новинки

4 (111) МАЙ 2013

ГРУЗАВТОИНФО

ГРУЗОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ В ДЕТАЛЯХ • MIRTRANSPORTA.RU



65 ЛЕТ ДОСТАВКИ

КОМПАНИЯ TNT EXPRESS

ГАЗЕЛЬ-NЕХТ

БУДУЩИЙ БЕСТСЕЛЛЕР









ВАЛЕНТИНО МУННО ГЛАВА FIAT PROFESSIONAL

МИР АВТОБУСОВ' 2013 ФЕСТИВАЛЬ В КОЛОМНЕ

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

- 14 Следующая Презентация «ГАЗели-NEXT»
- 18 Многозвенник и многотонник Тяжелые самосвалы «Тонар»
- 22 Мир автобусов' 2012 Премьеры выставки

ТЕХНИКА

- 26 Собрать за 60 минут Завод «Скания Питер»
- 30 Волк и бродяга VW Amarock и Ford Ranger

СПЕЦТЕХНИКА

36 Особые самосвалы «Карьерники» в дорожном габарите

БИЗНЕС

- 42 65 лет доставки Служба экспресс-доставки TNT
- 46 Professional во всем Интервью Валентино Мунно

СЕРВИС

50 Своими силами Организация малой ремзоны

НА ДОСУГЕ

56 Северное приключение Пресс-экспедиция Volvo





4 22





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 29.04.2013 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.

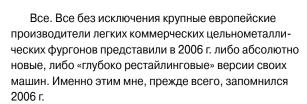
Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов.

Редакция не несет ответственности за содержание предоставленных рекламных материалов.

Рукописи не возвращаются и не рецензируются.

16+

В ДЕСЯТКУ! НАВСТРЕЧУ ЮБИЛЕЮ



Еще в 2006 г. «отжигали» отечественные производители автобусов. Минский автозавод тогда представил свой первый низкопольный средний автобус, «Волжанин» сделал новую городскую модель с алюминиевым кузовом и показал ее в Ганновере, Нефтекамский автозавод начал активное сотрудничество с голландской фирмой VDL.

Кроме этого в 2006 г. одна за одной на российский рынок начали выходить китайские марки. Появлялись они быстрее, чем успевали их запоминать.

Но не только эти события произошли в 2006 г. О других в нашем «Хронографе' 2006».

Дмитрий ГЛАДКИЙ





Денежных грантов, выгодных встреч, А напоследок — отличный банкет.

000 «Дизель-Мастер»



РУЗАВТОИНФО / МАЙ

В этот праздничный день я хотел бы поблагодарить за плодотворное сотрудничество весь коллектив журнала «ГРУЗАВТОИНФО»!

ГРУЗАВТОИНФО

Благодаря вашему профессионализму нам уже не первый год удается успешно решать поставленные задачи и достигать высоких результатов!

Всему коллективу журнала желаю только самого доброго! Отличного настроения, оптимизма, больших успехов и здоровья вам и вашим семьям!



Поздравляем вас с десятилетием и желаем, чтобы журнал «ГРУЗАВТОИНФО» становился все толще, а читателей появлялось все больше и больше. А все ваши рекламодатели радовали нескончаемым оптимизмом и креативом.

ГРУЗАВТОИНФО



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

HOBBIN VOLVO FK



БУДУЩИЕ НЕФТЯНИКИ

Кременчугский автомобильный завод осуществил первые поставки шасси с интегральным пластиковым капотом в адрес машиностроительных заводов РФ.

Заказчиками стали производители спецоборудования для нефтегазового комплекса — Бежецкий опытно-экспериментальный завод и Петербургский машиностроительный завод.

В Бежецк отправлена партия полноприводных авто-

мобилей КрАЗ H20.1X, а в Санкт-Петербург — два шасси КрАЗ H22.1 с колесной формулой 6х4. На каждом из них будут смонтированы агрегаты для обслуживания и капитального ремонта нефтяных скважин. Особенностью этих моделей автомобилей КрАЗ являются силовые агрегаты ЯМЗ-6521 класса Euro-4.

Автомобили КрАЗ H22.1 и КрАЗ H20.1X — представители перспективного поколения капотных кременчугских грузовиков с новым дизайном экстерьера и интерьера.



КрАЗ H22.1 с колесной формулой 6х4 для Петербургского машиностроительного завода



Полноприводный КрАЗ H20.1X для Бежецкого опытноэкспериментального завода

ПЕРВАЯ ПАРТИЯ

Компания IVECO осуществила поставку новых магистральных тягачей Stralis Hi-Road AT440S42TP RR давнему партнеру — Великолукскому мясокомбинату — крупнейшему производителю мясосырья и колбасных изделий в Северо-Западном федеральном округе России.

Первая партия автомобилей с «российской пропиской» состоит из четырех Stralis белого цвета с двигателями Cursor 10 мощностью 420 л.с. и 16-ступенчатой механической коробкой передач ZF.

В список оснащения включены автономный отопитель, блокировка дифференциала, электропакет, регулируемые сиденья для водителя и пассажира, дополнительные противотуманные фары и одно спальное место с защитной сеткой. Автомобили соответствую стандарту Euro-5, достигаемому применением компонента AdBlue и системой SCR-катализации выхлопных газов.

Парк Великолукского мясокомбината преимущественно состоит из автомобилей IVECO, закупленных в 2011 г., и насчитывает около 140 единиц техники итальянского производителя. В основном, это легкие автомобили Daily с полной массой от 5 до 7 т. С апреля 2013 г. в эксплуатацию введены обновленные Stralis Hi-Road с низкой кабиной, позволяющие выполнять рейсы с высокой загрузкой на коротком и среднем плече. ОАО «Великолукский мясокомбинат» стал первой крупной компанией в России, получившей эти грузовики.





ПРИГЛАШАЕМ ПОСЕТИТЬ СТЕНД SCANIA НА ВЫСТАВКЕ «СТТ» 4-8 ИЮНЯ, МВЦ «КРОКУС ЭКСПО», ПАВИЛЬОН №3, СТЕНД №14-400

- ® www.scania.ru/construction
- © 8 800 505 55 00 (по России бесплатно)







ВДОХНОВЛЕННЫЕ ФЛАГМАНОМ

На выставке The Commercial Vehicle Show' 2013 в британском Бирмингеме компания DAF представила новые автомобили серий LF и CF стандарта Euro-6.

Работая над глубокой модернизацией новых LF и CF, специалисты DAF черпали вдохновение у обновленной в прошлом году флагманской модели XF Euro-6. Это особенно заметно во внешнем оформлении новых грузовиков

На эти автомобили устанавливается совершенно новое поколение высокотехнологичных двигателей PACCAR стандарта Euro-6, включая новые двигатели PACCAR MX-11 и PACCAR MX-13.

Автомобили LF и CF стандарта Euro-6, в зависимости от модели в стандартной комплектации, оборудованы 5-, 6-, 9- и 12-ступенчатыми коробками передач.

Приборная панель новых автомобилей LF была полностью модернизирована, а для автомобилей CF была создана совершенно новая панель.

Новые автомобили LF и CF оснащены такой же электронной панелью приборов, как у автомобилей серии XF, включая стильную отделку указателей под алюминий.

Новое рулевое колесо автомобилей LF и CF — еще одна черта, объединяющая их с флагманскими грузовиками серии XF. Слева на рулевом колесе располагаются элементы управления радиоприемником и телефоном, а справа — функции контроля скорости, такие как круизконтроль и контроль движения на склоне. Новой полностью интегрированной телефонной системой DAF TruckPhone, поставляемой в качестве дополнительного оборудования, также можно управлять с рулевого колеса

Компания DAF начнет выпуск автомобилей серии CF стандарта Euro-6 с двигателями PACCAR MX-13 в июне 2013 г., а первый автомобиль с двигателем PACCAR MX-11 сойдет с конвейера осенью. Модификация с двигателем PACCAR PX-7 будет добавлена в линейку CF в начале 2014 г. Производство новых автомобилей LF стандарта Euro-6 начнется в четвертом квартале 2013 г.











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.



FMX-ФАКТОР

На выставке Bauma' 2013 в Мюнхене компания Volvo Trucks представила глубоко модернизированную строительную серию грузовиков с Volvo FMX с обновленным дизайном.

Для нового Volvo FMX доступны двигатели рабочим объемом 11 и 13 л, соответствующие экологическому стандарту Euro-6. Мощность двигателя D11 варьируется от 330 до 450 л.с., а двигателя D13 — от 380 до 540 л.с. Для стран,





не входящих в состав Евросоюза, будут доступны двигатели экологического класса Euro-3, Euro-4 и Euro-5. Для соответствия требованиям стандарта Euro-6 двигатель оснащен системой рециркуляции выхлопных газов (EGR).

Модернизирована система рулевого управления. Серьезным технологическим новшеством стал примыкающий к рулевому валу электродвигатель с электронным управлением, работающий в паре с гидроусилителем. На рулевое колесо выведены кнопки управления различ-

ными функциями, включая круиз-контроль, телефон, систему навигации и так далее. Центральная часть передней консоли теперь еще больше повернута в сторону водителя.

Передний бампер стал более прочным и состоит из трех отдельных секций. Середина приподнята. Края выполнены из эластичного нерастрескивающегося материала, который меньше подвержен повреждениям. Над бампером расположена буксирная проушина из литейного чугуна с нагрузкой до 32 т.

Как и в случае с новыми Volvo FH

и FM, классический логотип Volvo Iron Mark сместился вверх и теперь располагается под лобовым стеклом. Знак Iron Mark на FMX крупнее, а диагональная полоса толще и окрашена с учетом черного фона. В конструкцию передней решетки встроен практичный поручень.

Серийное производство нового Volvo FMX для европейских клиентов будет начато в сентябре 2013 г., а затем модель придет и в Россию. Первый публичный показ новинки в России состоится, вероятно, на выставке CTT' 2013.

РОССИЯ / МОСКВА / МВЦ «КРОКУС ЭКСПО» **8 июня** 2013























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



BCTT'2013

СПЕЦИАЛИСТЫ ЗНАЮТ!

























SCHMITZ ЛОКАЛИЗУЕТСЯ

В ноябре 2013 г. немецкий концерн Schmitz Cargobull планирует запустить многопрофильное производство в Санкт-Петербурге.

Сегодня в небольшом сборочном цехе на юге Санкт-Петербурга Schmitz Cargobull производит до восьми шторных полуприцепов в день. Однако спрос в России требует расширения местного производства.

До конца июня текущего года Schmitz Cargobull планирует завершить строительство более крупного производственного комплекса. Новый цех расположен

на юго-западе Санкт-Петербурга, в непосредственной близости от федеральной трассы M-11 и кольцевой автодороги.

Первоначально на предприятии будут работать 56 человек.

Система планирования производственных мощностей предусматривает сбыт в 2013-2014 гг. 865 транспортных средств марки Schmitz — шторных полуприцепов, изотермических фургонов, самосвалов.

К 2017-2018 гг. планируется постепенное увеличение сбыта до 5 000 транспортных средств.



ТРЕНИНГИ IVECO

Компания «Ивеко Руссия» провела обучение инженеров по гарантийному обслуживанию автомобилей IVECO на территории дилерского центра А.К.Т. в Сертолово.

На мероприятии присутствовали 12 специалистов из разных уголков России. Для некоторых из них обучение стало хорошей возможностью увидеть работу коллег и побывать в одной из крупнейших сервисных зон Северо-Запада.

В июне «Ивеко Руссия» планирует проведение еще одного мероприятия в рамках тренинговой программы — обучение технических специалистов по работе с новым IVECO Stralis Hi-Way. Подробности можно узнать в офисе или на сайте A.K.T.







22-24 мая 2013 г. Москва, ВВЦ

VII МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

Информационные технологии для транспорта и транспортной инфраструктуры

Тематика:

- Системы диспетчеризации и управления транспортным парком (грузовые автоперевозки, пассажирский транспорт, такси, спецтранспорт)
- Комплексы навигации и связи
- Системы безопасности и видеонаблюдения
- Системы контроля пассажиропотока
- Системы оплаты проезда
- Технологии снижения расхода топлива
- Информационные системы для пассажиров
- Автоматика, телемеханика
- Измерительные и диагностические приборы.
- Силовая электроника для транспорта
- Электронные, электротехнические компоненты

Одновременно с выставками:





Конференции

- 1. "Практические особенности внедрения навигационно-информационных технологий на современном транспортном предприятии", тел. +7(495) 66-324-66,
- 2. "Электронные модули и компоненты для транспортного приборостроения и машиностроения", тел. (495) 287-4412









Поддержка:









Оргкомитет: +7(495) 287-4412 http://www.e-transport.ru

ПЕРВЫЕ ПРЕМЬЕРЫ СЕЗОНА

В начале апреля в СКК Санкт-Петербурга прошла 22-я Международная юбилейная выставка «Мир автомобиля». В этом году выставка праздновала юбилей — 100-летие крупнейшего автомобильного салона Российской империи (1913 г., Санкт-Петербург).

«Мир автомобиля 2013» собрал производителей, дилеров и дизайнеров тюнинг-ателье, которые представили всемирно известные бренды, такие как: Volkswagen, Skoda, BA3, KIA, Citroen, Mitsubishi, Ford, Opel, Infiniti, Ferrari, Mustang, Audi, Mersedes, Nissan, BMW, Porsche, Mazda, Toyota, Chevrolet и другие.

На стендах компаний-участников проходили презентации лучших автомобилей. Премьерные модели презентовали сами производители ведущие концерны мировой автоиндустрии.

Большой интерес посетителей вызвал стенд компании «ТС-Ателье», представившей новинку — жилые модули для пикапов (об этих кемперах мы подробно рассказывали нашим читателям в «ГРУЗАВТОИНФО» №106). Это модули, устанавливаемые на раму пикапов после съема кузова. Многие гости выставки, глядя на предложенный транспорт, задумались о путешествии.

«Мир автомобиля 2013» — это не только презентация авто. В выставке приняли участие производители автокомпонентов, запчастей, автохимии, охранных и противоугонных систем; компании, предоставляющие финансовые и автостраховые услуги.



За время проведения выставку «Мир автомобиля 2013» посетили 18 529 специалистов отрасли.

В рамках деловой программы прошла конференция «Тренды развития автомобильной отрасли в Северо-Западном федеральном округе». Российские и зарубежные специалисты — производители автомобилей и автозапчастей, дилеры, представители государственных структур — обсудили актуальные вопросы развития автомобилестроения в Северо-Западном федеральном округе, в том числе экономические условия развития автомобилестроения, взаимодействие производителей

автокомпонентов и продавцов, инвестиционный климат для формирования полноценного автомобильного кластера в Санкт-Петербурге. Итогом работы стали предложения по стимулированию инновационного развития автомобилестроения России.

Второй Санкт-Петербургский автофорум — место встречи для представителей автодилерского и автосервисного бизнеса. В ходе пленарных заседаний и мастер-классов делегаты дали оценку автомобильному рынку СЗФО, рассмотрели проблемы организации бизнес-процессов и познакомились с практическим опытом лучших представителей отрасли.



«МИР» ВАШЕЙ ШИНЕ

17 апреля 2013 г. состоялось официальное открытие логистического комплекса «МИР» компании Michelin на территории промышленной площадки в Давыдово, где находится российский завод Michelin.

Название логистического комплекса «МИР» не случайно, это аббревиатура, образованная из двух слов «Michelin» и «Россия». Новый комплекс «МИР» предназначен для приема, хранения и отгрузки шин различных сегментов и призван способствовать увеличению обрабатываемого потока шин Michelin в России и СНГ, особенно в сезонные пики.

Он также позволит существенно оптимизировать логистический процесс Michelin в России и СНГ: с его открытием на 30% сократится время поставки шин.

Новый комплекс «МИР» площадью 20 000 кв. м, а также уже действующий на территории промышленной площадки в Давыдово склад компании Michelin площадью 49 000 кв. м, вместе образуют один из крупнейших логистических комплексов на шинном рынке России и СНГ.

Объем инвестиций компании Michelin в строительство логистического комплекса «МИР» с конца 2011 г. составил 20 млн евро. Общая вместимость нового комплекса «МИР» — 240 000 легковых шин или 80 000 грузовых шин.





НАДЕЖНАЯ РЕПУТАЦИЯ

залог успеха Вашего бизнеса

Используйте только оригинальные запасные части **WABCO**



ПИРАТСКАЯ ДЕТАЛЬ ПОСЛЕ 240 ЧАСОВ ИСПЫТАНИЙ ОРИГИНАЛЬНАЯ ДЕТАЛЬ WABCO ПОСЛЕ 240 ЧАСОВ ИСПЫТАНИЙ

Применение неоригинальных запчастей не соответствует стандартам качества, безопасности и надёжности компании WABCO. Во избежание рисков используйте только оригинальные запчасти WABCO, которые производятся в соответствии с международными стандартами качества. Практически на каждую деталь WABCO предоставляет двухлетнюю гарантию.

www.wabco-auto.com

WABCO

СЛЕДУЮЩАЯ

Товарищи! Революция, о необходимости которой все время говорили, свершилась! С начала марта с главного конвейера Горьковского автозавода начали сходить «ГАЗели-Next».

Антон МИХАЙЛОВ, фото автора и «Группы ГАЗ»

нформация о том, что в Нижнем Новгороде активно занимаются разработкой модели-преемницы для привычной ГАЗели, стала просачиваться в печать еще в конце 2000-х гг. Но тогда особого оптимизма эти новости не вызывали — мало ли в былые годы на том же ГАЗе разрабатывали проектов, которые затем благополучно ложились под сукно... И даже когда в августе 2012-го прототипы «Некстов» предстали перед посетителями московского автосалона, до конца

не верилось: неужели они станут реальностью уже в следующем году?!

Они сделали это!

ГАЗ сказал — ГАЗ сделал: с момента вступления в должность президента компании Бу Инге Андерссона это правило стало железным. Вот и теперь нижегородцы свое обещание исполнили точно в срок. Вдвойне приятно, что на конвейер поставлен не заимствованный продукт, а автомобиль собственной

разработки. Так что Next стал неплохой отрезвляющей пощечиной для острословов, на корню похоронивших инженерный потенциал нашего автопрома. О том, каких сил и средств стоила «газовцам» проделанная работа — ни в сказке сказать, ни пером описать.

Но вот рублевым аршином измерить вполне можно: 5 млрд руб. — именно таких инвестиций потребовала разработка и подготовка производства первых модификаций «ГАЗели-Next». В их число входят бортовые грузовики





с однорядной и двухрядной кабиной (короткобазные и длиннобазные), а также автобус с каркасно-панельным кузовом.

Оснащение

Самое время более подробно рассказать, что же именно скрывается за приставкой Next к знакомому бренду. Ключевая конструктивная особенность: ГАЗель нового поколения сохранила рамную конструкцию. Практически неизменной на данном этапе осталась и силовая линия — 120-сильный дизель Сиmmins ISF уровня Euro-4, коробка передач и ведущий мост. На этом список заимствований заканчивается начинается перечень нововведений.

Главным из них можно считать кабину, спроектированную в Объединенном инженерном центре ГАЗа с нуля. Ее основное преимущество — даже не новый дизайн, а заметно увеличенные внутренние размеры и повышенная долговечность, ведь крылья теперь стали пластиковыми, а прочие «коррозионно-опасные» панели штампуются из оцинкованной стали.

Внутри сразу бросается в глаза новая панель приборов. По материалу отделки она проще той, что ставится на «ГАЗель-Бизнес», но технологичнее при

сборке и функциональнее по содержанию. В частности, в ней появились дополнительные полочки, включая две ниши под пластиковые бутылки. Система управления микроклиматом стала более простой и наглядной посредством трех вращающихся регуляторов (печка, кстати, «жарит» изумительно!).

На щитке приборов завелся дисплей маршрутного компьютера. Причем последний уже включен в базовую комплектацию — вместе с электроприводом стекол, обогревом зеркал и центральным замком. Так что назвать

даже самый простой Next «пустым» язык не повернется.

Для любителей большего комфорта предусмотрены еще два уровня оснащения. На машинах в исполнении «Комфорт-1» появляются «противотуманки», электропривод зеркал, водительское кресло с регулировкой поясничного подпора и подогревом плюс магнитола. А в максимальную комплектацию «Комфорт-2» добавлены предпусковой подогреватель Webasto вместе с аккумулятором повышенной емкости.

Под стать кабине — и грузовая плат-



Панель приборов — совершенно новая, но рулевое колесо и блок подрулевых переключателей — такие же, как на «ГАЗели-Бизнес»



На щитке приборов появился дисплей маршрутного компьютера

основные узлы. Передние рабочие механизмы с увеличенными скобами и колодками большей площади теперь поставляет корейская компания Mando. Попутно увеличились в диаметре вентилируемые тормозные диски, главный тормозной цилиндр и вакуумный усилитель. Кстати, два последних узла, как и опционную антиблокировочную систему девятого поколения, поставляет Bosch. С такими тормозами Next и останавливается быстрее предшественника, и тратиться на обслуживание заставляет реже, поскольку ходимость тех же передних колодок увеличена до 40 тыс. км.

Двигатель Cummins ISF, как уже было сказано, хорошо знаком потребителям по «ГАЗели-Бизнес». Однако одна из его

форма: у машин со стандартной длиной колесной базы она также разработана заново. По сравнению с классическим «газельим» кузовом у нее увеличена ширина (теперь можно загрузить пять палет), борта сделаны из алюминия, а пол — из влагостойкой фанеры. Более высокий тент обрел форму прямоугольного параллелепипеда, а его стойки теперь крепятся непосредственно к металлическому основанию платформы, что позволяет забыть о необходимости протяжки этого соединения в эксплуатации. Добавим сюда удобную запорную фурнитуру и убирающиеся петли для увязки груза — и получим полную картину классной платформы европейского уровня. Правда, на длиннобазных модификациях кузов проще — со стальными бортами и старыми запорами от «ГАЗели-Бизнес», зато помещается в него уже шесть стандартных паллет.

Шасси

Что здесь нового в конструкции шасси? Да почти все! К примеру, заново спроектированная независимая передняя подвеска и рулевое управление. Прощай, люфт руля: у «ГАЗели-Next» реечный рулевой механизм от именитой фирмы ZF! Задняя подвеска, естественно, сохранила рессорную конструкцию, но в обязательном порядке теперь комплектуется стабилизатором. Напомним — на «ГАЗели-Бизнес» он полагался лишь шасси, предназначенным под монтаж фургонов.

Кардинально реконструированы тормоза: тут сменены практически все





систем также подверглась модернизации. Речь идет о системе охлаждения, получившей радиатор повышенной емкости. Конструкторы обещают, что благодаря этому у «Некста» проблем с перегревом не возникнет даже в самых неблагоприятных условиях.

Цена вопроса

Понятно, что с технической точки зрения Next — заметный шаг вперед. И то, во сколько этот шаг оценили на ГАЗе, стало приятным удивлением. Розничные цены на «Нексты» стартуют с отметки в 699 тыс. руб.!

За эту сумму у дилеров можно приобрести короткобазное шасси в стандартной комплектации. Бортовой грузовик с алюминиевой платформой оценивается в 724 тыс., а за длиннобазный вариант со стальной платформой просят 738,4 тыс. В то же время бортовая «ГАЗель-Бизнес» с дизелем Ситміпс сейчас стоит чуть больше 670 тыс. руб., а длиннобазная модификация дороже еще на 20 тыс. Таким образом, разница в цене между старой и новой ГАЗелями в одном и том же исполнении составляет всего-то около 50 тыс. руб.!

В этом свете представляется, что покупка дизельного «Бизнеса» теряет всякий практический смысл, и, скорее всего, производство таких машин попросту сойдет на нет. И тогда в продуктовой линейке нижегородских LCV будут представлены две основные групны машин: «ГАЗель-Бизнес» с бензиновым двигателем УМЗ для небогатых клиентов по цене около 550 тыс. руб.



Платформа с алюминиевыми бортами получила современные удобные запоры

и дизельная «ГАЗель-Next» для людей, готовых доплатить 30% за новизну, комфорт и эффективность.

Остается добавить, что в плане послепродажного обслуживания Next будет не дороже Бизнеса: средняя сто-имость ТО составит около 7 000 руб., а срок гарантии принят равным 3 годам или 150 тыс. км пробега. Ну что, пора занимать очередь?



Обивка двери с вместительным карманом и блоком управления стеклоподъемниками — уже в базовой комплектации

МНОГОЗВЕННИК И МНОГОТОННИК

У «Тонара» вновь новинки. И если одна из них — лишь глубокая модернизация известной модели, то вторая претендует на определение «Впервые в России».

Леонид КУЗНЕЦОВ, фото автора





Внутренний объем первой самосвальной секции составляет 26,5 куб. м

ечь о самосвальном автопоезде Тонар-9540 с боковой разгрузкой, грузоподъемностью 95,7 т, и карьерном самосвале Тонар-4525, грузоподъемностью 45 т. В конце марта «Тонар» провел презентацию этих моделей. Мы побывали там, и познакомились с новыми самосвалами.

Автопоезд

Самосвалы серии «9540» достаточно хорошо известны на рынке. Они представляют собой двухсекционные полуприцепы с боковой разгрузкой. Каждая из секций полуприцепа опирается на трехосную тележку, причем завод использует оси собственного

НОВИНКИ



Управляют разгрузкой автопоезда с помощью выносного пульта, подключаемого к панели



Вместимость второй самосвальной секции превосходит по объему первую. Замыкающее звено перевозит 37,3 куб. м груза

производства. Подвеска осей зависимая, на продольных рычагах с пневматическими упругими элементами и телескопическими гидравлическими амортизаторами. Ошиновка всех осей односкатная. Грузоподъемность автопоезда с таким полуприцепом составляет 64,5 т при общем объеме кузовов 48,3 куб. м.

Чем же примечателен новый вариант этого полуприцепа? Во-первых, его грузоподъемность увеличена до 95,7 т. Полная масса автопоезда с таким полуприцепом составляет 123,7 т, а распре-

деление нагрузки выглядит следующим образом: 28 т приходится на седельно-сцепное устройство тягача, 50 т на тележку первой секции полуприцепа и 47,5 т на тележку второй секции.

Полуприцеп имеет внушительную габаритную длину — 16,4 м, но благодаря сочлененной конструкции маневренность автопоезда не ухудшилась. Рамы и подвеска полуприцепов изготовлены в усиленном варианте, а оси получили двойные скаты.

Самосвальные кузова имеют двухсекционный боковой борт с гидравлическим управлением каждой секцией. Общий объем кузовов составляет 63,8 куб. м (26,5 куб. м первая секция и 37,3 куб. м вторая).

Управление разгрузкой автопоезда осуществляется с выносного пульта, подключаемого к панели, расположенной слева за кабиной тягача. Это позволяет обеспечивать визуальный контроль процесса разгрузки без использования видеокамер и мониторов. В дальнейшем планируется установка на автопоезде беспроводного пульта управления.



ПРЕЗЕНТАЦИЯ

Самосвал

Карьерный самосвал Тонар-4525 является новинкой не только для завода — это первый «карьерник» такого класса с конечным российским VIN-кодом. Потребности российского рынка в машинах такого класса удовлетворяются пока только за счет импорта, и если Тонару удастся наладить серийный выпуск такого самосвала, это станет ощутимой победой отечественного автопрома.

Хотя, если совсем честно, назвать Тонар-4525 полностью российским автомобилем нельзя, так как базовое шасси пока приходит из Китая. Кузов же оригинальный — тонаровский.

Впрочем, учитывая факт, что «Тонару» удалось организовать собственное производство седельных тягачей для своих автопоездов, не исключено, что и ходовая часть карьерника со временем «обрусеет».

На машине установлен известный рынку дизельный двигатель мощностью 375 л.с. и 9-ступенчатая коробка передач. Трансмиссия самосвала механическая, мосты задней тележки



Процесс посадки в кабину — это действительно Процесс, требующий незаурядной сноровки и ловкости

являются ведущими. Тонар-4525, при полной массе 67 т, развивает скорость 41 км/ч, что для машины, работающей в карьере, вполне достаточно.

Кабина самосвала одноместная,



Самосвальная платформа— собственная разработка завода «Тонар»

расположена слева по ходу машины. Кондиционер входит в базовую комплектацию. Рядом с кабиной, на капоте, расположен мощный воздушный фильтр. Кузов машины изготовлен





из стали 09Г2С. Толщина стенок кузова 6 мм, днища — 12 мм. Задний борт с верхней навеской снабжен мощными замками. Подъем и опускание кузова осуществляется гидроцилиндром фирмы Penta.

Концепция самосвала, безусловно, интересна и пока необычна для России, но есть и «ложка дегтя».

Очень много вопросов вызывает процесс посадки в кабину. Поручни расположены очень высоко, при этом левый вообще откровенно неудобен.

Но даже ухватившись за оба поручня, оказываешься прижатым к боковой панели крыла с вырезами-ступеньками, отнюдь не блещущими чистотой после рабочей смены в карьере. Делаешь шаг на первую ступеньку и... так как она подвешена на двух гибких тросиках, нога моментально уходит под кузов, и вся грязь с крыла оказывается на одежде. Жесткая откидная подножка была бы здесь более функциональна. Да и ручка-поручень на двери не помешала бы.

Парад премьер

Презентация двух новинок в феврале, еще одна презентация в марте. «Тонар» явно «разбушевался».

Но это еще не все. Грядет ежегодная полномасштабная презентация всего модельного ряда техники «Тонар». И там вновь анонсирован показ очередных новинок.

Темпы, взятые «Тонаром», внушают уважение. Мы следим за развитием событий. ■

ХРОНИКА

В 2006 г. завод «Волжанин» стал первым российским производителем, представившим свой автобус на выставке IAA. Это был первый российский автобус с кузовом из алюминиевого сплава, названный «СитиРитм»

ЧИТАЙТЕ В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ

Весна, Васильевский спуск, купола Собора Василия Блаженного, кремлевские куранты, мусоровозы, «пылесосы» и поливо-моечные машины.

Это выставка «ДорКомЭкспо» первая крупная выставка спецтехники в году. Мы расскажем о наиболее интересных новинках



АВТОБУСНАЯ ВОТЧИНА

Шестой по счету фестиваль «Мир Автобусов-2013» прошел с 24 по 26 апреля в подмосковной Коломне. Теперь это ставшее традиционным мероприятие по праву считается основной автобусной выставкой страны.

Евгений ТИМОФЕЕВ, фото автора



Туристический Volvo 9500 в России презентовался впервые. Машина «упакована» по полной программе. Основной упор сделан на безопасности автобуса, которая с большим запасом перекрывает действующие нормативы. А довольно высокую цену на автобус представители компании называли немного смущенно, зато их конкуренты аналогичную сумму озвучивали как должное. Разный подход?



Трехосный Higer A80 на шасси Scania K 400 IB6x2NB только-только завершил сертификационные испытания. 57-местный автобус также является туристической машиной. Удачная планировка, возможность свободно перемещаться по всему салону вплоть до последнего ряда, а также наличие всевозможных опций делает данный автобус очень серьезным конкурентом даже для европейских марок

Элитный класс

Основные новинки в сегменте междугородных и туристических перевозок были представлены тандемом «Группа ГАЗ» и Scania, что в преддверии

Олимпиады в Сочи вполне ожидаемо. А вот стенд шведской компании Volvo стал приятным сюрпризом.

Стоит отметить, что ожидаемой атаки от китайских автобусостроителей, традиционно сопровождающей

фестиваль в Коломне, не состоялось — ни одной премьеры. Более того, из пяти ведущих компаний из Поднебесной автоколонну 1417 в этом году посетили только Higer и King Long. Затишье перед бурей?..







Совместный проект KAMA3a и Marcopolo — Bravis, он же НефАЗ-3297КМ на шасси малотоннажного грузовичка KAMA3, наконец-то обретает самостоятельную жизнь. В настоящее время ООО «КАМАЗ-Марко» выпустило уже более двух десятков экземпляров, проходящих опытную эксплуатацию в АТП различных регионов страны

Городская суета

Городской сегмент в плане новинок в нынешнем году был представлен обширно и разнообразно, оставив неохваченным разве что сектор автобусов особо большой вместимости.

Отрадно, что здесь не присутствовал ярко выраженный «сочинский эффект» и новинки являлись планомерной работой компаний на рынке, а не стремлением вскочить в «олимпийский» поезд — яркий, но нерегулярный. Вдвойне было приятно, что зарубежные производители автобусов не боятся выйти в сегмент городских перевозок, где традиционно правят бал отечественные производители.



Обещанная НефАЗом модернизация добралась и до городских машин. В Коломне демонстрировался НефАЗ-5299КS с высоким полом и схемой дверей 2-2-2. Пока процесс омоложения ограничился только фэйслифтингом, но уже осенью планируется показ обновленного интерьера и измененной передней панели в кабине водителя



Китайский «привет» — полунизкопольный Higer KLQ6109GL. Автобус пришел на замену Higer 6118. 10-метровая машина предлагается в различных вариантах планировки салона, уровня пола и возможностью выбора из двух вариантов двигателя и трех КП, включая две автоматические. На фестивале демонстрировался автобус с салонным кондиционером



100% премьера от FeniksBus — автобус на шасси IVECO Daily 70C18, был представлен сразу на двух стендах. В пригородном исполнении машину ожидаемо демонстрировал IVECO. А вот вариант для городских перевозок показал «Нижегородец» — именно на его площадях планируется производить досборку, а в будущем, возможно, и полноценную сборку автобусов

Микроавтобусы

Традиционно ярко выступили российские кузовные ателье, специализирующиеся на переоборудовании фургонов в микроавтобусы. В этом году присутствовали только четыре производителя: ПКФ «Луидор», «Нижегородец-НН», «Самотлор-НН» и «Интеравтоцентр». Однако, несмотря на уменьшение количества изготовителей, заметно выросло качество представляемой техники. Теперь это не просто очередные вариации на тему уже известных моделей, а вывод на рынок микроавтобусов, созданных на базе новых шасси. Проявилась тенденция к созданию полноценных автобусов на шасси малого коммерческого транспорта.



Старая знакомая «Лиса» от «Инновационных технологий» представлена уже третьим образцом. Автобус претерпел серьезную доработку интерьера, став более приспособленным к реальной жизни. Появилась дверь аварийного выхода и вместительный изолированный багажник. При этом компании удалось сохранить неординарную внешность, являющуюся основным козырем машины





Бизнес-шаттл в кузове Renault Master L3H2 FWD от «Самотлора». Задача машины— не максимальная вместимость, а комфорт. Микроавтобус изначально рассчитан на нерегулярные пассажирские перевозки. 14-местный салон не предназначен для перевозки пассажиров стоя. Зато в корме расположился вместительный багажный отсек

НОВИНКИ



Новинка курганского семейства «Аврора» — КАвЗ-4238 CNG. Характерная черта — размещение баллонов с газом не на крыше, а на месте багажных отсеков. Так как машина предназначена для работы на пригородных маршрутах и, соответственно, на больших, чем в городе, скоростях, такое решение позволило придать автобусу устойчивости



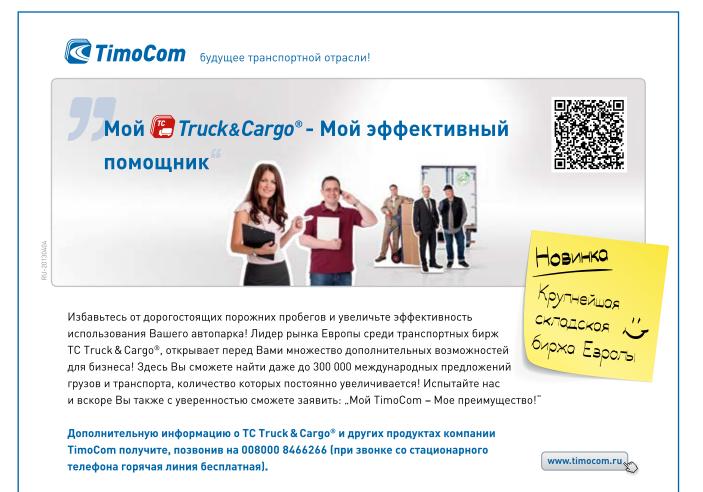
Газовый MAN Lion's City CNG на базе модели A21 демонстрируется у нас впервые. Скрытая под коробом на крыше батарея из 8 баллонов вмещает 1712 л сжатого под давлением 200 бар метана. Заявленного расхода газа (40 м3/100 км) достаточно для пробега около 1000 км. Автобус представлен с традиционной для России схемой дверей: 2-2-2

Голубой поток

Пожалуй, впервые на непрофильной для газовой тематики выставке четко выразилась тенденция к применению на автобусах природного газа. Несмотря на большие сложности с рас-

пространением по стране этого вида топлива, на многих стендах представители компаний говорили о проектах вывода на рынок пассажирских перевозок своих моделей, работающих на метане. Те же, кто уже сертифицировал подобные автобусы, либо вот-вот получит

заветный документ — ОТТС, старались продемонстрировать живые образцы, и тем самым застолбить место раньше конкурентов. Таковых набралось не так уж и мало. Газовые автобусы показал МАN, украинский ЛАЗ, китайский Yutong и Курганский автобусный завод.





СОБРАТЬ ЗА 60 МИНУТ

Если уж быть совсем точным, то длительность сборочного такта на заводе «Скания-Питер» составляет 77 минут. Но над сокращением этого времени вовсю работают. И скоро, вполне возможно, задача сборщиков будет пересекаться с названием известного фильма.

Дмитрий ГЛАДКИЙ, фото автора

прочем, уже сейчас слаженность, с которой под Санкт-Петербургом собирают грузовики Scania, приятно удивляет. Для того, чтобы более подробно ознакомиться с производством, мы отправились в промзону Шушары.

У компании Scania много произ-

водственных площадок. Только, условно говоря, «головных», крупных, предприятий четыре — в Швеции, Голландии, Франции и Бразилии. Есть еще около десятка так называемых КD-заводов. Проще говоря, сборочных предприятий, где грузовики собирают из машинокомплектов. Завод «Скания-Питер» отно-

сится как раз к таким. Функционировать он начал 17 ноября 2010 г. Что же представляет собой российский KD-завод?

Весь цикл производства разбит на несколько участков, которые вместе образуют сборочную линию в форме буквы U. Рассмотрим каждую из сборочных точек.

ТЕХНИКА



На станции под кодовым обозначением FA0 начинается сборка шасси. Боковые балки рамы приходят из Швеции уже окрашенными. После чего боковые балки соединяют с поперечными и устанавливают кронштейны. После этого раму переворачивают, и она переезжает на следующую станцию

На следующей станции FA1 прокладываются электрическая проводка и пневматические шланги, устанавливается гидроусилитель, а также огромное количество различных фитингов, кронштейнов, множество мелких деталей. Это самая нагруженная станция с точки зрения количества монтажных единиц





На станции FA2 к шасси крепят передние и задние мосты и одевают колеса. После этого шасси перемещается уже на своих колесах



ПОРТРЕТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ



На следующей станции происходит досборка кабины. Кабины приходят почти готовыми, но есть несколько операций, которые выполняют в Питере. В частности, устанавливают солнцезащитный козырек и воздухозаборную решетку. Плюс производят некоторые манипуляции с замками кабины; также устанавливается воздушный фильтр

После этого кабину привозят на сборочную линию, где с помощью кран-балки она устанавливается на шасси, происходит так называемая «свадьба». На следующей, последней станции, происходит предсборка и установка топливного бака, соединение топливной магистрали и заправка всех технических жидкостей. Далее идет программирование, «прошивка», первый запуск двигателя и тормозной старт







У ООО «Скания-Питер» два поставщика самосвальных кузовов. Первый — это шведская компания FJ, имеющая производственную площадку в Санкт-Петербурге. Второй поставщик — компания Wielton. Ее кузова привозят из Польши. Конструктивно самосвальные платформы обоих кузовщиков абсолютно идентичны, так как разработаны инженерами фирмы Scania. На заводе «Скания-Питер» на самосвальные кузова, которые приходят окрашенными, устанавливают тент, лебедку для подъема запасного колеса, а также само запасное колесо



Интересный момент: завод «Скания-Питер» — единственный КD-завод Scania, который занимается «бодибилдингом», то есть установкой спецнадстроек — самосвальных кузовов, бетономешалок

На каждую партию ящиков наклеивают цветовой кодовый ярлык, облегчающий учет, а также работу логистов. Цветовая маркировка означает тип партии деталей. Этот вариант ярлыка, на самом деле, не имеет никакого отношения к российскому флагу. Просто цвета совпали





Часть деталей, использующихся в сборке, хранится на улице. Это, прежде всего, кабины и боковые балки рамы, окрашенные порошковой краской. Это их нормальные «условия обитания», поэтому в помещении их не складируют. А вот остальные детали приходят и хранятся под крышей в деревянных ящиках характерного зеленого оттенка. Зеленый оттенок — это специальная пропитка для дерева

Большинство автомобилей, выходящих из ворот завода «Скания-Питер» — это самосвалы. Их почти 90%. Но всего в программе более 20 модификаций. В дальнейшем, само собой, «ассортимент» будет увеличиваться.



ВОЛК И БРОДЯГА

Они похожи. Оба — пикапы, с турбодизелями, автоматическими коробками передач и пятиместными кожаными салонами. Но все-таки они разные. Причем разные настолько, что Volkswagen Amarok ни за что не перепутаешь с Ford Ranger, и наоборот.



ба пикапа — обладатели титулов «Пикап года», только Атагок получил титул в 2010 г., а Ranger — через два года. Атагок появился в 2009 г., а до России добрался в 2010 г., а Ranger продукт 2012 г. Однако в прошлом году производство VW Атагок переехало из Аргентины в Германию, а на рынок вывели долгожданную версию с автоматической КП. Так что обе машины относительно новые, и сравнение вполне корректное, тем более что в ценах царит практически полный паритет.

Внешность

О внешности можно спорить много и долго, кому-то больше нравится подчеркнуто граненый стиль немца, а кому-то по душе сглаженные контуры американца. Ranger в самой дорогой комплектации WildTruck просто «кричит» о благосостоянии хозяина: надписи на боковинах, на корме, гордые шильдики «3,2-6 auto»... Все это не оставляет никаких сомнений в «крутизне». Amarok в комплектации Highline гораздо скромнее, его дороговизну не выдает практически ничего. Визуальным отличием от самых дешевых версий служат расширители колесных арок и 18-дюймовые диски. Однако и то, и другое можно заказать в качестве опций в любой комплектации.

У Ford больше длина (5 395 мм против 5 254 мм) и колесная база (3 220 мм против 3 095 мм), однако Volkswagen выигрывает в ширине (1 940 мм против 1 850 мм). В целом, Ranger выглядит более стремительным, а Amarok более основательным.

Кузов

Volkswagen очень гордится тем, что в кузове Amarok (1555х1620 мм) встает два европоддона, а вот в Ford (1549х1560 мм) — только один. Казалось бы, габариты очень близки, однако все дело в расстоянии между арками. У Amarok это расстояние составляет 1 220 мм, а у Ranger — 1 139 мм (вот он, выигрыш в ширине). Откидные борта выдерживают довольно большую нагрузку (до 200 кг). Кузова двух машин закрыты опционными крышками. У Ford это рольставни, а у VW —опционная крышка.

Оба этих аксессуара очень недешевы. В частности, за «сдвижную шторку»





К эргономике нет серьезных претензий в обоих пикапах. Но VW обходится без указателя температуры охлаждающей жидкости, а кожаная отделка руля и селектора Ford грубовата

фордовцы просят 65 900 руб.! Открою маленький секрет — точно такие же рольставни можно заказать у любого продавца пластиковых окон, и они обойдутся в 15 000 руб. вместе с установкой. Но это еще цветочки. Знаете сколько стоит «пластиковая крышка, окрашенная в цвет кузова, запирающаяся, с герметизацией? 139 300 руб.! Вот здесь уж точно никаких цензурных слов не остается.

Откройте все двери

Внутри обоих пикапов без проблем размещаются пять человек... Однако

есть нюансы. Задние места в Amarok шире, но спинка закреплена более вертикально. Ranger радует большим запасом пространства по длине. Наклон спинки близок к автомобилям среднего класса. Особых удобств пассажирам второго ряда не положено в обоих пикапах. Их радуют довольно глубокими карманами в дверях, розеткой на 12 В для подключения гаджетов, и электрическими стеклоподъемниками.

С водительского кресла мир воспринимается по-другому. Понятно, что в обеих машинах разместиться сможет

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ ТЕСТ





Автоматические коробки обеих машин полноценные, с гидротрансформаторами, имеют спортивный и ручной режимы. Ford комплектуется раздаткой с понижающей передачей и жестко подключаемым передним мостом. У Volkswagen постоянный полный привод без «понижайки»

любой водитель, но... Эргономика VW близка к идеалу. Проверено — в этих кожаных креслах можно без напряжения преодолевать и по 800 км в день. Однако, кресла Ford еще лучше. Кроме удачного профиля, здесь еще и полный набор электроприводов, тогда как в VW все регулируется вручную.

Выиграв в посадке, Ford проигрывает в отделке — кожа на руле и селекторе АКП грубовата. А обилие металлизированного пластика на центральной консоли — на любителя.

Приборы отлично считываются в обеих машинах, однако, VW обходится без датчика температуры охлаждающей жидкости (не очень понятная «экономия на спичках»), а голубые стрелки фордовских приборов смотрятся несерьезно-мультяшными.

Обе машины были укомплектованы фирменными магнитолами с навигацией. Навигация с подробной картографией по России, но графика не очень. Преимущество фордовской медиа-системы в том, что она с удовольствием

читает сторонние флешки, а VW этого не может.

Пламенный мотор и не только

Под капотом и начинаются главные различия. Движущая сила Ford — рядный 5-цилидровый турбодизель объемом 3,2 л, развивающий 200 л.с. при 3000 об/мин и 470 Нм при 2750 об/мин. Автоматическая коробка 6-диапазонная, с гидротрансформатором. Есть спортивный и ручной режимы. Раздаточная коробка с понижающей передачей и жестко подключаемым передним мостом. В общем, все более или менее ожидаемо.

А вот VW — полная неожиданность. Мощность двухнаддувного дизеля подняли с 163 л.с. до 180 л.с. при 3000 об/ мин, а полка крутящего момента осталась на прежних 400 Нм в узком диапазоне 1500-2100 об/мин. Использование 8-ступенчатого автомата для коммерческого пикапа — прямо скажем, решение нетривиальное и встречается впервые. По заверениям производителей, дополнительные ступени обеспечивают более широкий диапазон передаточных чисел (7,01) по сравнению с традиционными автоматическими коробками передач и позволяет дизельному двигателю работать еще эффективнее в любом



У Ford, пожалуй, лучшее водительское сиденье в классе, с хорошим профилем, подогревом и полным набором электрорегулировок



Запас пространства впечатляет, а вот коврики, при нашей слякоти, быстро становятся грязными



режиме, обеспечивая пониженный расход топлива и хорошую динамику. В реальности первая передача (передаточное число — 4,70:1) используется только для того, чтобы тронуться с места и для преодоления серьезного бездорожья или буксировки. Рабочие передачи со второй по шестую, которая и является «прямой», а седьмая (0,84:1) и восьмая (0,67:1) передача уже повышающие. Благодаря этому, при 100 км/ч на восьмой передаче тахометр показывает 1900 об/мин.

Автоматическая коробка поставляется на наш рынок только в комплекте с постоянным полным приводом и без понижающей передачи, что существенно снижает внедорожный потенциал, но способствует стабильности управления на твердых покрытиях. Постоянный полный привод устроен интересно: несимметричный межосевой дифференциал Torsen по умолчанию выдает 40% крутящего момента на передние колеса, и 60% — на задние. Но эти настройки не жесткие. В зависимости от реальных дорожных условий это соотношение может меняться от 60/40 до 20/80.

Дальше неожиданности кончаются неразрезным мостом и рессорной задней подвеской — это особенности всех пикапов. Передняя подвеска независимая, пружинная тоже у обеих машин.

Тормоза спереди дисковые вентилируемые, а сзади — барабанные (тоже особенности конструкции).

Джентльмены, заводите моторы

Как всегда, любой тест начинается с выезда с тесной московской парковки. И здесь выигрывает Ford. Отдельное спасибо за обзорность — она на очень высоком уровне. Правда, передние стойки толстоваты, но в век гиподинамии вертеть головой даже полезно, с обзорностью назад все обстоит неплохо — спасибо большим лопухам зеркал почти без искажений. А вот салонное зеркало при таких габаритах становится аксессуаром, и то, что на него выводится картинка с камеры заднего вида, — решение спорное. Картинка получается маленькая, а сама камера быстро ста-

новится грязной. Но, с другой стороны, VW камеры и вовсе не предлагает.

В тесноте парковок понимаешь, что парктроники — вовсе не лишние, тем более, что при таких габаритах Ranger ожидаемо не поражает маневреностью, и руль приходится крутить интенсивно.

Вливаясь в месиво пробок, отмечаешь корректную работу автомата, позволяющего как плестись в потоке, так и моментально ускоряться. Но в городе все равно тесно, поэтому срываемся за пределы МКАД. Вот здесь вовсю раскрывается потенциал 200-сильного двигателя. Нелегкий пикап (2 083 кг снаряженной массы) ускоряется легко и с любой скорости. А вот к управляемости остаются вопросы. Она



Изображение с камеры заднего вида Ranger выводится на зеркало. Картинка получается маленькой, да и сама камера, расположенная в нише над номером, быстро пачкается. По заверениям маркетологов, у Amarok камера может появиться только в этом году

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ ТЕСТ





Обе машины могут комплектоваться навигационными системами с неплохой и достаточно подробной картографией, а вот графика могла бы быть и лучше





В кузове Amarok помещается два европоддона, а в Ranger — только один. Опционные крышки – удовольствие очень недешевое. За рольставни Ford просит 65 900 руб. А пластиковая крышка для VW стоит и вовсе 139 300 руб.! «Неоригинал» дешевле в разы!

«приближается к легковой», но только приближается. На разбитых загородных трассах пустая машина, отрабатывая рельеф, громыхает неподрессоренными массами колес, а кинематика задней подвески (неразрезной мост) требует постоянного подруливания. Крейсерская скорость — 120-130 км/ч. Быстрее ехать утомительно, хотя если верить спидометру, то в условиях полигона можно разогнаться и до 190 км/ч, но верить ему не стоит, даже сам производитель заявляет максимальную скорость в 175 км/ч. Так что спидометр оптимистично завышает показания на 10-12%.

А вот на бездорожье, несмотря на шоссейную зимнюю резину, благодаря тяговитому двигателю можно уверенно проползать через очень серьезные препятствия и бороздить снежную целину.

Как ни странно, но VW Amarok, несмотря на более низкие показатели мощности и крутящего момента, не отстает. Запускаем двигатель, переводим селектор в режим Drive — и поехали. Автомат плавно перебирает диапазоны, и ради экономии топлива стремится заранее перейти на повышенные. Если утопить педаль газа «в пол», начинают ощущаться толчки при переключении «вверх». В городской поток пикап вливается без проблем. Несмотря на нескромные габариты, машина вполне по-легковому управляется и вписывается в хаос московских пробок.

На трассе впечатления более яркие и положительные. Например, можно перевести АКП и в спортивный режим, тогда разгонная динамика станет существенно лучше. Две высших передачи на разрешенных скоростях до 110 км/ч не используются вовсе. Максималка в



179 км/ч тоже выше, чем у Ranger. Заявленный разгон до 100 км/ч отличается и вовсе на неуловимые 10,5 с-10,9 с у Amarok против 10,4 с у Ranger.

Что же касается управляемости, то Amarok и с механической коробкой был в этой дисциплине одним из лучших в классе, а подвеска с малолистовыми рессорами только прибавила стабильности при движении на высоких скоростях и комфорта в обычном режиме. Московские снегопады помогли оценить и трансмиссию с постоянным полным приводом.

В реальности машина ведет себя предсказуемо практически на любом покрытии. Правда, система стабилизации, при попытках похулиганить на льду, усмиряет пыл водителя, «придушивая» двигатель. Своя заслуга в столь надежном поведении есть у и комфорт-

ной задней подвески с трехлистовыми рессорами. Даже пустая машина не «козлит», позволяя преодолевать наши «направления» со сравнительно высокой средней скоростью.

Трудно представить себе российского покупателя, который действительно будет грузить пикап «по полной». Поэтому такая подвеска наиболее обоснованный выбор. А вот отсутствие понижающей передачи настораживает. Понятно, что немногие из владельцев Amarok c автоматическими коробками полезут на серьезное бездорожье, но в случае чего... Нет, с бездорожьем средней тяжести машина справляется неплохо, уверенно карабкаясь по скользкому склону на первой передаче в «ручном» режиме. Да и тяговой проходимости в сравнительно глубоком снегу хватает.

Спасибо «короткой» первой передаче и грамотно настроенной электронике, которая при нажатии кнопки Off Road эффективно имитирует блокировки дифференциалов и переводит АБС во «внедорожный» режим.

Остается сообщить только расход топлива. В одних и тех же условиях Ranger расходует на 1,5-2 л/100 км больше. Это ожидаемо, исходя из объема двигателя.

Разумеется, мне могут возразить, что в фордовской линейке есть 2,2-литровая 150-сильная версия с автоматом и это было бы более корректным сравнением, но... Такая версия намного дешевле и заведомо проиграет по тяговым характеристикам VW. Поэтому реальный выбор остается только между топовыми версиями Volkswagen Amarok и Ford Ranger.

ЧИТАЙТЕ В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ



Streamline. Так называется обновленная линейка магистральных грузовиков Scania серий G и R. Улучшенная аэродинамика и еще целый ряд новых конструктивных решений, направленных на топливную экономичность.

После презентации в Седертелье мы поделимся личными впечатлениями

ХРОНИКА

Ликинский автобусный завод и компания МАN в 2006 г. создали первую совместную модель городского автобуса—низкопольный ЛиАЗ-52922, с двигателем МАN Euro-3, мостами и коробкой передач ZF

ОСОБЫЕ САМОСВАЛЫ

Среди безграничного числа типов грузовиков особняком стоит класс самосвалов. При этом он неоднороден и включает множество разных типов, начиная от трехколесных мотороллеров и заканчивая гигантскими монстрами размером с трехэтажный дом.





онечно, говорить о самосвалах в общем, бессмысленно — слишком разные задачи перед ними стоят. Соответственно, их конструкция зависит от назначения и потому очень разнится. Темой нашего обзора будет особый подкласс самосвалов — рудовозы.

Начнем с главного — в чем их назначение, и чем они отличаются от прочих. Принято считать, что в основном для вывоза руды с месторождений служат как раз специальные технологические самосвалы размером с дом. Это далеко не всегда так. «Монстры» рассчитаны на разработку огромных месторождений открытым способом, когда процесс извлечения породы исчисляется десятками

СПЕЦТЕХНИКА





лет, и потому перерабатывающие предприятия расположены неподалеку. При этом для них требуется прокладка специальных технологических дорог, по которым не ездит обычный транспорт.

Если же месторождение невелико, или для переработки руду нужно доставлять по обычным дорогам общего пользования, то использование гигантских технологических машин невозможно, и вот тогда как раз используются «почти обычные» серийные машины. «Почти», поскольку от обычных они отличаются и внешне, и технически. Конечно, возят они не только руду, но и близкие к ней навальные строительные грузы.

Невозможно точно установить, кто и когда впервые вывел на рынок такую

машину, однако к середине 1960-х гг. они уже широко использовались. Особенно широко — на американском континенте. Одними из первых были модели K849 от Kenworth и RD800 от Маск. Обе они были капотными (что характерно для этого рынка), обладали самыми мощными по тем временам двигателями (до 550 л.с.), толстыми рамами и объемными кузовами. Позже к ним присоединилась модель Paystar компании International. На ее примере можно судить о запасе прочности подобных машин — полная масса трехосной дорожной версии — 38 т, внедорожной — до 42 т.

В дальнейшем развитие карьерных машин шло в соответствии с общими



КОНСТРУКЦИИ



увеличенного сечения на болтовых соединениях.

Колесная формула в большинстве случаев — 8х4, для увеличения грузоподъемности и равномерного распределения нагрузки. Зачастую устанавливаются мосты сторонних изготовителей, имеющих солидную репутацию (для Европы это Ginaf, Sisu, Kessler, за океаном — AxleTech, Hendrickson). Подвеска, как правило, рессорная, тормоза барабанные. Разумеется, применяются наиболее мощные двигатели и, как правило, автоматические коробки передач. Дело в том, что основной задачей водителя тяжело груженой машины является стронуть ее с места. Как раз «автомат» помогает это сделать более плавно, без «перекрутки» мотора, и при этом без потери мощности.

Внешне машины выделяются кузовами большого объема с мощны-

тенденциями. Так, Европа предпочла привычные бескапотные самосвалы в одиночных или прицепных исполнениях. Американский, канадский и австралийский рынки, наоборот, сместили акцент на сверхтяжелые тягачи с самосвальными полуприцепами. Причем в обоих случаях довольно часто используется разгрузка на сторону, что более удобно при перегрузке руды в железнодорожные вагоны или суда-рудовозы.

Однако бывают и исключения. Так, в середине 1980-х гг. финский производитель спецтехники, компания Sisu Trucks Оу выполнила заказ на партию машин по заказу шведского горнодобывающего концерна LKAB. Капотные тягачи серии SRH-450 с колесной формулой 10х4(!) не имели себе равных. Оснащенные 600-сильным дизелем Ситміпs KTA-19 и автоматической коробкой передач Allison с гидрозамедлителем, тягачи с 2-осными полуприцепами SLP имели полную массу автопоезда 171 т при грузоподъемности 120 т.

С другой стороны, на многих австралийских месторождениях встречаются бескапотные одиночные самосвалы европейских фирм (Volvo, Scania, Mercedes) с двумя-пятью прицепами общей массой до 250 т.

Независимо от типа кабин, всех их объединяет несколько главных элементов конструкции. Поскольку полные массы одиночных машин достигают 70 т, неудивительно, что для рам используют конструкции «лонжерон в лонжероне»



СПЕЦТЕХНИКА





ми ребрами жесткости и большими козырьками над короткой кабиной. Кроме того, рудовозы, используемые в подземных шахтах, оснащаются специальной защитой кабины, системами пожаротушения и искрогасителями. Еще одна особенность — превышение дорожных габаритов по ширине кузова (особенно за океаном).

Наконец, эти машины, как правило, имеют специальные, более прочные шины с развитыми грунтозацепами, часто с посадочным радиусом R24. Это связано с дорожным покрытием шахт и карьеров, в котором встречаются острые осколки грунта.

Попутно следует заметить, что эти внешние признаки не относятся к близкому классу углевозов. Последние характеризуются огромными по объему кузовами, часто с надставными

Помимо крупных компаний, ряд ма-леньких европейских фирм готов производить нестандартные тяжелые машины по индивидуальному заказу, в том числе и на экспорт. Таковы Astra, Paul, Maurer, Timoney, Terberg

КОНСТРУКЦИИ



бортами (уголь имеет гораздо меньший удельный вес), но построенными на обычных шасси. Характерный пример — нелегально импортируемые к нам китайские углевозы, часто используемые в качестве обычных самосвалов, и потому перегружаемые.

В последнее время у нас начал появляться специализированный подвижной состав для подобных целей. Первым отечественным рудовозом следует считать спецмодификацию МЗКТ-75165, появившуюся в 2004 г. Чуть позже появилась собственная разработка компании «Яровит» на 4- и 5-осном шасси. Новейший отечественный «карьерник» — Тонар-4525, о котором мы рассказываем отдельно на стр. 18-21.

Что касается зарубежных производителей, то практически все они имеют в программах шасси для подобных условий, зачастую оснащенные комплектующими от военных аналогов. Последний пример — крупная партия самосвальных поездов полной массой 90 т для шведского концерна PEAB с тягачами Scania R730.

Помимо крупных компаний, ряд маленьких европейских фирм готов производить нестандартные тяжелые машины по индивидуальному заказу,



СПЕЦТЕХНИКА



в том числе и на экспорт. Таковы Astra, Paul, Maurer, Timoney, Terberg. Голландский Ginaf, к примеру, выполнил заказ на двенадцать 70-тонных рудовозов с итальянскими кузовами Rosetti для Бразилии.

За океаном выбор еще шире. Так, компания Mack в США предлагает новое семейство Titan с двигателем мощностью до 700 л.с. А специально для карьеров Австралии разработана

модель BigFoot. У именитого Kenworth есть традиционная серия «С» с полной массой одиночных машин до $72\,\text{T}$.

А самым, пожалуй, тяжелым в мире на сегодняшний день следует считать карьерный тягач Kenworth C510. Машина формулы 10х6 полной собственной массой 30 т комплектуется 19-литровым двигателем Cummins QSK-19 мощностью 610 л.с. при крутящем моменте 2750 Нм. Полная масса автопоезда

— 400 т. Последний пример, кстати, служит скорее отступлением от правил. В большинстве стран мира возможность использования огромных машин на общих дорогах неуклонно снижается.

С развитием технологий энерговооруженность и прочность обычных машин будет повышаться, и такие спецклассы станут малоотличимы внешне от прочих грузовиков.

ХРОНИКА

Концерн Liebherr в 2006 г. представил новинку: многоосный кран LTM 1200-5.1 с самой длинной телескопической стрелой среди пятиосных автомобилей производимых компанией. Стрела способна оперировать на высоте от 13,2



65 ЛЕТ ДОСТАВКИ

Юг Москвы, остановка общественного транспорта. На ней мама с мальчиком лет десяти. Мимо проезжает фургон с фирменным логотипом — белые буквы «Т», «N», «Т» в кружочках. Мальчик оживился: «Этого TNT постоянно возят по городу. А что это такое и зачем его возить?»

Мария КОРОЛЕНКО, фото TNT Express

правда, а что такое TNT? Об этом нам рассказал менеджер по развитию бизнеса Западного региона TNT Express в России Алексей Лавров.

Прежде всего, сама аббревиатура TNT — это Thomas National Transport, название компании по фамилии его

создателя — австралийца Кена Томаса. После окончания Второй Мировой войны Томас купил себе грузовик для перевозки леса. Бизнес не задался, но это не остановило начинающего предпринимателя, и в 1948 г. Кен Томас уже с четырьмя автомобилями начал историю TNT Limited.



Все начиналось с одного грузовика в Австралии. А какова история компании на российском рынке?

— На протяжении многих лет советские граждане не знали, что такое экспресс-доставка. Только в конце 80-х — начале 90-х гг. в Россию стали поступать экспресс — отправления различных клиентов, вовлеченных в процесс внешнеэкономической деятельности. В то время «Союзвнештранс» доставлял экспресс — отправления абсолютно для всех, но постепенно количество отправлений стало увеличиваться, и интерес к российскому рынку стали испытывать международные компании экспресс-индустрии. Так в 1989 г., т.е. 24 года назад, TNT Express начала свою деятельность на нашем рынке. И за это время компания сумела добиться много. У нас до сих пор работают люди, которые стояли у истоков зарождения компании в России. По их воспоминаниям, например, в начале 90-х годов в день отправлялось не более 100 отправлений из Москвы, а сейчас в месяц их обрабатывается более 125 тыс. Это документы, посылки и грузы, в том числе нестандартные. Мы также доставляем очень срочные отправления до 9 утра на следующий рабочий день.

— Что такое TNT Express сейчас?

— Сейчас у нас открыты 13 собственных отделений: в Москве, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Владивостоке, Самаре, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Иркутске, Хабаровске, Калининграде, Казани, Ростове-на-Дону, Краснодаре и более сорока агентских представительств по всей стране. Это позволяет нам осуществлять доставку в 11 000 городов и населенных пунктов России. Ежемесячно



TNT выполняет около 125 тыс. заказов по доставке отправлений в Россию и из России. Два года назад мы расширили наши операционные возможности, открыв новый сортировочный центр и склад в Москве. Площадь складских помещений — 10 000 кв.м, офисных помещений в здании склада более 800 кв.м.

— **В** вашей компании главное действующее лицо — это все-таки человек или автомобиль?

— Конечно, человек! В TNT Express мы верим, что именно сотрудники главная ценность компании, ее конкурентное преимущество. В 2002 г. наша компания первой в России получила международный сертификат в области развития персонала Investors in People. В прошлом году мы успешно прошли очередной, уже четвертый, аудит и подтвердили аккредитацию. Мы не смогли бы добиться таких высоких результатов без сплоченной работы команды профессионалов и единомышленников.

Каким образом выбирается транспортный состав? Каковы критерии выбора?

Одна из приоритетных задач TNT Express по всему миру — это снижение количества выбросов углекислого газа на 45% к 2020 г. TNT намерена расширять парк экологичных машин.

В нашем российском автопарке есть автомобили Volkswagen Caddy Kasten 2.0 EcoFuel и Mercedes Benz Sprinter, работающие на метане. Кроме этого, 95% автопарка относится к классу «Euro-4». Также мы используем транспортные средства различной грузоподъемности в зависимости от направления доставки.

Численность автопарка на сегодня?

- В нашем парке 111 машин.
- Каким образом обслуживается техника — на собственных станциях или полностью на аутсорсинге?



ХИТ-ЛИСТ ГЕРОЯ

Фильм:

«Покровские Ворота» и «Неоконченная пьеса для механического пианино»



Еда: картофельное пюре

с соленой капустой и салат (помидоры с сыром моцарелла буффало)

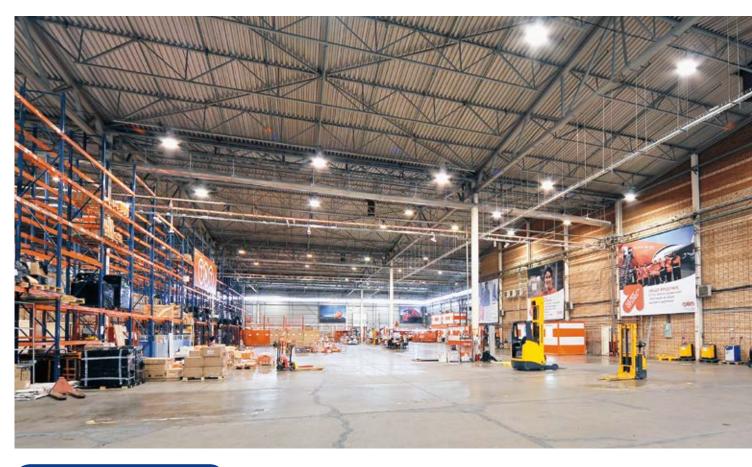


Отдых:

люблю путешествовать, забираясь с друзьями в самые отдаленные от цивилизации природные островки



ЭКСПРЕСС-ДОСТАВКА



ХИТ-ЛИСТ ГЕРОЯ

Книга:

люблю перечитывать
«Евгения Онегина» Пушкина,
Достоевского, Чехова, Гоголя.
Из бизнес-литературы —
«7 Habits of highly effective people»



Музыка:

Леонард Коэн, Мирей Матье. Но я не прочь послушать и чтонибудь современное по радио



— Полностью на аутсорсинге. В этом мы находим множество плюсов: не требуется оборудование, дополнительные площади, грузоподъемные механизмы, лицензия и т.д. Тем более, что автопарк у нас разнообразный, а универсальных приборов и механизмов для обслуживания, как известно, не существует. Поэтому все обслуживание автопарка мы проводим через официальных дилеров.

— Тяжело ли отстаивать лидирующие позиции на нынешнем отечественном рынке? Какова ситуация в вашей сфере бизнеса сейчас?

Экспресс-доставка — это зеркало любой экономики, и Россия не исключение. Если экономика растет, то и наша отрасль показывает рост бизнеса, если экономика падает — то мы испытываем ценовое давление. Докризисные темпы роста рынка составляли 30-40% ежегодно. Сейчас рост замедлился. На сегодняшний день на российском рынке внутренние перевозки составляют большую часть от общего объема перевозок – около 80%, международные – 20%, в структуре международных перевозок 20-30% занимает экспорт и 70-80% импорт. Такая тенденция должна сохраниться и в будущем.

Исторически экспресс-перевозчики специализировались на B2B рынке. В последние годы отрасль активно выходит в сектор B2C. Именно в этой области идет активное развитие. Все возрастающее число людей делают заказы в Интернете, поскольку это быстро и удобно. Рынок B2C предоставляет хорошие возможности, но мы стремимся подходить к этому вопросу выборочно, чтобы обеспечить необходимую прибыльность.





рынке экспресс-доставки возросла, локальные перевозчики активизировались. Одновременно вырос и профессионализм клиентов. Это проявляется во всем: в организации тендеров, ведении переговоров, умении четко формулировать требования к набору необходимых услуг, взвешенном подходе к выбору партнеров. Если раньше многие компании просто продлевали соглашения путем переговоров, то сейчас организуют тендеры, стремятся получить более полный спектр услуг за меньшие деньги. Обладая широким выбором интегрированных услуг, большой географией покрытия и превосходным клиентским сервисом, мы предлагаем больше, чем любой локальный игрок.

— Кто ваш клиент? Как его удержать?

— Мы концентрируемся на B2B рынке и активно работаем с компаниями таких отраслей, как нефтегазовая, электроника и телекоммуникация, издательское дело, фармацевтика, автомобилестроение, банковские услуги.

Чтобы удержать клиента в высококонкурентной среде, нужно быть на шаг впереди рынка. Предвосхищать В практике TNT Express были перевозки силовых турбин и генераторов; специалисты компании организовывали перевозку автомобиля Porsche в Доминиканскую республику, доставляли в США останки кота, которого хозяйка решила клонировать, отправляли свежую семгу прямо к новогоднему столу и черный хлеб за границу ностальгирующим по родине соотечественникам.



Но на одной доставке хотелось бы остановиться особенно. Это была перевозка двух очаровательных панд Bing Xing («Звезду Льда») и Hua Zuiba («Губки Бантиком») в Мадрид. Два гигантских медведя покинули свои родные пенаты в Шанхае и в кузове грузовика, принадлежащего TNT Express, отправились в поездку практически вокруг земного шара к своему новому дому в зоопарке Мадрида.

Перевозка панд осуществлялась с помощью автомобильного и авиационного видов транспорта. Чтобы создать наиболее комфортные условия транспортировки этих двух гигантских медведей, компания TNT оборудовала клетки, в которых они находились, устройствами, регулирующими содержание кислорода в воздухе и температуру окружающей среды, а также приборами, контролирующими давление воздуха в клетках. Маршрут перевозки был составлен таким образом, чтобы погрузка и выгрузка панд происходили как можно меньшее количество раз.

В течение всей поездки панды находились в оптимальной температуре — около 20° С. Группе ветеринаров был предоставлен специальный привилегированный режим в ходе полета с тем, чтобы они могли сопровождать медведей и ухаживать за ними в течение всего рейса. В ходе перевозки панды также находились в поле зрения видеокамер наблюдения с целью контроля за их состоянием. Специалистами ТNТ был разработан детальный план действий на случай возникновения каких-либо чрезвычайных обстоятельств. Команда специалистов, представляющих различные страны мира, была приведена в состояние готовности на время транспортировки этих редких животных.

потребности клиентов, и предлагать им качественные решения. Например, мы проводим регулярные опросы наших клиентов, и получаем важную обратную связь – какие области нам необходимо улучшить. На основе результатов опроса мы разрабатываем оперативный план действий, в воплощении которого принимают участие ответственные представители всех основных функций. Это особенно важно, потому что мы предлагаем нашим клиентам премиальные услуги по соответствующей цене.

– Какие планы по дальнейшему развитию?

— Приоритет TNT Express – улучшить прибыльность в течение следующих двух лет, опираясь на наши сильные стороны: обширную европейскую сеть в сочетании с международным сообщением, широкий выбор услуг и превосходный клиентский сервис. Международная доставка, доставка нестандартных грузов для малого и среднего бизнеса будут являться нашими приоритетами. Мы также предпринимаем шаги для того, чтобы сделать нашу организацию более эффективной за счет сокращения непрямых затрат и оптимизации операционных сетей. До 2015 г. инвестируем 200 млн евро в нашу инфраструктуру и IT системы, чтобы повысить продуктивность и улучшить сервис для наших клиентов.

ХРОНИКА

Летом 2006 г. ОАО «Северсталь-Авто» приступило к сборке грузовиков Іѕиzи на площадке ОАО «УАЗ». Марка Іѕиzи стала первым японским грузовым брендом, обретшим клеймо «Маde in Russia»

PROFESSIONAL BO BCEM

Знаменитую комедию «Невероятные приключения итальянцев в России», вероятно, видели все. Там итальянские герои искали в нашей стране клад с сокровищами. Российский рынок и в самом деле клад для производителей всех типов коммерческих автомобилей, в том числе легких.

Беседу вел Дмитрий ГЛАДКИЙ



тальянская компания FIAT — не исключение. О перспективах этих малотоннажников на нашем рынке мы беседуем с директором по продажам и маркетингу FIAT Professional в России господином Валентино Мунно.

— Валентино, расскажите о том, что сейчас представляет собой отделение по продаже коммерческой техники FIAT в России?

— Свою деятельность в рамках ЗАО «Крайслер РУС» мы начали весной прошлого года. Очень быстро мы поняли, что рынок весьма интересный и превосходит наши ожидания. План продаж был 4000 автомобилей, а результат его превысил почти на 1000 единиц.

В этом году организационная структура ЗАО «Крайслер РУС» изменилась, в компании выделено отдельное направление LCV, которое занимается продажей, продвижением и послепродажным обслуживанием продукции FIAT Professional.

Кстати, по направлению Aftersales уже предприняты существенные шаги по улучшению уровня обслуживания. Мы добились пересмотра стоимости запчастей, зафиксировали единую стоимость ТО на Ducato, став доступнее в среднем на 40%.

Кроме того, мы запустили новую модификацию Ducato, стоимость которой вполне сопоставима с отечественными коммерческими автомобилями. Безусловно, это делает FIAT Professional очень конкурентоспособным брендом!

— Только сейчас поняли? А как же проект с «Соллерсом»? Ведь в те времена легкие коммерческие автомобили FIAT тоже продавались весьма неплохо. Кстати, почему ушли от «Соллерса» к «Крайслеру»?

— Причина, по которой мы прекратили сотрудничество с группой Sollers — комплексная. Но, прежде всего, дело в разнице наших взглядов на продуктовую линейку FIAT.

Если взять «старый» FIAT Ducato, который выпускался «Соллерсом», и тот FIAT Ducato, который сейчас поставляет ЗАО «Крайслер РУС», то легко можно



ХИТ-ЛИСТ ГЕРОЯ

Фильм:

«Таксист» (фильм Мартина Скорсезе)



Писатель: Чарльз Буковски



Музыкант: Брюс Спрингстин



увидеть, что это два абсолютно разных продукта.

Бесспорно, новый Ducato дороже. Отчасти поэтому мы, на первый взгляд, потеряли часть рынка. Но мы так не считаем, так как рынок для нового Ducato довольно сильно отличается от прежнего. И мы видим, что рынок принял это продукт. Ежемесячный рост продаж только подтверждает мои слова.

- Как позиционируете свой продукт на фоне Peugeot Boxer и Citroen Jumper? Это ведь, по сути, те же машины, что FIAT Ducato. Что предпринимаете для того, чтобы выделиться на их фоне?
- Вы совершенно правы. На самом деле все эти автомобили производятся на одном заводе, расположенном, кста-



ти, в Италии, в городе Атесса. Если так можно выразиться, «душа» у всех этих малотоннажников итальянская. Главное же отличие Ducato от своих собратьев — это «сердце» — двигатель, специально разработанный для коммерческой техники специалистами IVECO.

- Нет ли планов о начале сборки нынешнего FIAT Ducato в России по аналогии с той схемой, по которой прежнюю версию собирал Sollers?
- Пока не могу ответить на этот вопрос утвердительно. Возможность сборки в России мы прорабатываем, изучаем, но до конкретики пока далеко.
- Этот вопрос у меня возник не случайно. Не так давно прошла информация о начале продаж FIAT Ducato в США под маркой Ram ProMaster. Налицо тенденция, согласно которой Ducato становится

«межконтинентальным», глобальным продуктом. Кстати, сугубо из любопытства к теме — как оцениваете перспективы Ducato в США?

- Так уж исторически сложилось, что типоразмер нынешнего FIAT Ducato идеально вписывается в те предпочтения, которые сформировались у американцев. А обширнейшая сервисная и дилерская сеть корпорации Chrysler станет дополнительной гарантией массированного продвижения модели на рынок. Безусловно, я считаю, что Ducato за океаном ждет успех.
- Вернемся в Россию. Для продвижения своих легких коммерческих автомобилей европейские производители сейчас очень активно используют возможности российских «бодибилдеров» компаний, занимающихся переоборудованием цельнометаллических фургонов





Выводом на европейский рынок Fiorino — самой младшей коммерческой модели Fiat Professional — занимался непосредственно сеньор Мунно

в маршрутные такси, банковские броневики, лаборатории автомобили скорой медицинской помощи, технику для МЧС и МВД.

Какие шаги предпринимает FIAT в этом плане и с кем из российских кузовщиков уже сотрудничает? Кого из российских «бодибилдеров» считаете наиболее перспективным для себя?

— Главный наш «бодибилдер» — это ООО «СТ Нижегородец». Именно эта компания на основе наших коммерческих автомобилей Ducato и Doblo строит самую большую линейку транспорта — городские, пригородные маршрутки и туристические микро-

автобусы, грузопассажирские комби, изотермические фургоны. Делает «Нижегородец» и полную линейку социального и специального назначения: от автомобилей скорой медицинской помощи, школьных автобусов и автомобилей для перевозки людей с ограниченными возможностями до аварийных и сервисных автомобилей.

Тему сотрудничества с российскими кузовщиками мы планируем развивать максимально активно. Вот-вот у нас появятся еще несколько «бодибилдеров». Сейчас уже могу назвать компании «ЦТТМ» и «Ирито». Помимо этого, мы ведем переговоры о производстве в России банковских броневиков на базе

FIAT Ducato с несколькими компаниями, являющимися лидерами в данном сегменте.

— От темы Ducato перейдем к «младшей» модели — Doblo. Ожидать ли ее появления в России?

— Новый Doblo мы выведем на российский рынок в четвертом квартале нынешнего года. Мы планируем продавать целую линейку различных модификаций — от короткобазной версии с низкой крышей до длиннобазного варианта с высокой крышей Doblo Maxi.

Вывод на рынок семейства этих «каблучков» позволит нам весьма заметно расширить нашу продуктовую гамму и побороться за новых покупателей.

— А что насчет «промежуточной» модели FIAT Scudo?

ХИТ-ЛИСТ ГЕРОЯ

Город: Рим



Актриса: Мэрил Стрип



Место отдыха: Калабрия, Италия





FIAT Doblo XL войдет в ту рыночную нишу, которую прежде занимал FIAT Scudo. На российский рынок эта модель будет выведена в четвертом квартале нынешнего года

— Нет, Scudo в России ожидать не стоит. «Золотые времена» этой модели уже уходят, а новый Doblo Maxi как раз отлично войдет в ту нишу, которую прежде занимал FIAT Scudo.

— Перейдем от автомобилей к личности сеньора Мунно. Как давно вы работаете в России?

— Я приехал в Россию в начале прошлого года и планирую еще долго здесь пробыть. Пригласили меня сюда как раз для запуска проекта по реализации коммерческих автомобилей FIAT в рамках сотрудничества с ЗАО «Крайслер РУС».

— Как вам наша страна?

— Я был чрезвычайно удивлен тем, насколько русские близки итальянцам по менталитету и мироощущению. В том числе и по этой причине мне очень нравится работать в России.

— О близости мироощущения итальянцев и русских у нас еще в советские времена сняли великолепную комедию «Невероятные приключения итальянцев в России». Уже видели?

— Нет, еще не видел, но слышал. В ближайшее время посмотрю обязательно.

— А до переезда в Россию кем работали в FIAT Group?

— Я отвечал за международные рынки по направлению легких коммерческих автомобилей.



Завод SEVELL в Aтессе. В России продаются FIAT Ducato, произведенные именно на этом предприятии



Процесс окраски кузова FIAT Ducato

В частности, в 2008 г., когда на рынке появилась модель Fiorino, я непосредственно занимался ее выводом и продвижением.

— А вне офиса чем занимаетесь? Какие у вас увлечения? Хобби?

— Практически все свободное время вне офиса я стараюсь проводить в играх со своими детьми, которым 6 и 8 лет. У них нет ни секунды покоя в хорошем смысле этого слова, они очень активны и постоянно хотят играть в футбол, плавать, бегать и веселиться.

– А семья тоже переехала с вами в Россию?

— Нет, они остались в Италии. Но каждые выходные я летаю к ним. Семья для меня— самое главное в жизни.



СВОИМИ СИЛАМИ

Автотранспортное предприятие. У многих этот термин вызывает ассоциации со стройными рядами автомобилей на стоянке, ремонтными цехами, суровыми механиками, диспетчерской, администрацией. Но сегодня это не всегда так.

Даниил МИНАЕВ, фото автора

овременный подвижной состав, пока он относительно новый, не требует каких-либо вмешательств в матчасть между очередными плановыми техобслуживаниями. А если так, то зачем перевозчику обременять себя активами в виде ремонтных зон, моек, стоянок?

Достаточно заключить договоры с компетентными в этих вопросах орга-

низациями. Иногда даже нет необходимости в собственной автостоянке: дальнобойный автопоезд для эффективной работы должен большую часть времени проводить в рейсах, малотоннажник можно оставить переночевать в месте погрузки/разгрузки, а иногда даже поручить его парковку непосредственно аккуратному и исполнительному водителю. Для управления таким

предприятием, получившим в среде эксплуатантов прозвище «предприятие парковочного типа», достаточно небольшого офиса, и это довольно выгодно.

Но техника стареет, может внезапно отказать, запчасти у дилеров дороги, да и не менять же каждую перегоревшую лампочку в автосервисе. А случаются и сильные морозы,



МНЕНИЕ

Сергей КОМАРОВ, генеральный директор группы компаний «Грузовик»

Пока существуют малые предприятия в отрасли грузовых перевозок, будет ощущаться необходимость небольших оперативно работающих автомастерских.

Для малого бизнеса можно выделить два вида ремонта техники: серийный ремонт крупных узлов и ремонт небольших неисправностей. Простой техники в течение 3-5 дней иногда может стать губительным для малого предприятия. Поэтому небольшие ремонтные мастерские растут как грибы на фоне стабильного спроса в мелком ремонте.

Малым мастерским не нужно под одной крышей проводить ремонт агрегатов разных производителей. Они могут предлагать следующий набор необходимых услуг: диагностика агрегатов, диагностика и ремонт электрики, мелкий ремонт и ТО. Если есть возможность, можно создать стенд узконаправленной специализации, например, по ремонту двигателей Cummins.

когда для успешного холодного пуска приходится применять всевозможные средства, хотя бы зарядить севшие аккумуляторы. Выходит, потребность в небольшом складе и наборе инструментов все же существует.

Давайте попробуем разобраться, как нам обеспечить эту потребность, не рухнув при этом в пучину затрат и не попав в цепкие лапы экологов, пожарной инспекции и прочих контролирующих транспортника органов.

Под давлением обстоятельств

Подобные небольшие транспортные предприятия подвержены внезапным изменениям обстоятельств, таких как повышение арендной платы, ликвидация территории. Собственная производственная база требует многочисленных согласований с государственными органами, подготовки квалифицированных кадров, в общем,



Техника безопасности не может быть проигнорирована

ПРАКТИЧЕСКИЙ ОПЫТ





Грамотная комплектовка склада — важная составляющая эффективности и сроков выполнения ремонта

обходится предприятию «в копеечку».

Согласимся, что квалифицированное техническое обслуживание и текущий ремонт под силу только профильному техцентру. И дело даже не в «золотых» руках подчиненного-слесаря, а в специализированном оснащении. Не будете же вы закупать стенд для регулировки дизельной топливной аппаратуры, если ваш парк насчитывает каких-то пять машин. Безо всяких

сомнений, объемные и сложные виды работ мы поручим профессионалам.

А чтобы автомобиль не простаивал из-за мелочей и не ездил «на галсту-ке», освоим некоторые виды работ своими силами. Такими работами станут сезонная замены резины, зарядка аккумуляторной батареи, замена приводных ремней, ламп, мелкие арматурные работы, замена масел и антифриза, тормозных колодок, узлов

и мелких агрегатов в сборе (стартера, генератора, радиатора и т. п.). Для начала достаточно. Потом, выявив наиболее часто востребованные ремонтные воздействия, подготовим оборудование с учетом их специфики.

Кубышка, без которой никак

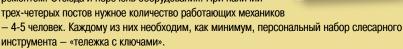
Итак, организацию нашей «игрушечной» производственной базы, при этом способной помочь совсем «не по-детски», начнем со склада-мастерской. Для этого нам достаточно помещения площадью около 20 кв.м. В первую очередь его необходимо оборудовать стеллажами и верстаком. Если удастся подключиться к силовой, а не осветительной электросети, будет просто замечательно. На верстак монтируем тиски, заточный станок. Закупаем стандартные наборы инструмента и руководства по обслуживанию и ремонту. На этом моменте хотелось бы остановиться подробнее.

Для работы понадобятся стандартные комплекты рожковых, накидных, комбинированных ключей и торцовых головок. Но, исходя из специфики марок эксплуатируемых автомобилей, необходимо уделить внимание всевозможным шестигранникам и «звездочкам». Чтобы понимать, в каком объеме нужны эти насадки,

МНЕНИЕ

Константин БАУКОВ, технический директор ГК ПИТЕРТРАКЦЕНТР

Все зависит от задач, которые ставит перед собой сервисная станция. Как правило, небольшие мастерские ограничиваются работами по ходовой автомобиля и мелким агрегатным ремонтом. Отсюда и перечень оборудования. При наличии трех-четерых постов нужное количество работающих механиков



Очень многие думают, что открыть сервис, имея несколько хороших механиков и стены над головой, будет легко и незатратно. Однако, простейший набор оборудования по своей стоимости в сумме приближается к 1 млн руб. Необходим электроинструмент, пневматический инструмент, компрессор, пресс, газовый пост, электросварочное оборудование, слесарный инструмент общего пользования, домкраты, маслораздаточное оборудование. Перечень можно продолжать, пока не иссякнет фантазия.

Отсутствие одного из этих компонентов может свести на нет даже самую высокую квалификацию. Также необходимо помнить о создании социальных условий сотрудникам, обеспечение пожарной и производственной безопасности. Все это — затраты, которые будет нести небольшая СТО.





кроме предварительного изучения технических руководств необходимо осмотреть, из какого «теста» сделаны ваши автомобили, а при обращении к дилеру — подсмотреть его инструмент. Без такой предварительно проведенной комплектовочной работы может сложиться ситуация, при которой будет создана видимость хорошей ремзоны, но многие работы, тем не менее, выполнить будет невозможно. Например, простейшая операция по замене передних тормозных колодок на некоторых автомобилях невыполнима без удлиненного нестандартного грошового шестигранника «на семь».

Кроме стандартного набора слесарного инструмента необходимо обязательно уделить внимание всяким съемникам и оправкам. Стоимость их невелика, а пользу иногда трудно переоценить. А еще не экономьте на домкратах, их должно быть не менее двух, подкатного типа, грузоподъемностью не менее 2,5 т.

Изящные технологические хитрости

С «подъемными» нашему автохозяйству масштабами работ мы определились. Теперь остановимся подробнее на некоторых из них.

Поговорим о зарядке аккумуляторных батарей. Для этого необходимо приобрести зарядно-пусковое устрой-

ство мощностью не менее 1 кВт. Вот только установим мы его не совсем обычным способом. Чтобы встретить зиму во всеоружии, нам будет необходим и мобильный «пускач».

Убить двух зайцев можно таким образом: понадобится тележка грузоподъемностью не менее 200 кг, наподобие используемой в строительных гипермаркетах. Впрочем, ее можно изготовить и самостоятельно с помощью знакомого сварщика. На нее монтируем зарядно-пусковое устройство и бытовой бензогенератор не менее чем на 1 кВт. Причем покупать фирменный генератор известного бренда совсем не обязательно. Поскольку его будете использовать от случая к случаю,



ПРАКТИЧЕСКИЙ ОПЫТ



МНЕНИЕ

Алексей ФЕДОТОВ, и.о. руководителя сервисного центра АК ГРУЗОМОБИЛЬ

Необходимы как минимум смотровая яма или эстакада, ручной инструмент, емкости для сбора отработанного масла, пресс, съемники, страховочные подставки.

Наличие компрессора и пневмоинструмента существенно облегчит труд и увеличит производительность. К сожалению, современная техника все чаще требует более высококвалифицированные кадры и оснащение дорогостоящим диагностическим и специализированным оборудованием.

Эта «самопальная» станция электроснабжения — настоящая «палочка-выручалочка»

достаточно приобрести бюджетную китайскую продукцию.

Совместив эти два блока на одной «платформе», мы сможем зимой обеспечить пуск, зарядить аккумулятор, не снимая его с машины, подключить на месте электроинструмент: дрель, фен, компрессор. Это может понадобиться при ремонте или окраске грузового фургона прямо на улице в летний период. По возможности монтируем стационарный компрессор, развивающий хотя бы 7 атмосфер, оснащаем его приспособлением для накачки шин и шлангом длиной минимум 10-15 м. Такое решение на практике оказалось предпочтительнее традиционных «энергетических станций», хотя немного дороже.

И опять о складе

Актуальная для грузовичков на базе легковушек и малотоннажников сезонная «резина» должна быть привязана к конкретному автомобилю и использоваться совместно с дисками. Мнимая экономия на смене покрышек приведет лишь к дополнительным затратам на шиномонтаж и балансировку и уменьшит срок службы самих колес, причем как шин, так и дисков, а также будет способствовать их хищению.

Обязательно комплектуем склад запасом стандартных изделий: лампы, рабочие перчатки, свечи зажигания — всегда должны быть в наличии. Что касается расходных материалов (это в



МНЕНИЕ

Александр НИКОЛАЕНКО, технический директор Terra Truck

Прежде всего, потребуется четырехстоечный подкатной подъемник грузоподъемностью 20-30 т. Или, если нет такой возможности, то смотровая яма с подкатным подъемником 10-15 т. Также потребуется оборудование для слива масла и его раздачи, ударный гайковерт для гаек колес, пневмогайковерт



для обычных работ, набор ударных головок, гидравлические домкраты от 5 до 10-15 т, пресс 35-50 т, тиски. Необходим набор инструмента, в который входят наборы отверток и ключей, набор головок обычных, динамометрические ключи. Потребуется слесарный инструмент: кувалды, молотки, зубила, ножовка по металлу, набор сверл, пробойники. А еще набор шупов, электроинструмент. Также потребуется специфический инструмент и диагностическое оборудование в зависимости от марки автомобиля.

Все современные автомобили оснащены массой электроники, поэтому желательно иметь диагностический прибор для их проверки, мультиметр и, по возможности, осциллограф.

Напоминаю, что все современные автомобили требуют большой специализации по маркам. Чем моложе этот автомобиль, тем больше специализация (т.е. требуется большое количество специального инструмента применительно к данной марке автомобиля).

первую очередь масляные, воздушные, топливные, салонные фильтры и тормозные колодки), то целесообразно иметь резерв как оригинальных, так и неоригинальных запчастей.

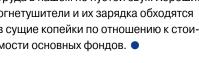
Таким образом, отправляя гарантийный автомобиль на ТО к дилеру со своими оригинальными расходниками, вы экономите до 30% на стоимости запчастей, а отказать в случае предоставления оригинальных сертифицированных запчастей в гарантии дилер не имеет права. Если у вас достаточно солидный автопарк, вряд ли ремонтники захотят с вами ссориться из-за использования предоставленных вами запчастей, поскольку они рискуют потерять гарантированный ежемесячный объем работ.

При организации такого взаимодействия с ремонтными организациями очень важным помощником может стать квалифицированный механик. Благодаря такому человеку выполнить диагностику и определить потребность в ремонте можно еще до обращения в автосервис.

Понимать и помнить

В статье мы перечислили только самое необходимое оборудование. Дальнейшая модернизация ремзоны плод вашей фантазии, возможностей финансирования и территории. Можно присмотреться к переносным, стационарным подъемникам, мотортестерам, диагностическим стендам, пойти официальным путем и дозагрузить ваш техпост заказами от частных лиц — сотрудников фирмы или других арендаторов-соседей.

Пожарная безопасность и охрана труда в нашем не пустой звук. Хорошие огнетушители и их зарядка обходятся в сущие копейки по отношению к стоимости основных фондов.







СЕВЕРНОЕ ПРИКЛЮЧЕНИЕ

В очередной раз готов подписаться под своими словами о том, что прошлогодняя экспедиция из Москвы в Екатеринбург, проведенная компаниями Volvo Trucks и «Спецбуксир», стала моим самым ярким впечатлением ушедшего года. Надо ли говорить о том, что во вторую экспедицию, маршрут которой проходил через Архангельск и Петрозаводск, я отправился, что называется, в предвкушении.

Дмитрий ГЛАДКИЙ, фото автора

тартовал я из Минска и «антураж», на фоне которого собирался чемодан, внушал уверенность в том, что впереди Большое Приключение. Беларусь тогда накрыл циклон Хавьер. Это была середина марта, но за день выпало 40% месячной нормы снега...

Не знаю, как и на основе чего считается такой показатель, как месячная норма снега (в первый месяц весны). Я не очень понимаю, что такое 17 мм осадков, выпавших в тот день. Я знаю,

что высота сугробов в моем дворе превышала мой рост, а от подъезда к подъезду можно было пройти, только проваливаясь по пояс в снег. Тогда закрылся минский аэропорт, в городе практически остановился общественный транспорт. Минский железнодорожный вокзал, на который вместо привычных 20 минут я добирался почти четыре часа, напоминал лагерь беженцев. Потом были закрыты все выезды из города. На усиленный режим перевели милицию и МЧС, а затем для вызволе-

ния людей, попавших в снежные заторы на трассах, была привлечена регулярная армия. ТАКОГО я реально не видел никогда. Благо, продолжала функционировать железная дорога, и в Москву на старт экспедиции удалось уехать. Я ехал на восток. На восток перемещался и Хавьер. В обычных-то условиях работы эвакуаторщикам хватает, а уж в условиях экстремальной погоды работа будет точно. На этом месте мы пока прервемся и расскажем о технике, которая пошла в экспедицию на этот раз.



НА ДОСУГЕ



Эвакуатор-платформа с краном-манипулятором HMF 6020 является новинкой как в рабочем парке эвакуационной службы, так и новинкой в производственной линейке «Спецбуксира» как «бодибилдера»



Благодаря телескопическим секциям трап может превращаться в длинную аппарель для заезда техники на платформу

Желтый караван

В Москву прибыл благополучно. Погода была уже совсем другой. Практически как в песне — «утро красит нежным светом стены древнего Кремля».

На «стартовой площадке» на сей раз выстроилась целая кавалькада спецмашин. Во главе, естественно, флагман — тяжелый кюветный OMArS 120Т на шасси Volvo FH520. Также был знакомый по прошлогодней экспедиции легкий эвакуатор на базе пикапа Dodge Ram, только значительно доработанный и «одетый» в фирменную «ливрею» «Спецбуксира». Плюс к этому Range Rover сопровождения и Volvo XC90 команды телевизионщиков.

Но самым интересным объектом в «праздничной» колонне на сей раз, безусловно, нужно признать новинку «Спецбуксира» — эвакуатор-платформу на четырехосном шасси Volvo FM. Новинкой эта машина является как в рабочем парке эвакуационной службы, так и в производственной линейке «Спецбуксира» как «бодибилдера».

Этот многофункциональный эвакуатор — попытка совместить на одном шасси сразу несколько типов спецмашин. За кабиной расположен внушительных размеров кран-манипулятор HMF 6020, а за ним лебедка. Все это «хозяйство» закрыто специальным





кожухом таким образом, что в транспортном положении и не видно.

Далее идет открытая площадка для перевозки техники с откидным трапом. Конструкция трапа довольно любопытна. Он может откидываться на 90 градусов и фиксироваться в таком положении. Тогда длина погрузочной платформы увеличивается и позволяет перевозить грузовик размером с КАМАЗ-4310. Если трап оставить в верхнем положении, то на платформе разместится магистральный седельный тягач.

Трап также может опускаться к земле. При этом телескопически из него выезжают внутренние секции, благодаря чему образуется довольно длинная

аппарель, по которой на платформу перевозимый грузовик может заехать самостоятельно. Также его на платформу можно затянуть лебедкой. Кроме того, аварийный грузовик на платформу можно поставить и манипулятором.

Дополнительно эвакуатор-платформа оснащен буксировочной вилкой, с помощью которой можно транспортировать поврежденную технику методом частичной погрузки.

Помимо перевозки техники этот эвакуатор способен осуществлять и некоторые типы кюветных работ. Система опорных аутригеров, манипулятор и лебедка позволят справиться со случаями опрокидывания «средней тяжести».

Интересная экспериментальная

машина. По сути — know-how «Спецбуксира». Как новинка покажет себя в деле? Чтобы узнать в том числе и это, мы отправляемся в путь.

К Белому морю

В Московской области дороги расчищены, аварий нет. Ну ладно, допустим, близость к столице, особый контроль и все такое. Но дальше-то ведь должна начаться настоящая Россия? «Как положено», с выбоинами, колдобинами, без обочин и, как следствие, грузовиками в кюветах.

Однако Ярославская область опровергает это суждение. Трасса отличная и ухоженная. Несмотря на плотно сы-



НА ДОСУГЕ



Единственный «инцидент», повстречавшийся нам на пути. При замене «омывайки» Nissan Qashqai увяз в снегу одним колесом



Вологодские дорожники несут вахту и прекрасно справляются со своими обязанностями. Техника у них, кстати, весьма современная

плющий снег, дороги поддерживаются во вполне приличном виде. В Ярославской области ни одной аварии не зафиксировано. А как же циклон Хавьер? Радио передает, что Хавьер повернул на юг. Мы же движемся на север.

После первой ночевки в Ярославле отправляемся дальше. Ну ладно, допустим, Ярославская область граничит с Московской. Как бы относительно недалеко от столицы. Может этим объяснить нормальную дорогу? Но дальшето Вологодская область — истинная провинция. Может, она «порадует» работой?

Как бы не так! В Вологодской области просто какой-то дорожный коммунизм! Уборочной техники на

трассе много, и она активно работает. Окончательно «добил» тот факт, что чистят даже обочины.

Забегая вперед, отмечу, что и далее до Архангельска дорога выглядела так, словно сегодня ее приедет принимать «главный министр всех дорог». Ни одной аварии до Архангельска мы так и не встретили. А в это время из радиоприемников доносятся новости о том, что в снегу утопают Ростов, Тамбов и в целом весь Южный федеральный округ наряду с Центральным. Сообщается о большом количестве аварий... У нас же — тишь да гладь, мороз и солнце, день чудесный. Кто бы мог подумать, что снегопады в это время будут не на севере, а на юге?

Но разворачиваться уже поздно. Едем дальше.

Еще один момент, который удивил по пути в Архангельск. На данном направлении очень маленький грузовой трафик. Дальнобойные автопоезда встречаются хорошо если раз в 15 минут... По сравнению с прошлогодней перегруженной трассой М5, это выглядит дико контрастно.

Второе наблюдение. На встречных и попутных грузовиках только архангельские и вологодские номера. То есть, «чужие здесь не ходят». Только местные перевозчики. Ездят аккуратно, по знакомым местам, свободно, по отлично ухоженной дороге. Аварий мы не встретили.



ЭКСПЕДИЦИЯ



Название пиццерии «Солнечная Италия» резко контрастирует с антуражем Плесецка. В этом же здании находится гостиница «Березка», ставшая нашим приютом



Интерьер одного из номеров в «Березке». Аварийный выход расположен прямо в стене. Этаж второй

Карелия

Второй этап экспедиции проходил по дорогам Карелии. О дорогах Карелии мне прежде доводилось слышать разные мнения. Безусловно, все кто там бывал, восторгаются природой, но никогда ни от кого не слышал положительных отзывов о дорогах. Ну что ж тем интереснее проверить самому. Вперед в страну непуганых лесовозов!

Граница Архангельской области и Республики Карелия проходит через Кенозерский национальный парк. Красивейшее место! Извилистые, покрытые льдом дороги с перепадами высот.

Прямо-таки скандинавская раллийная трасса. Но ехать надо очень осторожно, и не отвлекаться на красоту окружающей природы.

Здесь нам чуть ли не впервые повстречались так называемые «спрыги». На жаргоне эвакуаторщиков так называют «пропаханные» участки в снежной целине, свидетельствующие о том, что еще недавно в этом месте на обочину вылетел грузовик. Итак «спрыги», причем свежие, есть, а грузовиков в кюветах нет. Почему? Этому нашлось объяснение.

Повторюсь, Карелию зовут страной непуганых лесовозов. Этих машин

здесь больше, чем каких-либо других. Почти все «лесовозники» работают в одной связке, все друг друга знают, и всегда приходят на выручку друг другу. Если и опрокинется лесовоз, то довольно быстро приедут еще два или три таких же, с манипуляторами, и поставят на ноги опрокинувшегося товарища, сначала разгрузив, а потом загрузив его вновь.

Таким образом, в Карелии рядом с упавшей машиной всегда есть несколько грузовиков с кранами-манипуляторами, укомплектованными операторами манипуляторов высокой, либо очень высокой квалификации. Раз-



НА ДОСУГЕ



Мангал «входит в комплектацию» флагманского эвакуатора



По численности «популяции» экзотических грузовиков Sisu Карелия прочно занимает второе место в мире после Финляндии

грузка-загрузка упавшей машины — не проблема, а уж поставить на колеса двумя манипуляторами разгруженный лесовоз опытному оператору вообще несложно, ведь разгруженный лесовоз весит почти столько же, сколько и «голое» шасси. Поэтому с «кюветами» здесь справляются собственными силами.

Поблуждав немного по «лесовозным тропам», мы в итоге выехали на федеральную автомобильную дорогу М-18 «Кола». Это была «финишная прямая» в Петрозаводск — конечную трассу нашего почти 10-дневного маршрута.

О «Коле» я прежде тоже слышал. Кратко рассказы о ней звучали так: «Кола» — ужасна. Но — информация устарела! Трассу «Кола» отремонтировали, уложили новый асфальт. Теперь она — идеальная дорога! По сравнению с М5 — просто дорога мечты. Теперь, вероятно, уже традиционно вычищенная и ухоженная. На «Коле» нам тоже не повстречалось ни одной аварии.

Свершилось чудо?

За весь путь ни одного «кювета», ни одного столкновения, ни одного вылета на обочину. Везде ухоженные, чистые дороги. Впечатление такое, словно мы проехали 2500 км не по России, а по Финляндии или Швеции. О том, что путь пролегал по России, напоминала только неразвитая сеть объектов придорожного сервиса — кафе и мотелей.

Однако и в этой области есть положительные подвижки. В Вологодской области нам встретилось абсолютно современное, если так можно выразиться «ультра-европейское» кафе «Баранка», а в Пудоже мы жили в абсолютно современном, аккуратном «ультра-европейском» придорожном мотеле «Уют», где даже пол в ванной был с подогревом.

Итак, оказывается, дороги в России все-таки есть. Располагаются они на севере европейской ее части. И дорожники работать умеют, если хотят. И объекты придорожного сервиса велико-

лепные пусть в единичных экземплярах, но стали появляться.

А что касается оставшихся без работы эвакуаторов, то этому нужно только радоваться. Лишнее доказательство тому, как состояние дорог влияет на аварийность. Хорошие дороги, по сути, — нет аварийности.

На севере работы эвакуаторщикам нет, но в остальных направлениях работы, по-прежнему, хоть отбавляй. А восточным и южным регионам России стоит поучиться у северян!

Дополнительные подробности о повстречавшихся на пути интересных местах читайте в «Блоге Главреда» на нашем сайте www.mirtransporta.ru

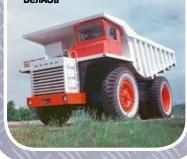
ХРОНИКА

Российский экипаж КАМАЗа стал победителем ралли «Лиссабон-Дакар' 2006» в классе грузовых автомобилей. Седьмая победа команды — рекорд, которого не добивалась ни одна команда за всю историю

ЧИТАЙТЕ В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ

Его изображение печатали на открытках, марках и обложках журналов. На него восхищенно смотрели. Потому что он был Большой.

Мы вспомним историю первого действительно Большого БелАЗа



ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ





Санкт-Петербург, Московское шоссе, д. 4













ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ





ФОТООБЪЯВЛЕНИЯ





Самосвальные полуприцепы Grunwald system Langendorf. Объем 31-34 куб. м. Полукруглый кузов. Оси BPW Heavy Duty, пневмоподвеска, EBS Wabco. 2 положения шквооня. 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 BPW 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 Неаvy Duty, пневмоповеска, 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.**

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

000 «ЭВЭН»

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 любыевышивка 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 пойствитолон по 31 покабол 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

	ООО «ГРУЗ АВТО-МЕДИА»		
извещение	(наименование получателя платежа)		
i viobementie	7820039294/782001001 (ИНН / КПП получателя платежа)	40702810702100000843 (номер счета получателя платежа)	
	ОАО АКБ «Авангард»	БИК 044525201	
	(наименование банка получателя платежа)	DVIK	
	(номер кор. сч. получателя платежа)		
	Подписка на журнал «ГРУЗАВТОИНФО» на		
! ! !	Ф.И.О. плательщика:	(номер лицевого счета (код) платетельщика)	
1 1 1	Адрес плательщика:		
i !	Сумма платежа: руб коп.	Сумма платы за услуги: руб коп.	
	Итого: руб коп.	«» 20 г.	
	С условиями приема указанной в платежном документе суммы,	в т. ч. с суммой взымаемой платы за услуги банка ознакомлен и согласен	
Кассир	Подпись плательщика		
	000 «ГРУ	З АВТО-МЕДИА»	
i L KDIATALILIAG	(наименование получателя платежа) 7820039294/782001001 40702810702100000843		
КВИТАНЦИЯ	7820039294/782001001 (ИНН / КПП получателя платежа)	(номер счета получателя платежа)	
	ОАО АКБ «Авангард»	БИК 044525201	
į	(наименование банка получателя платежа)	81000000000201	
į	(номер кор. сч. получателя платежа)	81000000000201	
į	Подписка на журнал «ГРУЗАВТОИНФО» на		
•		(номер лицевого счета (код) платетельщика)	
į	Ф.И.О. плательщика:		
į	Адрес плательщика:		
	Сумма платежа: руб коп.	Сумма платы за услуги: руб коп.	
X	Итого: руб коп.	«» 20 г.	
.		в т. ч. с суммой взымаемой платы за услуги банка ознакомлен и согласен	
Кассир	Подпись плательщика		

Международный грузовой автосалон «Коммерческий Автотранспорт'2013»

国COMTRANS/13

ГЛАВНАЯ ВЫСТАВКА ПОЛЕЗНЫХ МАШИН



PEKNAMA





















ИНФОРМАЦИОННЫ плотысо











ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

IVECO

IVECO

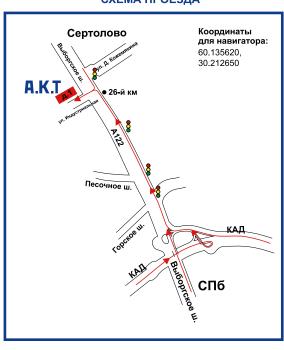
IVECO

- 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



Реклама

