КАЧЕСТВА



Дилерские центры Scania:

- Абакан (СаянСкан) +7 (3902) 35 99 00
- Барнауп (АлтайСкан) +7 (3852) 55 58 60
- Волжожий (ВолгаСканЦентр) +7 (8443) 56 31 61
- Bonrorpag (Bonrorpag (pastlepeur) +7 (8442) 78 11 78
- Вологда (ВологдаСкан) +7 (8172) 52 30 30
- Воронеж (Сканеж) +7 (473) 260 64 64
- -Тубкин, Белгородская обл. (Аргос Скан) +7 (47241) 963 98
- Екатеринбург (ЕкатеринбургСкан) +7 (343) 236 61 46
- Екатеринбург (Предприятие "Сгройкомплект")
 +7 (343) 311 12 11
- Иркутск (Эланд) +7 (3952) 55 33 10
- **Казань** (Скан-Центр) +7 (843) 567 16 16
- Калининград (Автомеканика) +7 (4012) 56 57 01
- Кемерово (Кемерово-Скан Грузовые Машины) +7 (3842) 772 112
- Киров (ВиткаСкан-МОТОР) +7 (8332) 52 00 01
- Кострома (АвтоСканКострома) +7 (4942) 22 03 01
- Краснодар (Краснодар-Скаж) +7 (861) 666 77 10

- Красноярск (СибСкан-Сереис) +7 (391) 273 71 71
- Липецк (ПИПЕЦККОМГРАНС) +7 (4742) 358 222
- Москва (Север-Скан) +7 (495) 994 08 82
 Москва (Скания Сервик, МКАД 50 км) +7 (495) 644 65 57
- Москва (Скания Сервис г. Голицыно, Минокое ца.) +7 (495) 787 50 01
- Москва (Скания Сервис с. Балобаново, Горьковское ш.) +7 (495) 787 50 07
- Mocksa (Ckair-Юго-Восток) +7 (495) 925 21 08
- Мурманск (МурманСкан) +7 (8152) 55 43 41
- **Бережные Челны** (Компания Альфа) +7 (8552) 77 82 82
- Нижний Новгород (Асат-Скан-Сервис) +7 (831) 220 00 33
- Нижний Новгород (Транссервис) +7 (831) 274 85 67
- Новокузнецк (Кемерово-Скан Грузовые Машины)
 +7 (3843) 70 50 05
- Новосибирск (СибТранСкан) +7 (383) 303 12 80
- OMCK (OMCKEXAM) +7 (3812) 98 85 85
- Оренбург (Оренбург-СканСервис) +7 (3532) 30 00 03
- Пермь (Предприятие "Стройкомплект") +7 (342) 204 24 44

- Ростов-на-Дону (Транс-Абсолит Экспорт-Импорт) +7 (863) 291 93 33
- Рязань (РязаньСкан) +7 (4912) 50 00 10
- Самара (Самара-Скан-Сервис) +7 (845) 278 70 22
- Санкт-Петербург (Петроскан, г. (ертолово) +7 [812] 449 80 70
- Санкт-Петербург (Петроскан, пос. Шушары)
 +7 (812) 449 80 90
- Саратов (Балпранс) +7 (8452) 79 99 93
- -Covin (Ckanius Cepeac) +7 (862) 258 83 34
- Сургут (СканСервисСургут) + 7 (3462) 55 60 99
- Тверь (Верхнезопиский ТехЦентр Грузовые Машины) +7 (4822) 45 20 17
- Тюмень (ПоменьСкан) +7 (3452) 68 53 32
- Уфа (УфаАвтоСкан) +7 (3472) 92 91 61
- Хабаровск (ДВ (кан) +7 (4212) 24 00 45

- Чебоксары (Дорисс-Скан) +7 (83540) 232 37
 Челабинск (Южный Урал Скан) +7 (351) 729 84 33 Чита (Читаскансервис) +7 (3022) 44 77 00

ПЕРВЫЙ ПОШЕЛ

В середине февраля первый Volvo FH нового поколения отправился к владельцу. Жан-Пьер Дюкурно, обладатель первого тягача FH, получил ключи от своего приобретения в Вольво Трак Центре французского города Руасси-ан-Франс, расположенного недалеко от Парижа.





Господин Дюкурно с сентября ждал момента, когда можно будет забрать свой тягач. Именно тогда он стал победителем благотворительного аукциона на eBay. В торгах участвовало 35 человек со всей Европы. Дюкурно предложил самую высокую ставку — 150 000 евро за новый FH.

Почти все автомобили в парке компании Transports

Ducournau — Volvo. За годы деятельности было опробовано
много различных моделей Volvo, начиная от F89 1974 г. выпуска и заканчивая самым современным на сегодня новым
Volvo FH. Всего в парке насчитывается более 300 единиц.

Жан-Пьер Дюкурно основал компанию в 1971 г. Главный офис компании находится в городе Флассан-сюр-Иссоль, расположенном недалеко от Тулона на юге Франции.

В марте Жан-Пьер Дюкурно отправится в Южную Африку, чтобы передать средства от аукциона благотворительной организации Star for Life. Организация занимается проведением образовательных программ с целью прекращения распространения ВИЧ-инфекции среди молодых людей.

НА ПОЛНОМ ГАЗУ

На новом многотопливном автозаправочном комплексе «Газпромнефть», расположенном в Санкт-Петербурге на Пулковском шоссе, прошла заправка газомоторным топливом автомобилей спортивной команды «Яровит-ё-моторспорт».

Два автомобиля команды — спортивный гибридный кроссовер и грузовик технической поддержки, оборудованные битопливными двигателями, были заправлены метаном. После заправки они отправились на единственный в мире снежно-ледовой ралли-рейд «Россия — Северный Лес». Заезды «Северного Леса» прошли 15-16 февраля на горнолыжном курорте «Игора» в Ленинградской области.

Из всех участников гонок «Россия — Северный Лес» только команда «Яровит-ё-моторспорт» выступает на автомобилях, заправленных метаном. Новая машина команды «Яровит» с гибридным двухтопливным двигателем

может работать как на бензине, так и на сжатом газе из баллонов, размещенных за кабиной водителя.

Для транспортировки спортивного кроссовера и его заправки во время соревнований используется спортивный грузовой автомобиль технической поддержки категории Т5 с сервисным модулем контейнерного типа. Грузовик оборудован газодизельным двигателем (работает на дизельном топливе или метане) и газобаллонной станцией общим объемом 1 200 литров. Она способна обеспечить газомоторным топливом в ходе соревнований как сам автомобиль техподдержки, так и спортивный кроссовер.

На новой многотопливной АЗС «Газпромнефть» на Пулковском шоссе помимо бензинов, дизельного топлива и уже привычного сжиженного углеводородного газа (СУГ) реализуется компримированный природный газ (КПГ). В выхлопных газах автомобиля, работающего на КПГ, содержится в 4-5 раз меньше вредных веществ, чем в выхлопных газах автомобиля с бензиновым двигателем.

Газ не образует отложений в топливной системе, поэтому срок эксплуатации двигателя, заправляемого КПГ, в 1,5 раза больше. При использовании КПГ экономия расходов на топливо достигает 40%.









ВМЕСТИМОСТЬ — 2 ЕВРОПАЛЛЕТА***



CITROËN **JUMPER CHASSIS** ot **933 000** py6 "

ШИРОКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ ТРАНСФОРМАЦИИ ***



CITROËN **JUMPER FOURGON** ot **969 000** py6 "

ДО 17 м² БИЗНЕС-ПРОСТРАНСТВА ***



CITROËN **JUMPER MINIBUS** ot **1 217 000** py6 "

ДО 22 ПАССАЖИРОВ ***

Представляем Вам программу Citroën Business, с которой ваш бизнес покорит новые высоты. Корпоративных клиентов ждет всесторонняя поддержка в вопросах покупки и дальнейшего обслуживания автомобилей.

Это и специально выделенные менеджеры, и парк автомобилей для тест-драйва, и услуга предоставления подменного автомобиля и, конечно, гарантия оперативной сервисной помощи. Пристегните ремни и приятного полета бизнес-классом!

Для корпоративных клиентов действует специальное предложение.



ОБУВЬ ДЛЯ АВТОБУСОВ

Первые всесезонные шины Goodyear Marathon Coach и зимние шины Goodyear Ultra Grip Coach, разработанные специально для туристических автобусов, впервые представленные на выставке IAA' 2012, появились в продаже в России.



Шины Goodyear Marathon Coach выпускаются в типоразмерах 295/80R22.5 и 315/80R22.5 и имеют ассиметричный рисунок протектора, что играет важную роль в обеспечении равномерного износа и увеличении срока службы — именно эти показатели являются главными преимуществами данного продукта.

Помимо этого, неравномерному износу, такому как скосы и быстрый износ плеча, успешно противостоит усиленное внешнее плечо.

Особый состав с использованием технологии Sileflex увеличивает пробег шины. Также благодаря этому составу в сочетании с технологией Flexomatic значительно улучшены показатели управляемости на мокрой поверхности.



Зимние шины Goodyear Ultra Grip Coach также доступны в размерах 295/80R22.5 и 315/80R22.5 Широкий рисунок протектора состоит из отдельно стоящих блоков, а отличная управляемость на снегу и льду достигается за счет часто нарезанных канавок и полуоткрытых плечей. «Вафельные» канавки обеспечивают равномерный износ.



УНИКАЛЬНЫЙ САМОСВАЛ

Официальный дилер Scania предприятие «Стройкомплект» осуществил поставку уникального самосвала P420CB8x4EHZ, изготовленного по спецзаказу для крупнейшего предприятия металлургической промышленности Уральского региона.

Уникальность этого автомобиля заключается в том, что самосвал предназначен для перевозки горячего шлака. Кузов самосвала изготовлен из высокопрочной стали, благодаря чему возможно перевозить шлак температурой 400 градусов (по техническим характеристикам стали, кузов выдерживает температуры до 590 градусов).

Транспортировка шлака довольно сложный процесс и проходит в несколько этапов. По технологии из домны по железнодорожной ветке вагонетками вывозят горячий шлак.

Температура шлака на этом этапе составляет до 400 градусов по Цельсию. Вагонетки заезжают в железнодорожный тупик, и затем шлак из них выливается в шлакоотвал и уже из него экскаватором перегружается в самосвал, который и везет его до места назначения.

Самосвал Scania уже работает на металлургическом предприятии и пока справляется с поставленными задачами. Спустя несколько месяцев специалисты смогут полностью оценить его работу и сделать окончательные выводы.



ИВ-Сервис официальный дилер IVECO

DAILY EUROCARGO STRALIS TRAKKER CRELITEXHUKA IRISBUS П/ПРИЦЕПЫ

Полная гамма для Вашего бизнеса

Работа с концерном IVECO с 1995 года

- Продажа всего модельного ряда автомобилей IVECO
- Сервисная станция, признанная лучшей среди дилеров IVECO в России по итогам 2011 года
- Большой склад запасных частей
- Интернет-магазин оригинальных запчастей IVECO www.shop.iv-service.ru
- Продажа и обслуживание прицепов и полуприцепов европейских производителей
- Работа с 9.00 до 22.00 ежедневно без обеда и выходных.



Продажа а/м, запчасти, сервис: Московское шоссе, д. 233 A Продажа автомобилей: Пулковское шоссе, уч.10

(812) 640-64-64 www.iv-service.ru













АРАВИЙСКИЙ ВОИН

На выставке IDEX 2013 в Абу-Даби состоялся дебют бронетранспортера KRAZ-ASV — совместной разработки ПАО «АвтоКрАЗ» и компании Ares Security Vehicles LLC из эмирата Дубай.

Бронетранспортер базируется на шасси двухосного автомобиля-вездехода КрАЗ-5233НЕ, имеет полный привод. Степень бронирования по стандарту STANAG 4569 — соответствует уровням 2 и 3, то есть защищает от обстрела и подрыва соответственно.

Многоцелевое транспортное средство предназначено для оперативной доставки личного состава воинских подразделений и их огневой поддержки, для чего может быть оснащено современным вооружением и средствами активной и пассивной защиты.

Стенд ПАО «АвтоКрАЗ» на выставке IDEX 2013 посетили Шейх Халифа-бин-Заед аль-Нахья — президент ОАЭ, наследный принц Абу-Даби Мухаммед бен Заид Аль Нахайян, шейхи, представители правительств и вооруженных сил ОАЭ. Однако известно, что предварительные заказы на этот автомобиль были получены еще до экспонирования KRAZ-ASV на выставке.



СТРАХОВКА ПО-НОВОМУ

Транспортно-экспедиторская компания «Деловые линии» ввела новые условия страхования грузов с заявленной стоимостью. Инициатива компании служит формированию цивилизованного рынка грузоперевозок в России на основе принципов международного рынка транспортно-экспедиторских услуг.

Согласно новым условиям страхования, любой груз, стоимость которого объявлена, будет застрахован грузовладельцем. Страховой тариф составит 0,1% при заявленной стоимости от 50 до 250 тыс. рублей и 0,14% при заявленной стоимости от 250 тыс. рублей. Минимальная сумма страхового взноса для грузов стоимостью до 50 тыс. рублей составляет 50 рублей. К страхованию принимаются грузы с любой заявленной стоимостью. Если грузоотправитель не указывает стоимость груза, страхование по-прежнему осуществляется по желанию. Введение новых условий страхования грузов с заявленной стоимостью в первую очередь направлено на

минимизацию убытков грузовладельца при возникновении страхового события. Притом, что расходы на страхование незначительны, услуга обеспечивает 100% выплату при возникновении страхового случая. Урегулирование претензионных вопросов берет на себя страховая компания.



VI Международный Автотранспортный Фестиваль



Mup abmoxycob 2013

АВТОБУСЫ • СЕРВИС • ИТ-РЕШЕНИЯ • ИНФРАСТРУКТУРА • ТРЕНИНГИ



www.expobus.ru

8 800 333 1417

телефон: +7 903 775 1417, +7 903 776 1417

24-26 апреля 2013

Московская область, Коломна Автоколонна 1417

ПРИ УЧАСТИИ

















MOCTPAHCABTO втоколонна 1417

ОРГАНИЗАТОРЫ









В ЧЕСТЬ ПОБЕДЫ

Следуя традициям победителей и будучи вдохновленной победой MKR Technology-Renault Trucks в командном зачете европейского чемпионата по грузовым автогонкам в 2012 г., компания Renault Trucks представляет обновленную модель грузового автомобиля Premium Trucks Racing-2013.





Внешний дизайн автомобиля перекликается с гоночными мотивами и соревновательной тематикой. Так, под ветровым стеклом гордо расположилась цифра «1», символизируя одновременно прошлогоднюю победу в гонках и порядковый номер французского департамента Ain, в столице которого, городке Бурк-ан-Бресс, расположен завод по производству грузовых автомобилей Renault.

Алюминиевые диски, зеркала заднего вида в цвет кабины и черная решетка радиатора, с красным обрамленнием, придают тягачам этой серии дополнительную эффектность. В кабине — отделка интерьера в серых тонах с надписью «Renault Trucks Racing» и рулевое колесо с красными кожаными вставками.

Тягачи серии Premium Truck Racing 2013 представлены к продаже в Европе и России.

ИВАНОВСКИЕ ДОСТИЖЕНИЯ

Завод «Автокран» в очередной раз подтвердил свои флагманские позиции в России и странах СНГ, выпустив за 12 месяцев 2012 г. 1 772 единиц автокрановой техники под брендом «Ивановец». Это на 284 машины больше по сравнению с 2011 г.

Самыми высокими темпами в 2012 г. росло производство автокранов «Ивановец» серии «АК» грузоподъемностью 25 т. Если в 2011 г. было выпущено 323

автокрана этой серии, то в 2012 г. уже более 600.

Наиболее значимым событием в 2012 г. для ОАО «Автокран» стал запуск

в серийное производство автокранов с овоидной стрелой, выпуск которых уже пошел на сотни.

На сегодняшний день стрелы с овоидным профилем сечения являются самыми прогрессивными, их применение в конструкции крана позволяет создавать модели с максимально возможными грузовысотными характеристиками.

ХРОНИКА

Генеральный директор
СП ЗАО «МАЗ-МАН» Александр
Картынник сообщил, что с немецким партнером предприятия
МАН Nutzfahrzeuge AG достигнута договоренность о сборке
грузовиков МАН ТС-А на
СП ЗАО «МАЗ-МАН»
в Минске



КАК СОКРАТИТЬ РАСХОДЫ НА ТО?

21 февраля грузовой сервис «ТРИА» совместно с компаниями-производителями BPW, Knorr-Bremse и Kässbohrer провел технический семинар по новинкам оборудования и особенностям технического обслуживания грузовой техники.

Основная идея прошедшего семинара — как техническим руководителям и механикам транспортных компаний улучшить контроль проведения ТО и сократить затраты по обслуживанию парка транспортных средств.

Гостям продемонстрировали новые технологические приемы в проведении плановых ТО, текущего и капитального ремонта тормозной, воздушной систем, ходовой части грузовиков и прицепов.

Компания Kässbohrer представила участникам семинара отличительные особенности новой автовозной надстройки «Руслан», проконсультировала по вариантам оптимальной загрузки товарных автомобилей.



Технический специалист компании BPW рассказал о расширении модельного ряда и начале продаж тормозной системы под собственной маркой.

В рамках семинара проведена

презентация нового оборудования по измерению и регулировке углов установки колес и геометрии рамы, а так же состоялось торжественное открытие шиномонтажного участка «ТРИА».

JAC MOTORS RUS OTKPЫВАЕТ ЦЕНТРАЛЬНЫЙ СКЛАД ЗАПЧАСТЕЙ В МОСКВЕ

В середине февраля в Москве открылся первый склад запасных частей JAC Motors Rus.

Теперь дилеры тяжелой техники JAC в Москве, Новосибирске и Краснодаре смогут сократить сроки доставки необходимых запасных частей до 3-5 дней.

Директор по послепродажному обслуживанию JAC Motors Rus Геннадий Федоров отметил: «Это стратегический ход для упрочнения присутствия на российском рынке. Мы уже присутствуем на рынке России как компания-импортер тяжелой техники JAC, но наличие центрального склада запасных частей означает переход на качественно новый уровень. Открытие склада свидетельствует о долгосрочном стратегическом подходе JAC к работе на российском рынке. Мы настроены на плодотворную и качественную работу с нашими клиентами».



Первоначальный складской запас составит около 100 артикулов запчастей для тяжелых самосвалов. В дальнейшем номенклатуру планируется расширить до 3000 наименований.

Партнерами JMR по созданию склада и его дальнейшей работе стала компания So Logistics, которая будет проводить операции на складе и осуществлять доставку запасных частей дилерам, и компания Eastex ELS, осуществляющая таможенную очистку и доставку частей со склада JAC в Хефее на склад в Москву. Каждая партия запчастей проходит обязательную проверку при получении, что исключает попадание на склад деталей, не соответствующих каталожным номерам.





новинки

акой самосвал неплохо смотрелся бы в постапокалиптическом фильме, органично разгребая завалы... Собственно, для таких условий он и создан. Как и любой самосвал. Другой вопрос, что новое семейство это не только самосвалы, и далеко не все машины рассчитаны на работу на бездорожье, да и понятия «бездорожья» у нас и у европейцев сильно разнятся. Так, например, почти половина всех используемых на строительстве автомобилей работает непосредственно на строительных площадках. Около трети из них доставляют оборудование и строительные материалы, а еще 15% автомобилей участвуют в транспортировке подготовленного бетона.

Семейство Arocs присутствует во всех трех ипостасях, в длиннейшей линейке их представителей есть легкие и полноприводные самосвалы, бетоносмесители, седельные тягачи и бортовые автомобили; они доступны в двух-, трехи четырехосных исполнениях с 16 вариантами мощности двигателя в пределах от 238 л. с. до 625 л. с.

Изначально все двигатели разрабатывались с целью соответствия требованиям будущего стандарта Euro-5, что закрывало им доступ в Россию. Однако наш рынок настолько привлекателен, что среди мерседесовского руководства идут жаркие дебаты о том, как адаптировать новые моторы под нашу солярку и поставлять Arocs в Россию.

При разработке серии Arocs Loader использовалась любая возможность уменьшить снаряженную массу автомобиля. В результате были созданы облегченные седельные тягачи с колесной формулой 4х2, которые являются одними из самых легких автомобилей в строительном секторе, а также бетоносмесители с колесной формулой 8х4/4 и допустимой полной массой 32 т.

Благодаря необычайно малой снаряженной массе, не превышающей 9 250 кг, эти автомобили способны доставить за одну поездку до 8 куб.м подготовленного бетона.

К сожалению, для нас такие машины представляют только академический интерес, ведь они не выдержат наших условий эксплуатации. А вот серия Arocs Grounder для нас гораздо привлекательней, так как она предназначена для работы в наиболее сложных условиях, например в карьерах, или на строительных площадках. Благодаря комплексу



технических решений, таких как увеличенная до 9 мм толщина лонжеронов рамы, эти модели очень надежны и отличаются повышенной устойчивостью и максимальной грузоподъемностью.

Обе серии, Loader и Grounder, относятся к широкой гамме и имеют допустимую полную массу в диапазоне от 18 т для двухосных вариантов до 41 т для четырехосных внедорожных моделей, составляющих основу серии Grounder.

От остальных моделей Daimler семейство MB Arocs отличает прежде всего форма рамы, высота лонжеронов, и длина свесов. Рамы изначально проектировались «плоскими», для облег-

чения работы кузовщиков и производителей надстроек. В результате больше не требуется модернизация шасси для подготовки автомобиля к перевозке строительных материалов.

Как уже упоминалось, самая выразительная деталь дизайна – решетка радиатора, ведь если ее закрыть, то отличить Arocs от Actros или Antos будет непросто. На строительную линейку устанавливаются и узкие (2,3 м) и широкие (2,5 м) кабины, как в коротком, так и в длинном вариантах. Всего же семь вариантов кабин в 14 исполнениях. Интерьер практически не отличается от того, что можно встретить в кабинах

Actros и Antos. Гораздо интереснее, что под кабинами.

А здесь широчайшая линейка двигателей: кроме уже известных по Antos моторам ОМ 936 (7,7 л), ОМ 470 (10,8 л) и ОМ 471 (12,8 л), в линейке Arocs стартует новый 15,6-литровый двигатель ОМ 473 с турбокомпаундом, развивающий в самой мощной версии до 625 л.с. И это не только «много-много лошадей», гораздо важнее, что 90% крутящего момента (2600-3000 Нм, в зависимости от исполнения) доступно с самых низких оборотов (900-1400 об/мин). ОМ 473 доступен в трех вариантах мощности (517-578-625 л.с. при 1600 об/мин; 2600-2800-3000 Нм при 1100 об/мин). Позже этот двигатель можно будет заказать и для флагманского MB Actros.

Впрочем, все двигатели Mercedes семейства Bluetec 6 представляют собой рядные 6-цилиндровые силовые агрегаты с турбонаддувом и промежуточным охлаждением воздуха, развивающие высокий крутящий момент при частотах вращения, лишь немногим превышающих обороты холостого хода.

Отдельной гордостью мерседесовцев стал новый моторный тормоз, который, по их утверждениям, не имеет аналогов по тормозной мощности. Однако ходовые испытания Arocs еще впереди, а на Antos для того, чтобы эффективно тормозить двигателем, приходилось



«Плоская» рама с высокими усиленными лонжеронами самое главное отличие строительных шасси от остальной линейки Daimler AG. Она заранее рассчитана на наибольшее количество вариантов надстроек





НОВИНКИ премьера



У внедорожных версий защитой прикрыта вся силовая линия. Бампер стальной и тоже силовой. Подножки откидывающиеся, как спереди, так и сбоку



Впервые на строительной технике автоматизированные 8-, 12- и 16-ступенчатые коробки передач Mercedes PowerShift 3 входят в базовую комплектацию, а 12-ти и 16-ступенчатая «механика» — в списке опций

поддерживать обороты около 1900-2000 об/мин, загоняя стрелку тахометра, в прямом смысле, в угол.

А дальше еще интереснее, потому что впервые на строительной технике в качестве базового оборудования предлагаются автоматизированные 8-, 12-или 16-ступенчатые коробки передач Mercedes PowerShift 3. Они значительно облегчают работу водителя, особенно в условиях постоянного маневрирования, или сильного бездорожья. В качестве опции за дополнительную плату доступны обычные механические 9- или 16-ступенчатые коробки передач.

Усовершенствованные автоматизированные коробки передач PowerShift 3

отличаются, помимо прочего, малым временем переключения, которое осуществляется на 20% быстрее по сравнению с прежней коробкой передач PowerShift 2, и на 50% по сравнению с автоматической трансмиссией Telligent. Благодаря системе интеллектуальных датчиков коробки передач Mercedes PowerShift 3 обеспечивают точный выбор передач в соответствии с условиями движения и нагрузкой.

Одной из особенностей трансмиссии является возможность контроля за превышением оборотов двигателя на затяжных спусках и, как следствие, удерживания необходимой передачи. Новая функция плавного трогания (повышения начального крутящего момента) с дополнительным режимом маневрирования значительно облегчает его, и обеспечивает более точное управление. Естественно, есть и режим «раскачки», столь актуальный в условиях скользких покрытий.

В зависимости от типа автомобиля, новый Агосѕ может оснащаться программами мощностного или внедорожного управления трансмиссией, или опционально другими соответствующими программами. Каждая из программ имеет три рабочих режима трансмиссии. Стандартный режим, включающий функцию экономичного движения, позволяет поддерживать такой стиль вождения при эксплуатации на обычных дорогах. Ручной режим обеспечивает полный контроль над автомобилем в условиях сильного бездорожья.

Все это тем более актуально, что уровень мастерства среднеевропейского водителя неуклонно падает, а требования к эффективности перевозок растут.

Естественно, для такого количества модификаций есть и соответствующие подвески — они могут быть как рессорными, так и пневматическими. Правда, в отличие от Volvo Trucks, инженеры Daimler пока не берутся за эксперименты с независимой передней подвеской, считая такое решение неэффективным и преждевременным.

В общем, Daimler AG вывел на рынок новое семейство с самыми широкими возможностями и максимально специализированное под конкретные нужды перевозчиков... Другой вопрос, что столь узкая специализация в России, например, скорее минус труднее будет продать машину на вторичном рынке. Но главная цель достигнута — рынок накрыло огнем главного калибра такого гиганта, как Daimler. И, учитывая, что во всем мире 40% продаваемых грузовиков — это строительные машины, конкурентам стоит обеспокоиться.



ХРОНИКА

Автозавод «Урал»,
презентовав две свои новинки,
освоил для себя новый сегмент рынка — дорожный.
До этого «Урал» специализировался исключительно
на производстве грузовых
полноприводных вне-





XXII МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА



- БОЛЕЕ 2 МЛН. АВТОМОБИЛИСТОВ В ИНФОРМАЦИОННОМ ПОЛЕ ВЫСТАВКИ
- 100 000 ПОСЕТИТЕЛЕЙ НА ЮБИЛЕЙНОЙ САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОЙ ВЫСТАВКЕ
- 68% ПОСЕТИТЕЛЕЙ ВЫСТАВКИ ПЛАНИРУЮТ ПРИОБРЕТЕНИЕ НОВОГО АВТОМОБИЛЯ
- 60,3% ПОСЕТИТЕЛЕЙ ВЫСТАВКИ
 ВЫБИРАЮТ АВТОМОБИЛЬ ИЗ 3–6 МАРОК
 - 17,2% ПОСЕТИТЕЛЕЙ ПОКУПАЮТ АВТОМОБИЛЬ В ТЕЧЕНИЕ 3 МЕСЯЦЕВ ПОСЛЕ ВЫСТАВКИ

ОТ БОРЬБЫ ЗА КЛИЕНТА К ЗАВОЕВАНИЮ РЫНКА

организатор



эеклама

ОРИГИНАЛЬНЫЙ ПОДХОД

У меня дежавю. Снова окрестности Нижнего Новгорода, какая-то деревенька, зима, заснеженная узкая дорога, ярко-желтый автомобиль скорой медицинской помощи и автомобиль МЧС, вой сирен, удивленные глаза местных жителей, и вопрос останавливающихся водителей: «А что здесь случилось?»

Дмитрий ГЛАДКИЙ, фото автора

овно пять лет назад, в феврале 2008 г., где-то в этих же краях я уже носился по сельским дорогам на полноприводном IVECO Daily 55S18W, переоборудованным под реанимационный автомобиль. Едешь себе тихонько между деревнями по запорошенной снегом грунтовке, завидишь впереди крадущийся «Жигу-

ленок» и... Включаешь дальний свет, все проблесковые маяки, звуковую сирену, берешь в руки микрофон и максимально строгим и серьезным голосом робота: «Водитель автомобиля ВАЗ-2106, прижмитесь вправо и остановитесь, пропустите колонну!». Газ в пол, «у-и-и-у, у-и-и-у, кряк-кряк». «Жигуленок» испуганно прыгает в снег

обочины, а мимо с воем сирен проносился реанимобль и спецмашина МЧС

Немножко «хулиганили» тогда, было. Но ведь надо было полностью протестировать возможности спецтехники, в том числе и психологический эффект воздействия при появлении в зеркале заднего вида.



ТЕХНИКА



Отверстия для потолочных люков дополнительно усиливаются металлическими вставками



Вакуум-формовочный станок превращает лист полистирола в заготовки для отделки салонов



Пятикоординатный обрабатывающий центр ARES 48/18 PXS весьма быстро вырезает из листа специальной фанеры заготовки для медицинской мебели



Шаблоны внутренних элементов для салонов автомобилей разных марок

Спецмашины представляла известная тогда компания «Самотлор-НН». В этот раз спецавтомобили были уже другими. Другим было и название компании, их представлявшей, — ООО «ПромТех». Но! Это не просто «некий ПромТех». Это завод «Промышленные технологии» промышленной группы «Самотлор-НН». То есть, не что иное, как тот самый легендарный «Самотлор», только возродившийся под другим юридическим наименованием.

Но тест-драйв проводился во второй день пресс-тура, а первый день был посвящен посещению производства. Того самого производства на улице Переходникова в Нижнем Новгороде, где рождались на свет многочисленные интереснейшие конструкции автомобилей скорой медицинской помощи и пассажирских автобусов. Как завод «ПромТех» выглядит сейчас?

Производство

Завод «ПромТех» нельзя назвать гигантским, но и маленьким он тоже не является. Общая площадь — около 5 000 куб.м. Здесь изготавливают все

типы и разновидности автомобилей скорой медицинской помощи, маршрутные городские, пригородные и междугородние микроавтобусы, специальные лаборатории и другую технику, не только для медиков и пассажироперевозчиков, но и для МЧС и МВД. Нередко выполняются и нестандартные интересные заказы, например, по переоборудованию больших туристических автобусов в передвижные штабные и диспетчерские комплексы. Вот лишь некоторые марки

автомобилей, переоборудованием которых занимается «ПромТех» — IVECO, Mercedes-Benz, Volkswagen, Ford, Peugeot, ГАЗ, УАЗ.

Уникальная особенность — практически во всем завод полагается на собственные производственные возможности и собственную конструкторскую службу. Другими словами, почти никакие решения и комплектующие не закупаются на стороне. Почти все, включая всю мебельную «начинку» для АСМП и марш-



Главный цех сборки АСМП. Разметка на полу напоминает таковую у перрона аэропорта

ПРЕЗЕНТАЦИЯ

руток, изготавливают прямо здесь. Специальное медоборудование (носилки, дефибрилляторы и т.п.) берут у поставщиков, а вся мебель и отделка — только своя. На особенностях производства мебели для салонов спецавтомобилей стоило бы остановиться подробнее.

Производственный процесс начинается с пятикоординатного обрабатывающего центра с числовым программным управлением. Управляемый компьютером резак за пару минут превращает плоский лист специальной фанеры в готовые мебельные детали, применяемые для сборки. Затем на краях закрепляют специальный мебельный кант, наносят защитное полимерное покрытие и собирают шкафчики и рабочие поверхности воедино. После такой «подсборки» мебель устанавливается в предвари-

тельно подготовленное внутреннее пространство автомобиля. Надо ли говорить о том, что все линии соприкосновения всех шкафчиков с внутренними поверхностями базовых фургонов разных производителей тщательно выверены?

Но салон автомобиля скорой медицинской помощи — это не только шкафчики и полочки. Важна еще и отделка стен, потолка, пола. Используют для этого оригинальные пластиковые детали, изготовленные методом вакуумной формовки. За работой вакуумно-формовочного станка, кстати, очень интересно наблюдать. Ровный твердый лист полистирола кладут на специальный стол, где он примерно минуту разогревается, а затем с характерным шипящим звуком лист надувается, как парус. Потом «парус» сдувается, и из листа начинают ра-



Школьный микроавтобус в процессе переоборудования. Характерная особенность высокие подиумы под сиденья



Первый этап переоборудования микроавтобуса. Вырезаны окна, в силовую структуру кузова внедрены закладные элементы



А это цех пассажирских автомобилей. Именно здесь «глухие» цельнометаллические фургоны превращаются в микроавтобусы



сти «формы горного рельефа», которые, в итоге, превращаются в обрамления люков, колесных арок и т.п.

Пластиковые высокие крыши производят при помощи другой технологии. Стеклопластик закатывают в специальные матрицы, предварительно обработанные красящим веществом. После технического высыхания готовая крыша извлекается из матрицы и шлифуется по контуру. На большинстве автомобилей, выходящих из ворот завода «ПромТех», крыша заменяется на оригинальную высокую стеклопластиковую.

Отдельная гордость «ПромТеха» — собственное производство кресел для медицинских салонов. Делают их по немецкой технологии. Сначала готовят внутренний наполнитель — специальный пенополиуретан. В течение восьми минут в специальной форме под температурным воздействием материал меняет свою структуру, становится легким, но прочным, с низкой теплопроводностью, малой паропроницаемостью и высокой адгезией практически ко всему.

После того, как пенополиуретану придана анатомическая форма, его обшивают кожзаменителем или тканью, раскрой которых делают на собственном швейном участке. После этого добавляют крепления под двух- или трех-точечные ремни безопасности и подлокотники. Следует отметить, что цветовая гамма не является стандартной и выбирается, исходя из дизайна всего салона спецавтомобиля. По схожей технологии делают и кресла для пассажирских микроавтобусов.





Производственные мощности завода «ПромТех» позволяют выпускать до 500 самых разнообразных спецавтомобилей в месяц. Две необычных машины «ПромТех» выставил на следующий день на тест-драйв.

Спецдрайв

Ярко-красный Volkswagen Crafter с совершенно необычным оригинальным кузовом, который разделен на два отсека. Сзади две широкие распашные двери, откидной трап, на полу компрессор, генератор. А между этим отсеком и кабиной организовано жилое помещение с холодильником, печкой СВЧ, кухонной плитой, мойкой, биотуалетом и спальными полками.

Что это за невиданная компоновка? Оказывается, это передвижная... пожарная аварийно-спасательная часть! Да-да! Именно так. «Мобильный передвижной пост быстрого реагирования», если уж быть совсем точным. Этот автомобиль будет перевозить два мотоцикла ВМW с аварийно-спасательным оборудованием, а бытовой отсек предназначен для спасателей-байкеров. Несколько таких передвижных постов будут работать на трассах, ведущих в олимпийский Сочи. А как чувствует себя водитель передвижного пожарного поста?

Габариты, выступающие за кабину, и большой задний свес, конечно, дают о себе знать. Приспособиться к ним сразу — довольно сложно. Приходится маневрировать очень аккуратно, причем

без «подсказчика-дирижера» на первых порах точно не обойтись. Впрочем, для опытных водителей грузовиков это будет представлять, вероятно, куда меньшую проблему.

К габаритам реанимобиля на шасси Peugeot Boxer с оригинальным кузовом привыкаешь куда быстрее, благо, и задний свес короче, и габариты компактнее.

Главный герой

Собственно, реанимобиль класса «С» на шасси Peugeot Boxer с оригинальным кузовом-фургоном «Профайл», соединенным в одно целое с кабиной водителя, и был главным героем презентации. Об основных медицинских особенностях этой машины мы рассказывали в прошлом номере в репортаже с выставки «Здравоохранение' 2012», так что повторяться не станем. Напомним лишь, что это первая конструкция такого типа, созданная в России.

Более широкий и более высокий кузов настолько повышает удобство работы медиков, что действительно может считаться «новым словом» в АСМПстроении. В Европе такие медавтомобили уже доминируют над обычными. Пора и России начинать вставать на рельсы прогресса. Нижегородцы готовы нам в этом поспособствовать. Главная новость «ПромТех» будет создавать новое отдельное производство под выпуск автомобилей скорой медицинской помощи с именно таким оригинальным типом кузова. Базой могут служить не только Peugeot Boxer, но и другие европейские шасси.

Снова «Самотлор» первым выдал передовое решение! Уже далеко не в первый раз. О конструкторских инновациях, прежде выданных «Самотлором», уже можно писать отдельную книгу. Но книга - это долго, а вот отдельная статья — вполне реально. Мы подготовили такой материал. Переворачивайте страницу!





СОБСТВЕННОЕ ВИДЕНИЕ

Компаний, которые занимаются переоборудованием автомобилей — много. Фирм, которые строят для этих целей свои оригинальные кузова — значительно меньше. А производителей, которые строят свои оригинальные кузова самых разных классов и типов — и вовсе единицы.

Дмитрий ГЛАДКИЙ, фото автора и ПГ «Самотлор-НН»

сли честно то, кроме «Самотлора», я и вовсе не могу вспомнить никого другого в России, кто, не будучи «головным автозаводом», создал бы столько оригинальных конструкций.

Инновационный инжиниринг

Нижегородское предприятие «Самотлор-НН» начинало в 1996 г. с того, что дорабатывало «ГАЗели» до уровня повышенной комфортности. Затем, в сотрудничестве с финской компанией Profile Component освоило производство качественных медицинских автомобилей.



«ГАЗель New Line» с оригинальным 17-местным кузовом

ТЕХНИКА



Школьный автобус CAP3-3282 с оригинальной внешностью и кузовом в стиле Classic American School Bus

От АСМП «Самотлор» перешел к смелым экспериментам с пассажирскими машинами. В 2004 г. нижегородцы показали длиннобазный вариант маршрутной «ГАЗели» под названием New Line. 17-местный кузов из стеклопластиковых панелей на металлическом каркасе был полностью оригинальным.

К тому времени «Самотлор» уже выкупил в собственность Семеновский авторемонтный завод (САРЗ) и превратился в промышленную группу. Одной из самых интересных разработок, представленных под маркой САРЗ, стал школьный автобус САРЗ-3282. Оптика, решетка радиатора и массивный бампер, окрашенный в цвет кузова, как и сам кузов на шасси среднетоннажного «ГАЗона», были полностью оригинальными.

В начале 2005 г. «Самотлор» представил сразу два оригинальных автобу-



Вариант рестайлинга ГАЗели с использованием светотехники от Renault Clio, предложенной «Самотлором»



В начале 2000-х «Самотлор» экспериментировал с оригинальными кузовами для «Волги»

МОДЕЛЬНЫЙ РЯД



са на шасси Tata LP 613/38 Bus: междугородный «Московия» и туристический «Керженец». На ММАС' 2006 показали очередной вариант уже под индексом САРЗ-3281. Увы, нерасторопность индийского поставщика шасси не дала развиться этому интересному проекту.

Параллельно с проектом «Московия/ Керженец» конструкторы «Самотлора» работали над еще одной прелюбопытнейшей темой. Речь о трехосном микроавтобусе под условным названием Ford «Столичный». От Ford Transit оставили только «передок» с двигателем и интерьер рабочего места водителя. Все, что выше и дальше штатного остекления — было уже «Самотлором». Московская компания «Автолайн» собиралась купить чуть ли не 1 000 таких машин, но, увы, не сложилось.

А вот проект большого городского автобуса, над которым «Самотлор» работал совместно с Минским автозаводом, оказался весьма успешным. Заканчивали сборку автобусов МАЗ-103 для Нижнего Новгорода в Семенове. На них «Самотлор» видоизменял переднюю маску, устанавливал линзовую оптику Hella. В салоне также изменили конструкцию поручней, кресел, улучшили систему освещения и отопления. Так МАЗ-103 превратился в «Самотлор-5295». Сотня таких автобусов работает в Нижнем Новгороде.

Следующим интересным проектом стала разработка в 2007 г. оригинального автобуса на шасси КАМАЗ-4308. Было построено два опытных образца 9-метровых вагонных автобусов — тури-



Трехосный городской низкопольный микроавтобус Ford «Столичный» остался опытным образцом



«Маршрутка» на базе IVECO Daily с оригинальным кузовом и панорамным остеклением



стический и пригородный. И хоть инициатором и вдохновителем проекта был сам КАМАЗ, по ряду причин серийной разработка не стала.

Но к тому времени «Самотлор» смотрел в сторону совсем другого стратегического партнера, и мыслил совсем другими масштабами.

Итальянская эпопея

Имя нового стратегического партнера было всемирно известным — IVECO. Началось с того, что на MIMS' 2007 «Самотлор» «тихонько» выставил целый ряд микроавтобусов на базе IVECO Daily с оригинальными кузовами, но стандартными «мордочками».

Среди общего обилия премьер MIMS' 2007 те новинки «затерялись», но автобус «Самотлор Перспектива» на базе IVECO Daily, представленный в следующем году, произвел эффект

разорвавшейся бомбы. Помимо эффектной внешности, «Перспектива» с четырехрядной планировкой салона была весьма любопытной конструктивно. В ее боковой обшивке не было ни одного металлического листа – все из стеклопластика.

То была предтеча еще более громкого проекта. «Самотлор» готовился стать крупным производителем шасси...

В первом квартале 2009 г. в Семенове должна была стартовать деятельность СП «Савеко», образованного «Самотлором» и IVECO. По планам к 2010 г. завод должен был выпускать 25 тыс. разнообразных IVECO Daily в год! Завод начали строить, «Самотлор» вот-вот должен был получить собственное шасси, проект представлял лично президент IVECO Паоло Монферрино, но... грянул всемирный кризис.

Это и подкосило «Самотлор-НН», который, поставив на кон все, вынужден

был на некоторое время «уйти в тень», чтобы разобраться с банковскими кредитами. Но сейчас все проблемы решены. Под именем «ПромТех» компания вновь полна энергии!

Философия доброты

Очень приятно, когда, по сути, на наших глазах некогда небольшая «фирмочка» превратилась в серьезного производителя с высочайшей степенью инжиниринговой зрелости.

«Самотлор» прошел именно такой путь. И заметьте: практически вся продукция «Самотлора» имеет социальную направленность — медицинские, спасательные машины, «маршрутки», автобусы для инвалидов, школьные автобусы. Новыми конструкциями и проектами «Самотлор» обещал нас удивить уже в этом году. Ждем с особым интересом! ●



Междугородный автобус «Самотлор Московия» на шасси Tata LP 613/38 Bus



9-метровый вагонный автобус «Самотлор Кама» на шасси КАМАЗ-4308

ЕДИН В ТРЕХ ЛИЦАХ

Mercedes-Benz Viano всегда был автомобилем, сочетающим в себе престиж и функциональность. Разнообразие его комплектаций порой кажется бескрайним: три варианта колесной базы, версия с полным приводом, дизельные либо бензиновые моторы. А различные варианты комплектации салона я даже посчитать не возьмусь.

Андрей ФИЛИППОВ, фото автора

дна из самых новых и интересных комплектаций — автомобиль с кроватью внутри.

Часто ли полноценный пассажирский салон можно превратить в спальное ложе? Конечно, нет.

Поэтому упускать возможность протестировать такую версию Viano никак нельзя. У нас на тесте — спальный VIP-Viano.

Домашне-рабочий офис

Главное в нашем MB Viano — это салон. При беглом осмотре кажется, что все привычно: 1/4 — кабина, 2/4 — пассажирская часть и еще 1/4 — багажник. Однако в реальности пропорции могут меняться: 2/4 — офис, 1/4 — салон и 1/4 — багажник, или 1/4 — кабина и 3/4 — спальное место. Описывать вариации

расстановки кресел по салону и внешний вид апофеоза всех манипуляций — трехместной кровати, дело неблагодарное, поэтому лучше всего это увидеть своими глазами воочию, или хотя бы на наших фото. А вот сказать пару слов о самом процессе преобразования стоит.

Дело в том, что Mercedes-Benz никогда не искал легких путей. Взять хотя бы ставший притчей во языцех левый





Но если следовать задумке конструкторов, то все получится просто идеально: первый ряд сохраняет все регулировки кресла вне зависимости от угла поворота. Второй и третий позволяют хоть вытянуть ноги, хоть встретиться нос к носу. А спинка кровати может становиться вертикально, освобождая 610 мм для перевозки неделимого груза. Кстати, при разложенном диване длина спального места достигает 2500 мм, а ширина 1415. А если использовать данную площадку для груза, то с учетом сложенного второго ряда внутри легко разместится ящик размером 2565х1400х850 мм.

Кроме того, хотелось бы отметить и пару больших стеклянных люков в крыше. Изнутри они прикрываются

ТЕСТ-ДРАЙВ



С разложенным диваном салон становится двухместным



Багажный отсек свободно вместит вещи шести пассажиров



Благодаря большой площади остекления внутри светло в любую погоду



Зона охвата стеклоочистителей веерного типа более чем достаточна

солнцезащитными шторками, а тот, что в середине, еще и полностью сдвигается назад при помощи электропривода. Проверено — совершенно свободно из него могут высунуться два человека. Чем на свадебное авто для жениха и невесты?

Интересно, что, несмотря на массу стекол, салон не досаждает поскрипываниями, а на перегибах местности все двери открываются без малейшего намека на перекос — жесткость кузова на высоте.

В общем, практически идеальный микроавтобус, совмещенный с бизнескаром и приличной спальной комнатой. А главное, что все это упрятано в кузов минивэна, который вхож в центральную часть любых крупных и не очень городов...

Боевой напарник

Даже в условиях снегопадов и гололедов федеральных и региональных трасс Viano в который раз оказался

верным и надежным спутником. Поэтому лишь пару строк о нюансах, которые необходимо помнить в зимней эксплуатации.

Во-первых, не забудьте, что этот минивэн заднеприводный. Система стабилизации работает превосходно, даже по снежному месиву позволяя перемещаться со скоростью не менее 80 км/ч. Однако мощный двигатель при неумеренном воздействии на педаль газа все равно норовит сорвать машину в занос.

Во-вторых, машинка оказалась «пограничной» по весу — чрезмерно тяжелая, чтобы двигаться по поверхности снега и слишком легкая, чтобы докопаться до асфальта. Однако, благодаря грамотно подобранным шинам и великолепной работе ESP, мне ни разу не понадобилась посторонняя помощь при маневрировании даже в 10-сантиметровых дворовых сугробах.

В-третьих, во всем диапазоне температур от -5°C до -18°C, благодаря системе контроля Темртаtic, не возникло никаких претензий к климату внутри салона.

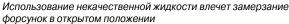
Из общеобразовательных впечатлений стоит отметить хорошее



По качеству передней панели определить, что это минивэн, невозможно

ТЕХНИКА







Парктроник в крупных городах становится необходимостью

сочетание двигателя и АКП с главным передаточным числом i=3,273, обеспечивающее адекватную динамику, позволяющую довольно точно прогнозировать обгоны на областных трассах и перестроения в столичном городском потоке.

При езде по месиву снега и реагентов на одно из первых мест выходит вместимость бачка омывателя — все же минивэн не микроавтобус, и его стекло пачкается намного быстрее. Четырехлитровой емкости МВ Viano оказалось вполне достаточно для нормального функционирования, благо, омыватель фар включается отдельной кнопкой, помогая разумно расходовать «незамерзайку».

Подводя черту — MB Viano еще раз подтвердил свою состоятельность в условиях нашей «внезапной» зимы и нерасторопности дорожных служб.

Главное, как и с любым автомобилем, не требовать от него невозможного.

На день грядущий

Тем, кто положил глаз на MB Viano, следует ясно понимать – чего же он хочет от своего автомобиля, кроме престижа. Варианты комплектации таковы, что надо еще постараться придумать опцию, которую вам не смогут установить. Вот только и ценник при таких возможностях получается весьма немалым наш автомобиль, например, стоил 2 577 909 руб. Так что, при всем богатстве выбора, важно определить так ли уж вам необходима мобильная «спальня-переговорная»? Может достаточно только спальни, а передние кресла стоит оставить неповоротными, сэкономив энную сумму денег на комплект летних шин, — ведь лето не за горами... ●

РАСХОД ТОПЛИВА

В качестве трассового цикла использовалась дорога Москва-Минск.

Участок Москва — граница РФ: максимальная скорость 120 (105) км/ч, средняя 97 (96) км/ч, расход — 9,2 (7,9) л/100 км.

Участок граница РФ — Орша: максимальная скорость — 100 км/ч, средняя — 93 (103) км/ч, расход — 7,6 (7,3) л/100 км.

Участок Орша — Минск: максимальная —130 км/ч, средняя — 115 (122) км/ч, расход — 9,5 (8,9) л/100 км.

Некоторое снижение расхода топлива при увеличении средней скорости на обратном пути обусловлено движением в ночное время при низкой интенсивности движения. А в целом обратный путь в 763 км при средней скорости 85 км/ч затребовал 7,8 л/100 км. В городе минивэн расходует 10-11 л/100 км. Впрочем, в «глухой» пробке, эта цифра возрастает до 14 л/100 км.

Техническая характеристика автомобиля Mercedes-Benz Viano 2.2 CDI Fun

Полная масса, кг	3050
Снаряженная масса, кг	2194
Пассажировместимость, чел	6+1
Грузоподъемность, кг	856
Допустимая нагрузка: 1-/ 2-й оси, кг	1550/1550
Двигатель: тип рабочий объем, куб. см мощность, л.с. крутящий момент, Н·м	ОМ 651 DE 22 LA турбодизельный, I-4, Euro-5 2143 163 при 3800 мин-1 360 при 1600—2400 мин-1ф
Коробка передач: тип количество ступеней вперед/ назад	автоматическая 5/1
Подвеска	Независимая
Тормозная система	Гидравлическая, с дисковыми тормозными механизмами
Колесная формула	4x2
Минимальный радиус разворота, м	11,6
Вместимость топливного бака, л	80



Компоновка моторного отсека очень плотная — полукапотная схема



Nissan Cabstar интересен с многих сторон. Прежде всего, у этого грузовика довольно необычный дизайн, ярко выделяющий его в общем потоке. Но кроме этого, Cabstar — единственный грузовик марки Nissan, поставляемый в Россию.

Дмитрий ГЛАДКИЙ, фото автора

первые с этой машиной я повстречался почти пять лет назад, в июле 2007 г., недалеко от центральной площади польского города Познань. Только назывался грузовичок вовсе не Nissan и не Cabstar, а Renault Maxity.

Да-да! Нынешний Nissan Cabstar появился на свет вместе с братомблизнецом марки Renault. Мало того, в родной Японии его зовут Nissan Atlas, а уж чтоб вообще запутать потребителя, еще и Mitsubishi Canter Guts. Отличаются все грузовики-близнецы лишь дизайном декоративной накладки решетки радиатора и фирменными эмблемами. Двух первых из этих грузовичков производят на одном заводе. Расположен завод не в Японии, и не во Франции, как можно было бы подумать, а в Испании и называется Nissan Motor Iberica. Таким образом, наш Nissan Cabstar — это многократно больше европейский грузовичок, чем японский.

Дизайн

Но вернемся пока в Познань. Встреченный там Renault Maxity тогда был абсолютной новинкой европейского рынка, экзотикой, еще не привычной для Европы и уж тем более еще не известной у нас. Тем интереснее было его рассмотреть. Помню, что с первого взгляда мне почему-то захотелось назвать грузовичок «сердитым гномиком». То ли выступающая за габариты кабины «шапка» аэродинамического обтекателя сыграла свою роль, то ли специфический «разрез глаз» и «выражение лица» навели на такую мысль. Но скорее всего, дело в общем сочетании всех факторов.

«Глазки», то есть фронтальная светотехника, у японско-французско-испанских грузовичков-близнецов и впрямь выдающаяся. Выдающаяся, прежде всего, своими размерами. Ни в одном классе нет таких грузовиков,

ТЕХНИКА

у которых корпус фар головного света начинался бы у переднего бампера, а заканчивался почти под ветровым стеклом. Размеру оптики Nissan Cabstar позавидуют многие большие туристические автобусы!

Хорошо это или плохо? С точки зрения узнаваемости, конечно, хорошо. Спутать Nissan Cabstar можно только с родными «братиками». А вот с точки зрения ремонтопригодности, вероятно, это «некоторый минус». Чем больше площадь светоблока — тем выше шанс разбить такую фару.

Если закрыть глаза на этот нюанс, то в целом внешний дизайн кабины Nissan Cabstar очень сбалансирован и, главное, хорошо запоминается! Современный мир бескапотных малотоннажников превращается в мир однообразных клонов, но Nissan Cabstar к этому миру определенно не относится. Общая кубическая форма кабины прекрасно сочетается с абсолютно круглыми надколесными нишами, скошенной нижней линией боковых окон и теми самыми «сердитыми» огромными передними фарами. Дизайнерам, разрабатывавшим внешний вид определенно зачет! А что подготовили инженеры-конструкторы?

Nissan Cabstar для Европы и России выпускается с тремя вариантами колесной базы: короткой — 2 500 мм, средней — 2 900 мм и длинной — 3 400 мм. Есть вариант с двухрядной кабиной. А вот двигатель предлагается всего один — 4-цилиндровый 3-литровый рядный дизель мощностью 150 л.с. Коробка передач также одна — 5-ступенчатая «механика».



Тот самый «сердитый гномик» — Renault Maxity, повстречавшийся мне в польской Познани

Интерьер

А каково водителю внутри кабины? С обзорностью точно все в порядке! Кабина — настоящий аквариум. Обзорность — прекрасная, что для городского грузовика очень важно. Форсунки омывателей, встроенные в стеклоочистители, также положительно влияют на качество обзора.

Помимо того, что дизайнеры интерьера Nissan Cabstar изначально позаботились об обзорности, похоже, что они еще очень любят... читать! Или писать. А может, рисовать? Иначе чем объяснить, что водителю даны в распоряжение сразу четыре места, куда

можно положить журнал или планшет с путевкой?

Первая такая ниша находится под потолком над водительским местом, и к ней же крепится откидной противосолнечный козырек. Вторая — над приборным щитком, третья — по центру над панелью управления отоплением и вентиляцией, а четвертая — в откидной спинке среднего пассажирского сиденья. Все ниши действительно хорошо продуманы. Даже при резком торможении журнал или планшет с документами из них не выпадет. Проверялось с помощью экземпляра «ГРУЗАВТОИНФО».

Весьма странно, что при таком обилии отделений для документов совсем

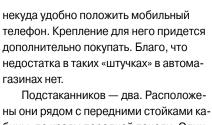


В центральной части приборной панели расположен блок управления отоплением и вентиляцией, магнитола и еще одна вещевая ниша



Щиток приборов прост и лаконичен. Кнопка аварийной сигнализации встроена в его корпус

ТЕСТ-ДРАЙВ



бины, по краям передней панели. Один для водителя, второй — для экспедитора. Небольшая пластиковая бутылка с напитком встает в них уверенно и при движении также не выпадает.

Приборный щиток — образец лаконичности. Здесь всего три циферблата: спидометр — по центру, тахометр слева и указатель температуры охлаждающей жидкости/указатель уровня топлива — справа. Любопыный нюанс — кнопка аварийной сигнализации встроена в обводку корпуса щитка приборов.

Похоже, что дизайнеры автомобильных компаний негласно соревнуются между собой на тему того, куда бы пооригинальнее пристроить кнопку «аварийки». В коммерческих автомобилях мне доводилось встречать ее даже на потолке. Однако создателям Nissan Cabstar волне удалось достойно выступить в данном «соревновании». В корпусе щитка приборов эта клавиша еще не встречалась прежде нигде.

Посадка. Рулевая колонка у Nissan Cabstar регулируется как по углу наклона, так и по вылету. Наличие этих двух регулировок — уже давно признак хорошего тона даже для бюджетных моделей. Небольшой диапазон регулировок есть у сидений. Но совсем небольшой. Все напоминает о том, что Nissan Cabstar — городской грузовик.

В движении

Ездит и управляется Nissan Cabstar, скажем так, обычно. Никаких принципиально особенных ощущений нет, да и не должно быть. Рычаг 5-ступенчатой КПП расположен «по старинке», рядом с правой ногой. Привыкаешь к нему быстро, но все же хотелось бы видеть этот элемент управления на панели. Когда рычаг КПП расположен недалеко от правого подрулевого переключателя — это все-таки удобнее. Например, у того же Mitsubishi Canter Guts рычаг КПП расположен именно на панели.

Еще следует отметить довольно низкую вибрацию и очень хорошую шумоизоляцию. Негромко разговаривать



расположен под потолком

с экспедитором во время движения вполне возможно.

После того как к грузовичку приноровишься, немного привыкнешь к посадке и габаритам, управлять им становиться столь же легко, как и легковым автомобилем. Кстати, для Nissan Cabstar подходят «права» категории В.

Ирония судьбы

Часто ли вам встречался на городских улицах Nissan Cabstar? Этот небольшой грузовичок продается в России уже несколько лет, но видел его в «реальной жизни» лично я всего лишь





Обзорность с водительского места



Спинка среднего сиденья откидывается и в таком положении может быть удобным столиком, а также хранилищем для документов



В подстаканник прекрасно встает небольшая бутылка и уверенно держится в нем даже во время движения

ТЕХНИКА

пару раз. Почему? Казалось бы — интересный дизайн, вполне себе качественная конструкция, довольно привлекательная цена, а машин таких на дорогах очень мало. В чем причина?

Мне представляется, что причина в недостаточной «раскрутке» и PR-поддержке. Продажами этого грузовика занимаются легковые автоцентры Nissan, для которых этот продукт, скажем так, не самый приоритетный. У компании Nissan великолепный модельный ряд кроссоверов, внедорожников, легковых автомобилей, которые прекрасно продаются десятками в неделю почти в каждом фирменном салоне, а на некоторые модели кроссоверов Nissan очередь расписана на несколько месяцев вперед.

Грузовичок Nissan Cabstar просто не «делает погоды» дилерским центрам в коммерческом плане. Поэтому Cabstar даже далеко не в каждом шоуруме выставляют. И так уж исторически сложилось, что в автосалоны Nissan не приходят за грузовиками. Уверен, о модели Nissan Cabstar многие ее потенциальные покупатели даже не слышали. Может, головному офису стоит доверить эту модель специализи-



Вертикальные фары — огромны. В верхнюю часть встроен указатель поворота



Боковых указателей поворота два – на крыле и надстройке



Задние фонари встроены внутрь противоподкатного бруса, что положительно скажется на их сохранности

ВАШ ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

В Кредит ЭПродажа и имижетки

В Сервис

У Nissan Cabstar три варианта колесной базы.
У нас на тесте был «среднебазный» грузовик с межосевым расстоянием в 2 900 мм

рованным мультибрендовым «грузовым» продавцам? Продажи однозначно выросли бы в разы.

Nissan Cabstar, на самом деле, очень достойный коммерческий автомобиль. Уверенно стану утверждать — по совокупности свойств один из лучших в своем классе. Маркетинговой поддержки ему не хватает. ●

Автомобиль на тест предоставлен автоцентром «РРТ-Озерки»

ХРОНИКА

Холдинговая компания «АвтоКрАЗ» освоила серийное производство четырехосных автомобилей — КрАЗ-7133С4, оборудованных новой 14-кубо вой самосвальной платфор мой. Грузоподъемность автомобиля состав ляет 21 т



Главные герои нашего сегодняшнего обзора нечасто попадаются на глаза. Дело в том, что заняты они перевозкой грузов в укромных местах — в портах и перегрузочных терминалах, на специальных складах и заводах. Поэтому зовутся они терминальными тягачами.

Антон МИХАЙЛОВ, фото автора



Терминальный трактор DAF 1970-х гг., на стандартной раме с обычным седлом

читывая специфические задачи — перевозка большого объема контейнерных грузов на близкие расстояния, обычно между разгрузочными кранами и участками складирования контейнеров, — они во многом отличаются от обычных машин. У них более прочные рамы, силовые трансмиссии и двигатели большей мощности. При этом для снижения радиуса поворота колесная база сильно укорочена, а кабины одноместные, но

с большой площадью остекления. Поскольку работают они исключительно в специальных закрытых зонах, практически нигде их не ставят на учет и не оформляют регистрационных номеров. А в Америке они носят устойчивое наименование Yard Tractor («дворовый тягач»), и это начало отражаться в обозначении моделей.

От этой группы машин отпочковалась особая разновидность, так называемые Ro-Ro тягачи. Дело в том, что

СПЕЦТЕХНИКА

в последнее время по всему миру необычайно развилась технология быстрой погрузки-разгрузки на суда. Она так и называется, по сокращению английских слов roll on-roll off (дословно «закатывать — выкатывать»). Технология заключается в том, что вместо загрузки кранами разнообразные грузы просто завозят на палубу или в трюм непосредственно в полуприцепах. Понятно, что такая технология в разы дешевле. Для нее как раз и используются такие спецтягачи.

От своих терминальных собратьев они кое-чем отличаются: меньшей нагрузкой на седло и, как следствие, менее мощным двигателем. Однако из-за специфики езды по судовым рампам они оснащаются, как правило, полноприводной трансмиссией. Кроме того, в стесненных условиях нет возможностей для разворота, поэтому для ускорения передвижения рабочий пост водителя выполняется поворотным на 180 градусов. И, наконец, у обоих типов предусмотрена возможность изменения высоты седла для работ с различными полуприцепами.

Оба типа этих тягачей имеют больше общего, чем различий. И потому



выпускаются одними и теми же фирмами. Некогда их было более сотни, однако в процессе укрупнения мирового бизнеса сейчас заметных производителей осталось около дюжины.

Kalmar

Крупнейшая фирма по выпуску терминальных тягачей под этой мар-

кой принадлежит международной компании Partec Cargotec. Свой первый терминальный трактор она выпустила в 1958 г., в 1970 г. — первый тягач Ro-Ro. Является мировым лидером в этой сфере, выпуская более полусотни моделей обеих групп. Они производятся на многочисленных филиалах в Швеции, Финляндии, США, Канаде, ЮАР, Малайзии и Китае. Самая популярная



Тягачи Ro-Ro способны перемещаться в двух направлениях без разворота, за счет разворота органов управления



модель класса Ro-Ro — TRX 182. Она оснащается 5,9-литровым двигателем Cummins 6BTA (мощность 180 л.с. при 2200 об/мин) и автоматической трансмиссией Allison MT643. По заказу для европейских покупателей возможна установка двигателя Scania DI12M и коробки передач ZF.

В зависимости от географии и назначения, тягач может оснащаться кабиной правого или левого расположения, колесной формулой 4x2 или 4x4.

Компания также производит по

заказу самый тяжелый тягач Kalmar TRX 252 с полной массой автопоезда до 350 т. Его собственная масса — 15 т, а нагрузка на седло достигает 32 т. Габаритные размеры полноприводного монстра — 6390 x 2800 x 3200 мм. Мосты увеличенной грузоподъемности поставляет Kessler, а специальные покрышки размера 12.00 R24 — Michelin.

В состав компании в разное время вошло несколько именитых компаний — Douglas, Bollnas, Magnum, Ottava и Sisu. Последняя заслуживает особого упоминания.



Довольно часто такие машины используются на промышленных предприятиях

Sisu

Эта финская компания являлась одним из родоначальников в деле создания терминальных тягачей и машин типа Ro-Ro. В середине 1990-х гг. слилась с американским производителем аналогичных машин Ottawa, и вместе они стали лидером мирового рынка портовых тягачей, ежегодно выпуская до 1 600 машин. К тому же перед этим Sisu основала свой филиал в США Eagle Mark Equipment — теперь он производит известные на североамериканском рынке машины Сарасity.

Тягачи семейства Sisu TR181 собственной полной массой 8,4 т оснащались 6-цилиндровыми дизелями Volvo или Cummins мощностью 243–258 л.с., автоматическими трансмиссиями Clark, а также приводом на все колеса, что позволяло транспортировать груз массой от 70 до 200 т. Они производились в течение десятка лет, оставаясь современными с конструкторской точки зрения и позже превратились в сверхпопулярную серию TRX-182 нового владельца.

СПЕЦТЕХНИКА



Terberg

Среди разнообразной программы спецтехники нидерландской фирмы особое место занимают терминальные тягачи.

Terberg оказался у истоков изготовления специальных тракторов и тягачей, а сейчас является лидером европейского производства такой техники: в год компания выпускает примерно 800 единиц.

Эту продукцию фирмы можно поделить на две группы: терминальные (серия YT) и Ro-Ro тягачи (серия RT). Терминальные тягачи имеют только колесную формулу 4x2.

Все модели «Ro-Ro» имеют задний вход в кабину, поворачивающееся водительское кресло с панелью приборов и органами управления. Большинство ма-

шин оснащается двигателями Cummins 6СТА мощностью от 173 до 420 л.с., агрегатированными с гидромеханическими коробками передач ZF AS-tronic. Пневматические подвески осей тягачей серии RT обеспечивают высокий уровень комфорта для водителя.

В семействе терминальных тягачей существует намного больше модификаций. Конструктивно же тягачи YT отличаются от предыдущей группы незначительно. Двигатели, мосты и коробки передач — такие же. Широкая унификация упрощает изготовление и удешевляет продукцию, которую Terberg поставляет более чем в 80 стран мира.

MOL

В соседней Бельгии расположена штаб-квартира фирмы MOL Group,



ТЕРМИНАЛЬНЫЕ ТЯГАЧИ



включающей шесть филиалов, расположенных в самой Бельгии, а также Франции и Англии.

Компания появилась еще в 1944 г., и с тех дальних пор остается производителем специальной техники, в том числе терминальных тягачей. Как и у прочих, в программе две серии: терминальная FF и портовая YM.

Двигателями обеим служат дизельные Cummins, Deutz или Volvo. Коробки переключения передач — автоматические Allison MT643. Кабины могут располагаться как слева, так и справа.

Особенностями тягачей МОL можно считать рамные защиты кабин формата ROPS, а также использование рам от стандартных грузовиков DAF XF.

MAFI

Немецкая компания (полное наименование MAFI Transport Systeme GmbH) занимает заслуженное место среди именитых европейских производителей.

Существует она с 1975 г. и с тех пор выпускает модели, отличающиеся передовыми решениями, в широком диапазоне грузоподъемности от 1,5 до 320 т, с акцентом на промышленные тягачи.

Отличительной особенностью продукции служит единство моделей в роли как терминального, так и Ro-Ro тягача. Конструкцией предусмотрены варианты каждой модели с формулами 4х2 и 4х4 с правой или левой кабинами.

Как и положено немецкой компании, MAFI комплектует свои модели двигателями Mercedes-Benz, коробками передач ZF 4WG881, мостами Kessler и собственной задней пневматической подвеской.

Следует добавить, что самый крупный в программе промышленный тягач МТ45 полной массой автопоезда до 320 т создан в кооперации с именитой французской фирмой Nicolas.



СПЕЦТЕХНИКА



Capacity

Независимый североамериканский производитель, само название которого (в переводе с английского — «вместимость, производительность») указывает на назначение продукта. Однако в свое время появился, как дочерняя структура финской Sisu, сохранив инженерную преемственность. В программе шесть моделей формулы 4х2 обоих типов, ТЈ5000-8000 и одна полноприводная, с полным собствен-

ным именем Trailer Jockey. Все машины оснащаются агрегатами американских производителей и, как принято в США, алюминиевыми кабинами упрощенного внешнего облика.

Однако внешность для промышленной техники не главное, что доказывает последняя новинка фирмы. Терминальная модель TJ 9000 колесной формулы 6х4, помимо увеличенной грузоподъемности, оснащена гибридным приводом, что способствует улучшению экологической обстановки.

Остальные

Приведенными в обзоре фирмами практически исчерпывается список мировых производителей специальных тягачей промышленного применения. Однако следует упомянуть более мелкие, производящие сходные машины самостоятельно или по лицензии. Это, в первую очередь, итальянская CVS Ferrari, американская ССС, австралийский Daysworth, и HOVA, спецподразделение китайского CNHTC. •

ЧИТАЙТЕ В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ

а объем кузовов и конструкция платформ совсем другие. Об особенностях «ком-



ХРОНИКА

Renault Trucks представила новый мусоровоз для работы в городских условиях модель Puncher. Renault Puncher с низко посаженной и вынесенной вперед кабиной доступен в 2 версиях: 4х2 и 6х2.



ПЕРВОЕ СОБЫТИЕ ГОДА

Ежегодная международная конференция по привлечению инвестиций в производство комплектующих для автомобильной промышленности прошла в Санкт-Петербурге уже в седьмой раз. Организатором конференции «АвтоИнвест» является Северо-Западное агентство развития и привлечения инвестиций.

Татьяна ЦЫРФА, фото Михаила ТОРМАКОВА

ейтмотивом секции коммерческого транспорта на конференции «АвтоИнвест» стала проблематика общественного транспорта.

В рамках конференции ООО «Скания-Питер» организовала заседание на тему «Городской транспорт. Эффективные транспортные решения для мегаполиса. Системный подход к организации пассажирских перевозок». Самое передовое, что сегодня существует в городских пассажирских перевозках — это система движения по выделенным линиям Bus Rapid Transit (BRT). Такая система организации городских автобусных перевозок очень хорошо развита



Ян Троллеберг, генеральный директор ООО «Скания-Питер»

в США, Европе, Китае и Южной Америке. Есть она даже в Лагосе.

ВЯТ в России — это пока, увы, не более чем мечта. В этом плане даже Москва и Санкт-Петербург значительно отстают от Нигерии. Но хотя бы началось обсуждение на уровне идеи — это уже положительный сдвиг.

Пока же председатель комитета по ЖКХ и транспорту Ленинградской области Алексей Никифоров так рассказал о ситуации: «Ленинградская область – крупнейший транспортный район в Российской Федерации. Только на региональных маршрутах используется около двух тысяч автобусов. Но и износ транспорта тоже очень велик — до 50% в парке городского транспорта и 30% в парке для междугородних перевозок».

И хоть парк постоянно обновляется (порядка 300 единиц техники закупается ежегодно), этого недостаточно. Поэтому правительство Леноблости заинтересовано в развитии предприятий по сборке автобусов на своей территории. Это сможет обеспечить более низкую закупочную цену на единицы транспорта и, благодаря упрощенной логистике,



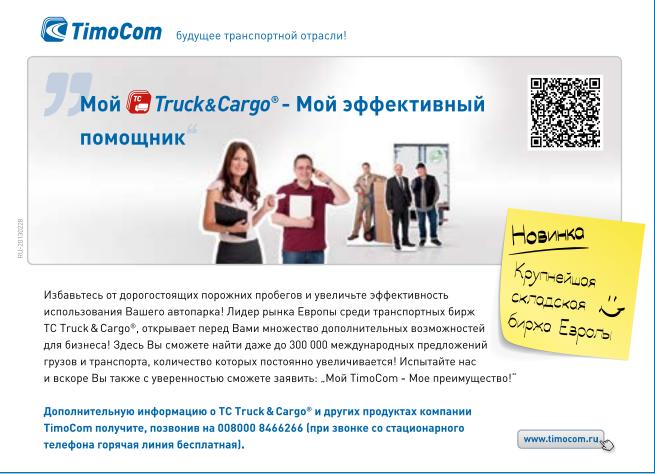
Алла Петровна Сологубова, начальник отдела пассажирского транспорта Министерства транспорта РФ: «40% городского пассажирского транспорта находится за пределами нормативных сроков эксплуатации»

позволит быстрее доставлять запасные части и комплектующие на ремонтные предприятия, что обеспечит бесперебойную работу техники на маршрутах.

Анна Сологубова, начальник отдела пассажирского транспорта Министерства транспорта РФ, также говорит о том, что сегодня основной пассажирских транспорт в городах — это автобусы (910 тыс. единиц). И государство всячески идет навстречу субъектам

Федерации, чтобы помочь им в обновлении парка пассажирского транспорта. Например, в 2012 г. Минтрансом перечислены субсидии в бюджеты субъектов РФ на сумму 3 413,5 млн руб.на закупку автобусов, троллейбусов и трамваев.

Проблем в области общественного транспорта в регионе пока немало. Но сам факт того, что об этих проблемах говорят, внушает надежду на то, что ситуация улучшиться. ●



ОСТАНОВИТЬ НЕЛЬЗЯ ЕХАТЬ

В зависимости от того, где поставить запятую в нашем заголовке, изменится и смысл. Такую же дилемму сейчас обсуждает московское грузовое сообщество.

Антон МИХАЙЛОВ, фото автора

конце прошлого года местные власти решили запретить с 1 февраля 2013 г. движение транзитного грузового транспорта полной массой свыше 12 т в дневное время (7:00-22:00) по МКАД.

Такое решение транспортного департамента объяснялось проблемами с пропускной способностью МКАДа. Согласно статистике, транзитный грузовой транспорт в пределах московского кольца составляет более 30% всего транспортного потока. Большое количество грузовиков снижает пропускную способность трассы, одновременно ухудшая при этом экологическую обстановку в Москве.

Но сказать — проще, чем сделать. Введение решения в действие было перенесено с 1 февраля на 1 марта. В кулуарах департамента говорят о том, что в последний момент вступление в силу могут вновь перенести изза нерешенности многих аспектов.

А какова транспортная ситуация в Северной столице, и что может ожидать наших перевозчиков? Мы попробуем разобраться в петербургских и соседних реалиях.

Региональные особенности

Уникальное географическое положение и наличие действующей транспортной системы на Северо-Западе создают благоприятные условия для формирования мощного транспортного узла, как общероссийского, так и международного значения.

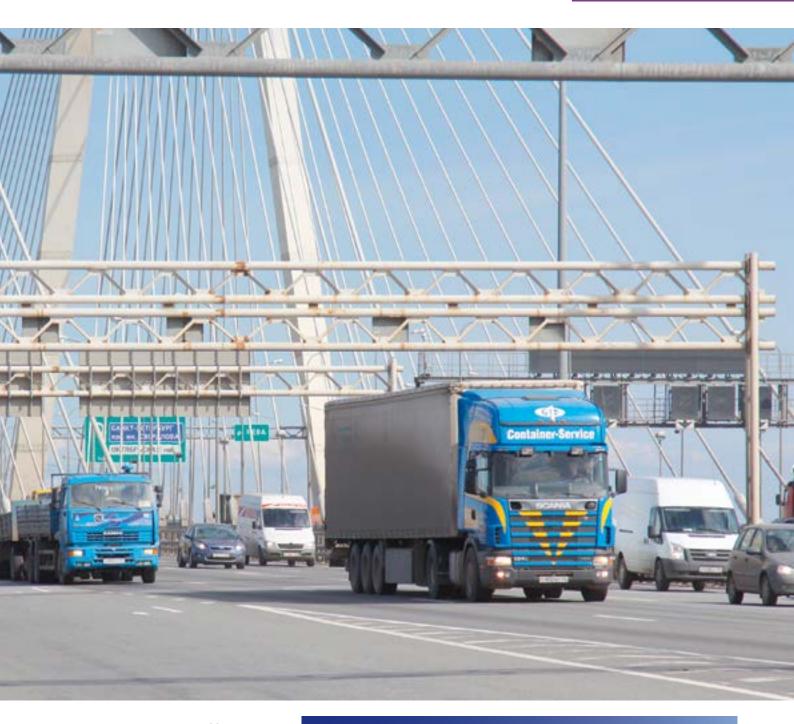


Основной грузовой трафик в Санкт-Петербурге и Ленинградской области идет все-таки вне города. Областные дороги загружены, но пока справляются



Балтийский трубопроводный комплекс, Северо-западный газопровод, портовые и логистические мультикомплексы — это крупные проекты федерального уровня. Их развитие стимулировало десятикратный рост внешнеторгового оборота региона за последние одиннадцать лет, превысивший в 2011 г. 706 млрд руб. По сравнению с 2010 г., импорт из стран дальнего зарубежья приходился на 119 стран и увеличился на 66%.

Но это еще не все. В ближайшие годы транзит грузов через Санкт-Петербург и Ленинградскую область, в соответствии с президентской программой «Транзит», должен увеличи-



ваться не менее чем на 100 млн тонн в год, что потребует и скорейшего наращивания транспортных мощностей.

Кроме того, в конце 2011 г. завершена первая очередь крупного контейнерного терминала в Усть-Луге. В результате дальнейшего развития портовой инфраструктуры не только в Усть-Луге, но и Высоцке, Выборге и Приморске предполагается уверенный рост общего грузооборота портов Ленинградской области к 2015 г. до 250–300 млн т, что выведет регион в лидеры портовых услуг на Балтийском море.

По оценке Министерства Регио-

МНЕНИЕ

Антон КРИВОШЕЕВ, генеральный директор ООО «КомГруз»

В закрытии МКАД для грузовиков можно разглядеть ряд положительных сторон. Во-первых, это сокращение сроков износа дорожного покрытия. Во-вторых, еще один шаг к развитию «настоящей» городской логистики, когда большегруз приходит в крупный логистический центр или центральный склад предприятия за пределами города, а далее малотоннажный транспорт развозит товар по точкам.



На мой взгляд, исключения будут приемлемы для двух видов транспорта: грузового бортового (шаланды) и спецтехники (краны, манипуляторы). Тогда можно смело внедрять подобный проект в пилотном варианте в Санкт-Петербурге. В любом случае, инновация есть развитие. И только так.

ПРОБЛЕМА



Арсенальной, Выборгской, Пироговской, Ушаковской, по Народной ул., по Приморскому шоссе, в пос. Песочном, пос.

Белоостров.

1.2. Территории, ограниченной южным участком кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга (далее КАД) от пр. Обуховской Обороны до Таллинского шоссе — Волхонским шоссе Фронтовой ул. — Санкт-Петербургским шоссе — Петергофским шоссе — пр. Маршала Жукова — ул. Зенитчиков — ул. Маршала Говорова — ул. Трефолева ул. Калинина — Лифляндская ул. — наб. Обводного канала - пр. Обуховской Обороны.

нального Развития, с начала 2012 г. Санкт-Петербург и Ленинградская область заняли 5-е место по интегральному показателю развития среди всех субъектов РФ. Темпы развития нашего региона на 10,1% превышают таковые по России.

Однако, как видим, большую часть ее площади занимают вовсе не грузовики

Очевидно, что означенные факторы способны комплексно повлиять на развитие рынка грузоперевозок, в том числе и автомобильных.

Транспортный ресурс СПб

По данным Союза перевозчиков и экспедиторов Северо-Запада, в Петербурге в настоящее время зарегистрировано около 100 000 грузовиков всех классов. При этом более 50% всех перевозок осуществляются мелкими компаниями, парки которых насчитывают менее 15 автомобилей. Грузовики тяжелого класса с мощно-

МНЕНИЕ

Сергей КОВАЛЬЧУК, генеральный директор ЗАО «Трансэк»

Водители грузовиков уже давно из-за пробок стараются планировать маршрут таким образом, чтобы не попасть на МКАД в дневное время, а при транзитных перевозках вообще ее объехать. Грузовики оказываются на МКАД, когда нет другого выхода. Например, когда нужно строго соблюдать установленные таможенными органами сроки и маршруты доставки товара. Когда, например, после таможни нужно следовать на выгрузку, при этом ожидать положенного времени на территории таможенных постов не разрешается, да и склад грузополучателя в ночное время не работает. Не будет грузообразующих предприятий в районе МКАД, не будет там и большегрузных автомобилей. Бороться

нужно с причиной этой проблемы, а не со следствием. Поверьте, у перевозчиков нет ни малейшего желания стоять там в пробках. Кроме того, прежде чем начать применять запретительные меры, нужно предложить альтернативные варианты. Я имею в виду объездные дороги с хорошей пропускной способностью, достаточное количество стоянок на подступах к



Москве с развитой инфраструктурой и т.п. Все это пока в планах, а запрет действует уже с марта 2013 года. Вот и поставьте себя на место водителя: и ехать нельзя, и стоять в ожидании тоже нельзя, да и негде. Как быть?



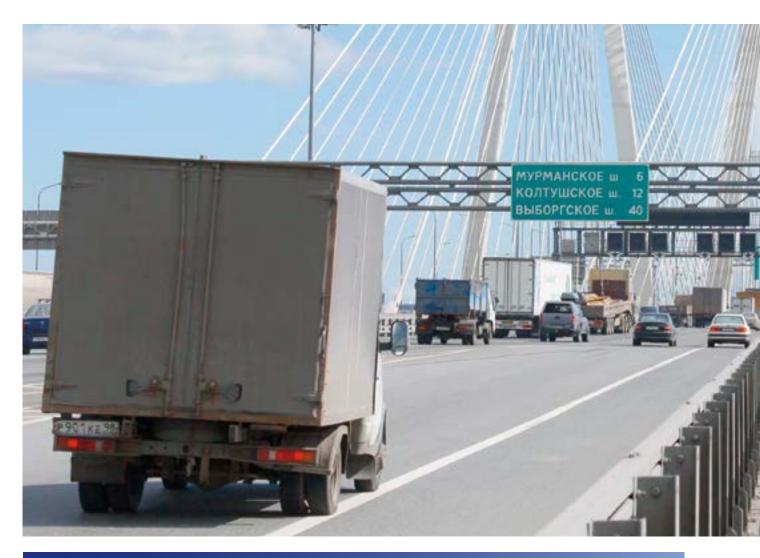
стью двигателя более 300 л.с. составляют примерно 10% от общего грузового парка.

Однако это касается только данных по городу. Очевидно, что являясь крупным транзитным центром, Петербург и область также испытывают большие нагрузки со стороны внутрироссийского и международного транзитных потоков. Около 35% грузового потока на трассе M-10

«Скандинавия» составляют машины с регистрационными знаками иных регионов. Очевидно, что в ближайшее время объемы дальних перевозок будут лишь возрастать, что неуклонно повлечет увеличение нагрузки на трассы и кольцевую автодорогу.

В связи с этим правительствами города и области предпринимаются планомерные шаги по улучшению транспортной картины. Так, уже в текущем

году начнется реконструкция близкой к коллапсу трассы «Скандинавия». По замыслу ФКУ «Федеральное управление автодорог «Северо-Запад»», трасса будет существенно расширена — до 6 полос с разделением и защитным металлическим ограждением. Пересечения и светофоры заменят современными транспортными развязками. Ориентировочная стоимость капиталовложений составляет 47 млрд руб.



МНЕНИЕ

Константин ШАРШАКОВ, заместитель руководителя Филиала АСМАП по СЗФО

Нашим питерским перевозчикам до сих пор не понятно, что же в Москве вводится, и как это будет функционировать. Мы даже планируем пригласить специалистов из Москвы на Конференцию членов АСМАП в марте, чтобы они дали подробное разъяснение перевозчикам. Иначе, много комментариев от разных лиц, а ведь «черт прячется в мелочах».

Что же касается Петербурга, то я который год удивляюсь непрофессионализму некоторых чиновников, которые говорят, что в нашем городе из-за грузовиков образуются в городе пробки. Ну где вы видели грузовики на Невском, Московском, Вознесенском, Каменноостровском проспектах? Или на Марсовом поле они все перегородили? Поэтому, прежде чем принимать решения о закрытии улиц города от грузового транспорта в дневное время, сначала нужно навести элементарный порядок в организации движения, системе стоянок и парковок автомобилей, формировании грузовой и легковой (пассажирской) инфраструктуры, а потом уж думать, где и что закрывать.

Я с завистью смотрю на Москву — сколько проектов в транспортной и инфраструктурной сфере, в т.ч. реализованных! И предложение закрыть в Петербурге движение грузового транспорта днем и разрешить только ночью — это как у Крылова в басне про

«Мартышку и очки». Если грузообразующий объект есть в центре города — машины к нему поедут.

В первой половине 1980-х гг. при централизованной системе управления промышленностью и транспортом такая попытка (завоз только в ночное время) уже была. Но в массовом порядке она провалилась. Закрепились только ночные доставки хлеба по булочным, почтовые



перевозки, вывоз/завоз грузов (круглосуточный!) на ж/д-станции и в порты. Даже крупные заводы и торговые центры не смогли удержать данного ритма работы из-за своих смежников. Так что данный проект у нас — это миф, подрывающий экономику города и наносящий ущерб его жителям (погрузка и разгрузка ночью) ради непонятно чьих интересов.

Хотел бы обратить внимание, что один большегрузный автомобиль — это либо 23 тонны, либо 82 куб. метра груза при длине на проезжей части до 18 метров. Что бы заменить его при перевозке данного объема (веса) груза нужно 11 «Газелей» грузоподъемностью 2 тонны, которые на проезжей части займут почти 70 метров! Массовое увлечение мелкопартионного груза только усугубит пробки в городе. Грузовладельцы, которые не смогут доставлять себе товары большими машинами днем, «перейдут» на мелкие отправки. И тогда город вообще встанет.



МНЕНИЕ

Николай СЛАСТНИКОВ, генеральный директора ООО «ФОРТАС»

Это не спасение от загруженности московских улиц, это крик души и очередная подножка для транспортников России. Владеть или управлять транспортом в РФ сегодня уже экономически не выгодно: рост цен на ГСМ, двойное обложение налогами.

Сейчас почти все грузовики, которым запрещают двигаться днем, работают по тахографам. Соответственно режим нужно выдерживать, либо придется платить транспортникам, либо 3-4 для простоя.

Сегодня, чтобы транспортная компания нормально сосуществовала, нужно таможню всю вывести в зону, доступную в любое время, и организовать централизованные склады для круглосуточного приема груза с дальнейшей развозом до предприятий за черту МКАД.



Все эти меры позволят увеличить пропускную способность трассы в несколько раз.

В дальнейшем планируются принять аналогичные меры по расширению и других радиальных шоссе. Разгрузить город позволяет и строительство Западного скоростного диаметра, последние этапы которого должны завершиться к 2015-17 гг.

Как вариант

Мало кто об этом задумывается, но пробки создают не только грузовики, а и легковые автомобили. Уйдут с дорог грузовики — их место тут же заполнят легковушки, и пробки никуда не исчезнут. Чтобы заметно разгрузились дороги, необходимо уменьшать на них количество не грузового, а легкового транспорта! Уменьшить его количество можно только одним способом — предоставить их водителям альтернативу, которой может выступать только эффективная система общественного скоростного транспорта.

Когда современный скоростной трамвай начнет ходить быстрее основного потока, когда автобусы на выделенных линиях будут свободно двигаться, а легковушки стоять, люди сами выберут общественный транспорт, само отношение к общественному транспорту изменится. Но, увы, в условиях сегодняшней России — это утопия.

Пока еще у нас отношение такое: «если ты в своей легковушке — ты король жизни», а если человек едет на автобусе — он неудачник. В развитой Европе ровно наоборот. Там король Швеции не брезгует добираться на работу на трамвае, а тот, кто вынужден добираться на работу на своей машине, не имея возможность быстро доехать на скоростном трамвае — как раз неудачник. Другое мировоззрение. К нам оно тоже придет, но через многие годы.

Пока же Москва стоит в пробках. И будет дальше стоять, даже если грузовики перестанут пускать в город днем. В Питере тоже непростая ситу-

ация, но все-таки лучше московской. Тем более что завершение западного полукольца позволяет перенаправлять транзитные транспортные потоки, что исключает московские проблемы в Санкт-Петербурге. Единичными запретительными мерами, как это пытаются сделать в Москве, транспортных проблем не решить.

ХРОНИКА

Как заявила представитель RHA (Британский союз автоперевозчиков) Кейт Гибс, срок введения обязательной установки цифровых тахографов будет перенесен. Евросоюз сейчас проводит консультации с производителями и окончательная дата остается неизвестной



ПЕРВЫЙ В ОБЛАСТИ

Открытие любого нового дилерского центра — всегда событие. Тем более, когда открывается новая техстанция, а не просто пункт продажи. А уж если речь идет об одной из марок «Большой европейской семерки» — то это событие втройне!

Антон МИХАЙЛОВ, фото автора

адо отдать должное активности корпорации IVECO в Северо-Западном регионе. Казалось бы, три давно работающие дилерские станции полностью перекрывают географию спроса, однако всегда существует возможность дать клиенту больше. Именно этим руководствовалась компания «Автоцентр Коммерческого Транспорта» (А.К.Т), открывая новый технический центр. Одним из главных его преимуществ стала именно его география.

Техцентр находится в одной из ключевых точек следования коммерческого транспорта — в десяти





минутах езды от КАД, на трассе М10 «Скандинавия», на въезде в поселок Сертолово. Таким образом, это первый центр марки, расположенный в Ленинградской области. И, понятно, самый молодой, — ведь официальное открытие состоялось буквально «на днях», 10 января 2013 г.

Разумеется, узнав об этом, мы тут же отправились на встречу с его директором, Виктором Николаевичем Дуюновым. Это имя хорошо известно многим владельцам IVECO в нашем регионе. Ведь он занимается этой техникой еще с 1995 г., долгое время проработал техническим директором дилерской станции «ИВ-Сервис».

— Основная задача нового центра, — рассказывает он, — еще полнее удовлетворять нужды наших клиентов. Мы специально открылись в области, в этом месте, проанализировав направление грузопотока. Очевидно,



что для многих наше местоположение окажется крайне удобным, что сократит время обслуживания, а значит, и простоя транспорта. Кроме того, на других сервисах в последнее время увеличились сроки обслуживания — запись на некоторые операции достигает двух недель. В этом смысле наша

готовность оказать любые ремонтные услуги будет крайне востребована. Ведь наш центр оснащен самым современным оборудованием, рекомендованным материнским концерном. Мы оказываем полный спектр услуг, что и остальные, по тем же ценам, на том же высоком уровне.





Еще одно преимущество центра А.К.Т — его изначальная продуманность. Ведь расположен он во вновь построенном здании, причем с самого начала строительство шло в тесном сотрудничестве со специалистами центра. В результате учтены все потребности современной технологии обслуживания, все продумано и рационально.

Общая площадь нового центра составляет 2 500 кв. м, он обладает удобными подъездами, выделенной парковкой и размещается в светлом 3-этажном здании. Внутренняя стоянка позволяет разместить 70 машин и 20 полуприцепов.

В огромном холле, как водится, приемная стойка и зона ожидания клиентов, обставленная новой, «с иголочки», мебелью.

Слева — основная ремзона с высотой потолков 11 м, необычно светлая и чистая; справа — такая же прицепная. Сервисная зона рассчитана на размещение одновременно 34 грузовиков.

Причем впервые для фирменного сервиса отдельно выделено 5 постов для ремонта легких коммерческих фургонов IVECO Daily, в том числе и микроавтобусов Feniks. Еще 16 — полностью укомплектованы оборудованием для сервиса и ремонта

Eurocargo, Stralis и популярных у нас «строителей» Trakker. А в ближайшее время в новом учебном классе сервисмены пройдут обучение по новой флагманской модели Hi-Way, и его тоже обслужат здесь без проблем. Кроме того, А.К.Т готов обслуживать и такую экзотичную марку концерна, как Astra.

Причем зона не формально, на «бумаге», готова к приему клиентов — первый срочный заказ уже выполнен. При нас проходили предпродажную подготовку клиентский самосвал и тягач. Есть и первая продажа — цельнометаллический фургон Daily уходит к заказчику в Вологду.



Реклама



Что касается прицепного состава, то центр является авторизованным сервисом марок Grunwald, Fliegel, Koegel, Krone, Rolfo, Schmitz и Wielton.

«Изюминка» зонирования — двухэтажный склад площадью 350 кв. м с необходимой номенклатурой. Дело в том, что расположен он внутри, в центре здания, и из него одинаково удобно выдавать запчасти сразу в три стороны — в клиентскую зону и в обе ремзоны, что значительно экономит время. Таково преимущество заранее продуманной планировки. Сказывается она и в организации рабочих мест менеджеров и техперсонала. Восемь новехоньких душевых кабинок, зона отдыха, раздевалки, туалеты — все, как и подобает одному из европейских лидеров.

Пристальное внимание уделено и персоналу. Их костяк составили опытные кадры, знакомые с ремонтом автомобилей марки, а сейчас идет набор остальных специалистов. Разумеется, все они проходят полный курс обучения с привлечением профессиональных фирм.

Сейчас техцентр оказывает услуги в течение пяти дней в неделю, с 9 до 18 часов. В дальнейшем планируется переход на семидневную работу, с 9 до 22 часов. Многочисленные пользователи IVECO, безусловно, оценят появление нового центра марки.

ХРОНИКА

После запуска в производство новых тормозных колодок
Техтат Т3030, компания ВРW расширила ассортимент— теперь такие тормозные колодки выпускаются для трех типоразмеров дисковых тормозов. Разработка была позаимствована у гоночных автомобилей



ВОЗВРАЩЕНИЕ ЧЕМПИОНОВ

Тридцать четвертое ралли «Дакар» уже в пятый раз прошло на Южно-Американском континенте, в этот раз маршрут был проложен через три страны: Перу, Аргентину и Чили. Расстояние от Лимы до Сантьяго составило чуть больше 8 000 километров. В нем приняли участие 459 транспортных средств из 53 стран — это 750 пилотов, штурманов и механиков.

Текст Антон МИХАЙЛОВ, фото команд и ASO DAKAR



аш «КАМАЗ-мастер» выставил четыре боевые машины, с «молодыми» экипажами. Машина 501 — Эдуард Николаев, Сергей Савостин, Владимир Рыбаков, 505 — Айрат Мардеев, Айдар Беляев, Антон Мирный, 510 — Андрей Каргинов, Андрей Мокеев, Игорь Девяткин, 532 (боевая техничка) — И. Мардеев, В. Мизюкаев, А. Хисамиев. Еще один КАМАЗ коман-

ды Артура Ардавичуса защищал флаг Казахстана, но обслуживался в нашей команде.

Соперниками в гонке, как обычно, оказался весь авангард мирового класса в грузовиках: Жерар Де Рой, Ханс Стейси, Мики Биазон (команда Petronas Team de Rooy IVECO), Алеш Лопрайс (Insta Forex Loprais Team), Марсель Ван Влит (Veka MAN), Теру-

хито Шугавара, Мартин Коломы и др.

Немного о технике, в которой никаких революционных инноваций не было. Два наших ведущих экипажа стартовали на КАМАЗ-4326 VK пследнего поколения, остальные — на КАМАЗ-4911. Общими для них являются восьмицилиндровые двигатели ЯМЗ 79846.10-07 мощностью в 830 л.с., 16-ступенчатые коробки передач ZF 16S-251, раздаточные коробки Steyr. Различия — в снаряженной массе, сдвинутой назад кабине и элементах подвески.

Ближайшие соперники — команда Petronas Team de Rooy IVECO — была представлена пятью экипажами: один капотный Iveco Powerstar самого Жерара де Роя, два Trakker Evo3 и два Trakker Evo2. Все машины были оснащены двигателями FPT Cursor 13 мощностью 840 л.с. Другим серьезным соперником была команда Insta Forex Loprais Team. В этом году Алеш решил отказаться от капотной компоновки в пользу традиционной. Вероятней всего, после полного разрушения машины в прошлогоднем «Дакаре» небогатая частная команда просто не смогла собрать еще одну. Было и еще одно различие - команда Лопрайса сменила окраску с привычной желтой на распространенную красную.

А вот другая команда, использовавшая «Татры», — Czech Dakar Team, пошла необычным путем. Двигатели Gyrtech им подготовила знаменитая Виддуга, трехкратный чемпион Европы по трак-рейсингу. Главное отличие этих моторов — необычно малый для нас и чехов объем, всего 13 л.

Как всегда, Дакар изобиловал неожиданностями, сюрпризами и плот-



«Царя» Чагина за штурвалом сменил его бывший механик — «царевич» Эдуард Николаев

ной борьбой. Жесткий темп с самого начала задал де Рой — первые восемь участков он почти всегда шел первым в классификации. За ним следовали члены его команды, а также Лопрайс и Коломы на «Татрах». Наши начали не блестяще — с 5-6 мест.

Проблемы начались уже на второй день гонки — многие экипажи потеряли время, не найдя контрольной точки, а у Каргинова отказало сцепление.

Вообще технические проблемы

преследовали грузовые экипажи постоянно. Через день после отказа сцепления на машине Каргинова перетерся пневмошланг — снова потеря времени. У Лопрайса в тот же день вообще отказала электрика, причем за 15 км от финиша. Это стоило ему потери двух часов.

К пятому этапу ситуация стала меняться. Николаев & Со начал отыгрывать время, а соперники — его терять. Первым из наших в нынешнем



РАЛЛИ-РЕЙД

ралли победу привез Айрат Мардеев, на четвертом этапе.

Но Дакар — «мастер» подвохов. Уже на следующий день экипаж 501 чуть не потерял все шансы на победу с правой стороны оторвало полностью все амортизаторы на обоих мостах. Если бы не безграничные возможности в ремонте команды КАМАЗ-мастер, о финише не могло бы быть и речи.

Как и произошло, кстати, на том же шестом этапе с именитым Хансом Стейси — его Trakker Evo3 «сделал уши» на гребне дюны и вышел из борьбы. На том же этапе выбыл и казахский КАМАЗ Ардавичуса из-за выхода из строя двигателя.

К девятому дню ситуация начала меняться. Николаев постепенно вышел в лидеры, Лопрайс вовсю рисковал, де Рой старался не уступать. Сложности добавили и естественные горные маршруты, превратившие марафон в «трамвайную» гонку. Узкие дороги, расщелины и обрывы не позволяли лидерам обгонять более медленные экипажи, включая мотоциклы и джипы.

Вносила свои коррективы и погода — из-за дождей, повлекших разливы рек, организаторы отменили ряд спецучастков.

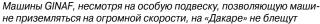
На девятом этапе, после дня отдыха, сразу серия крупных неприятно-





НА ДОСУГЕ







Лучшее место команды Veka MAN — 8-е, невзирая на технику и опыт

стей ожидала потенциального лидера, Жерара де Роя. В начале спецучастка лопнуло колесо, его поменяли за 8 минут. Затем отказала турбина двигателя, да плюс начались проблемы с рулевым управлением — в итоге потеря полутора часов.

Это выдвинуло вперед Эдуарда Николаева и обоих чехов. Мартин Коломы, кстати, к тому моменту шел вторым в грузовом зачете, отставая от лидера на 17 минут 56 секунд.

Спорным на результаты таблицы оказался одиннадцатый день гонки. Из-за колоссального разлива реки Рио-Гранде коллегия спорткомиссаров опубликовала решение, согласно которому «ко всем автомобилям, не

пересекшим линию CP2 до момента отмены этапа, применить в качестве времени прохождения этапа 1 час 13 минут 25 секунд». То есть, не успевшим к контрольной точке или не стартовавшим, присвоили время худшего экипажа, до этой точки доехавшего. Естественно, это сыграло на руку в первую очередь экипажам-аутсайдерам.

В последние дни гонка грузовиков щекотала нервы всем зрителям. Разница во времени между членами первой десятки составляла минуты. Лидировали на этапах наши ребята, причем от соперников их порой отделяли секунды. Не жалевшие усилий преследователи буквально «висели на хвосте». Явно решивший идти ва-банк де Рой отчаянно рисковал — и это не прошло бесследно. За два дня до финиша он откатывается назад, разорвав в лохмотья колесо и потеряв время. Однако на следующий день удача изменяет Айрату Мардееву — теперь он теряет время, зарывшись в дюнах. К сожалению, на «Татре» Лопрайса продолжились технические проблемы, в частности, перестали включаться высшие передачи, что значительно снизило его темп.

Такого за всю историю Дакара еще не бывало — интрига сохранялась и в самый последний день. Коротенький, завершающий 15-километровый спецучасток; и на нем машина Карги-



РАЛЛИ-РЕЙД



нова распорола колесо... Казалось, все решилось, ведь вслед за ним мчался всего в 4 минутах прошлогодний победитель — Жерар де Рой! Однако экипаж Андрея поразил всех своей волей к победе — пилот под номером 510 проехал 8 километров на трех колесах и «привез» команде бронзу!

В итоге повторилась ситуация двухлетней давности — весь пьедестал остался за «КАМАЗ-мастером». Конечно, это была честная, безого-

ворочная, уже 11-я победа команды. Однако, никак не умаляя доблести наших спортсменов, следует отметить некоторые особенности. Во-первых, минимальный отрыв соперников — даже 4-ый результат Жерара де Роя несет лишь 40 минут отставания от лидера. Помнится, отрыв знаменитого «Царя», Владимира Чагина, на Дакаре-2010 составлял более 10 часов.

Кроме того, ни у кого из соперников нет такой огромной, настолько подготовленной и экипированной



Терухито Шугавара регулярно выходит на старт всех этапов, но пока не добился успехов



Генеральная классификация грузового зачета ралли «Дакар-2013»:

Место	N₂	Пилот	Штурман	Механик	Марка	Команда	Время	Отставание
1	501	Э. Николаев	С. Савостин	В. Рыбаков	KAMA3	КАМАЗ-мастер	39:41:43	
2	505	А. Мардеев	А. Беляев	А. Мирный	KAMA3	КАМАЗ-мастер	40:18:53	+ 00:37:10
3	510	А. Каргинов	А. Мокеев	И. Девяткин	KAMA3	КАМАЗ-мастер	40:19:40	+ 00:37:57
4	500	Ж.де Рой	Т. Колсоул	Д. Родевальд	IVECO	Petronas Team De Rooy Iveco	40:22:59	+ 00:41:16
5	506	М. Коломы	Р. Килиан	Д. Килиан	TATRA	Czech Dakar Team	40:43:30	+ 01:01:47
6	503	А. Лопрайс	С. Бруйнкенс	Р. Пустейовски	TATRA	Instaforex Loprais Team	40:57:53	+ 01:16:10
7	509	П. Верслиус	Х. Шуурманс	Ю. Дамен	MAN	Eurol / Veka MAN Rally Team	42:13:52	+ 02:32:09

команды. Даже единственные соперники, команда «Petronas Team de Rooy IVECO», не является заводской.

И, наконец, уже четвертый раз параллельно южноамериканскому марафону, в Африке проводится ралли «Sonangol — Африка Эко Рейс 2013». И все большее количество европейских участников предпочитает выбрать его, как более подобающее заветам «Дакара». В этом году в нем приняли участие известные спортсмены Томаш Томечек, Элизабет Жасинто и даже сам Жан-Луи Шлессер, зна-

менитый «Лис пустыни». Возможно, скоро нашим придется выбирать, где побеждать. Кстати, в Африке тоже победил экипаж команды «КАМАЗмастер» в составе Антона Шибалова, Евгения Яковлева и Дмитрия Сотникова.



ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Любые стекла для

АВТОБУСОВ,













Телефон отдела рекламы (812) 603-20-96



ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ



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

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

Производство и сервис: 8 (812) 919-49-69, 8 (812) 919-49-59, 8 (812) 919-49-60 Отдел запчастей:

8 (812) 451-15-82, 8 (812) 380-31-51

СП6, п.Шушары, ул. Ленина, 1a, т/ф. (812)451-15-68, www.ressora-service.ru





Volvo Scania MAN Iveco DAF KAMA3 ТОНАР Новтрах Grunwald Narko MA3 BPW SAF ROR Schmitz Krone Wielton Wabco Haldex Knorr и др.

WHILE OF KACI IN BUSINESSY III

Ремонт суппортов Ремонт балок Ремонт стартеров Ремонт генераторок Кузовные работы Диалностика

8-901-314-73-70 605-00-37

ФОТООБЪЯВЛЕНИЯ





Самосвальные полуприцепы Grunwald system Langendorf. Объем 31-34 куб. м. Полукруглый кузов. Оси BPW Heavy Duty, пневмоподвеска, EBS Wabco. 2 положения шкворня. Гарантия. В наличии.

От 1 415 000 руб.

8 (800) 333-55-39 (бесплатно по РФ)



Полуприцепы контейнеровозы низкорамные Grunwald. Усиленная рама. Контейнера 1x20, 2x20, 1x30, 1x40, 1x40 HC, 1x45. Оси ВРW Heavy Duty, EBS Wabco, Michelin. Гарантия. В наличии.

От 1 049 000 руб.

8 (800) 333-55-39 (бесплатно по РФ)



Полуприцепы борт-штора Grunwald. Усиленная рама. Сдвижная крыша, бока. Алюминиевые борта и ворота. Оси BPW Heavy Duty, пневмоподвеска, EBS Wabco. Гарантия. В наличии.

От **1 349 000 р.**

8 (800) 333-55-39 (бесплатно по РФ)





TOHAP 9523

Г/п 39 т. Объем кузова 28 м.куб. Всегда в наличии При покупке полуприцепа, скидка на гидрофикацию тягача 15 тыс. руб.

Цена: **1 070 000 руб.** 000 «ЭВЭН»

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



TOHAP 85792

2012г. выпуска. Объем кузова 16 м.куб., г/п 18 т. Всегда в наличии. Гидро, пневмо выводы под прицеп.

Цена: 1 070 000 руб. 000 «ЭВЭН»

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



BISON NW-34

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

Цена: **1 600 000 руб.** 000 «ЭВЭН»

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





UNISOD

Полукомбинезон «Профи»

- на заказ
- специальная ткань
 цвет на выбор
- размеры любые
- вышивка на груди

Цена: 1150 руб.

(812) 973-46-20 zakaz@unisod.ru



UNISOD

Куртка «Профессионал»

- на заказ
- специальная ткань
- цвет на выбор - размеры любые
- вышивка на груди

и на спине Цена:

1150 руб. (812) 971-53-38

zakaz@unisod.ru



UNISOD

Комбинезон «Комби»

- на заказ
- специальная ткань
- цвет на выбор - размеры любые
- вышивка на груди и на спине

Цена: **1950 руб.**

(812) 971-53-38 zakaz@unisod.ru

Телефон отдела рекламы: (812) 603-20-96



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	<u>Дом</u> Кор <u>пус</u> 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			

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

	000 «ГРУЗ	АВТО-МЕДИА»						
I HODELLIELIJAE	(наименование получателя платежа)							
ИЗВЕЩЕНИЕ	7820039294/782001001	40702810702100000843						
i !	(ИНН / КПП получателя платежа) ОАО АКБ «Авангард»	(номер счета получателя платежа) БИК 044525201						
i !	(наименование банка получателя платежа) (номер кор. сч. получателя платежа) 30101810000000000001							
1	Подписка на журнал «ГРУЗАВТОИНФО» на	(номер лицевого счета (код) платетельщика)						
	Ф.И.О. плательщика:							
1 1 1	Адрес плательщика:							
! ! !	Сумма платежа: руб коп.	Сумма платы за услуги: руб коп.						
1	Итого: руб коп.	« » 20 г.						
!	С условиями приема указанной в платежном документе суммы, в т	ч. с суммой взымаемой платы за услуги банка ознакомлен и согласен						
Кассир	Подпись плательщика							
	ООО «ГРУЗ АВТО-МЕДИА»							
: ¦ КВИТАНЦИЯ	7820039294/782001001 (наименование	получателя платежа) 40702810702100000843						
!	(ИНН / КПП получателя платежа)	(номер счета получателя платежа)						
!	ОАО АКБ «Авангард» (наименование банка получателя платежа)	_{БИК} 044525201						
<u>:</u>		10000000000201						
i i	Подписка на журнал «ГРУЗАВТОИНФО» на							
1		(номер лицевого счета (код) платетельщика)						
:	Ф.И.О. плательщика:							
i i	Адрес плательщика:							
<u> </u>	Сумма платежа: руб коп.	Сумма платы за услуги: руб коп.						
X	Итого: руб коп.	« » 20 г.						
	С условиями приема указанной в платежном документе суммы, в т	ч. с суммой взымаемой платы за услуги банка ознакомлен и согласен						
Кассир	Подпись плательщика							

8 июня 2013

РОССИЯ / МОСКВА / МВЦ «КРОКУС ЭКСПО»

























14-я Международная специализированная выставка «СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ'2013»

割CTT'2013 СПЕЦИАЛИСТЫ ЗНАЮТ!



MEDIA



























ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР IVECO

- Первый дилерский центр IVECO, расположенный в Ленинградской области
- Новейшая сервисная станция в России, авторизованная IVECO
- Крупнейшая на Северо-Западе ремонтная зона для всех видов коммерческого транспорта: грузовиков, автобусов,полуприцепов, а также специальной техника ASTRA
- Удобное расположение на трассе «Скандинавия» в 4 км от КАД
- Большой склад оригинальных запасных частей
- Новые автомобили всегда в наличии, большой выбор комплектаций
- Опытные специалисты с высоким профессиональным уровнем подготовки
- Обслуживание и все виды ремонта без очереди и ожидания
- Специальные предложения, скидки, подарки и приятные сюрпризы для новых клиентов*

Все это и многое другое к Вашим услугам. Приходите и убедитесь!

*в партнерстве с ООО «ИВ-Сервис»

СХЕМА ПРОЕЗДА

