

Путь к достатку начинается

с  **BAW***



РЕКЛАМА

☎ **800·1000·229**



BAW

www.BAW-RUS.ru



Много вариантов
заработка



Ресурс двигателя
500 000 км**



Сервис и обслуживание
в городе**

☎ **Отдел продаж автомобилей**
+7 (8422) 34-92-07 34-91-98
34-91-95

☎ **Отдел продаж запасных частей**
+7 (8422) 34-91-76 34-91-75

☎ **Отдел продаж автобусной техники**
+7 (8422) 34-92-00 34-92-01
34-92-03 34-91-99

☎ **Отдел сервиса и гарантии**
+7 (8422) 34-91-85 34-91-24
34-91-84

* По опросам людей, эксплуатирующих технику BAW. Опросы проводились специалистами ООО «БАУ-РУС Мотор Корпорэйшн»

** Подробности у официальных дилеров

*** Не является офертой, определяемой ст. 437 ГК РФ

Содержание

Спецтехника

Новости	4
На «Четре» по бездорожью	10
Фронтальное обновление	12

Коммунальная техника

Санитары городов	20
------------------	----

Транспортная техника

Новости	24
VAW. Что для вас достаток?	27
Шасси – Iveco, надстройки – «Центртранстехмаш»	28
Мобильные магазины для вашего бизнеса	30
«Вольво Восток». Обобщенные итоги	32
Закат эры бюджетников	34
«Кваттро-Сервис». Стремление к лучшему	46
«ИВЕКО-АМТ». Совершеннолетие	48
ТОНАР. Новинки в особо крупном размере	54
ГАЗ «Садко». Сила, данная в ощущениях	56

Компоненты и сервис

Новости	58
Альтернатива для автокрановых заводов	60
Совершенным двигателям – совершенное масло	62

Общественный транспорт

Новости	64
King Long. «Азиат» с европейской родословной	66
ЛиАЗ. Без остановки в развитии	68
Техника спасения	70
Подписка	72

Главный редактор
Константин Закурдаев
red@maks-m.com
+7 (495) 955-90-80

Ответственный секретарь
Наталья Елисеева
neliseeva@maks-m.com

Арт-директор
Андрей Стоцкий
Художник
Алексей Шухардин

Корректор
Евгения Дунина

Отдел распространения
Дмитрий Кузнецов
distrib@maks-m.com

Отдел рекламы
Руководитель – Тамара Потгорочина
p.tamara@maks-m.com
Елена Дрожженикова, d.elena@maks-m.com
Тел.: +7(495) 955-90-80,
E-mail: reklama@maks-m.com
Клара Минак
m.klara@maks-m.com

Руководитель проекта
Елена Федоткина
f.elena@maks-m.com

Издатель ООО «Макс Медиа»
Контактная информация:
107996, г. Москва,
ул. Кузнецкий мост, д.21/5
Тел.: +7(495) 955-90-80
Факс: +7(495) 955-90-80
Редакция - E-mail: red@maks-m.com
www.maks-m.com

Отпечатано в ЗАО «Периодика»
117545, г. Москва,
Варшавское шоссе, д. 125 Д, корп. 2.
Тираж 39000 экз.

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Регистрационный номер
ПИ № ФС 77-47176
Учредитель И. Г. Баракин
Ответственность за точность опубликованной информации несут авторы публикаций. За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет. Перепечатка материалов, опубликованных в журнале, допускается только с разрешения ООО «Макс Медиа». При цитировании ссылка на журнал «Спецтехника и коммерческий транспорт» обязательна

Подписано в печать 15.03.2013 г.

Распространяется во всех регионах России, ближнем и дальнем зарубежье.
Цена свободная.





PREMIUM MOTOROILS

ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫЕ СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ И КОММЕРЧЕСКОЙ ТЕХНИКИ

ИННОВАЦИИ AIMOL

I-CLEAN

Технология представляет собой комплекс инновационных молекул нано-размеров (до 50 нм), которые проникают в самые мелкие зазоры и способствуют разрыву внутренних связей внутри углеродистых отложений, вызывая их распад на более мелкие составляющие. Благодаря этому при использовании продуктов AIMOL отсутствуют какие-либо отложения. Для сравнения - толщина человеческого волоса составляет 50 000 нм.

I-QUIET

Технология основана на физических свойствах металлов, образующих на поверхности отрицательный заряд. Микрокомпоненты I-Quiet, которые используются в составе продуктов AIMOL имеют как положительно-, так и электроотрицательную части. Эти интеллектуальные молекулы притягиваются своей положительной частью к отрицательно заряженной поверхности металлов, создавая надежную смазку при любых режимах работ. Благодаря этому исключается контакт типа металл-металл, снижается коэффициент трения, износ оборудования, общий уровень шума, а также температура масла в системе.

МОТОРНЫЕ МАСЛА

- TURBO SYNTH ULTRA 10W-40, 5W-30
- TURBO XLD 15W-40
- TURBO SYNTH TFE 5W-40, 10W-40
- TURBO SYNTH LD 5W-40
- TURBO LD PLUS 10W-40
- TURBO X PLUS 10W-40
- TURBO X 15W-40
- TURBO PLUS 10W-40
- TURBO LD 10W-30, 15W-40
- TURBO 10W-30, 15W-40



ОХЛАЖДАЮЩИЕ ЖИДКОСТИ

- FREEZE G12+
- FREEZE G12 RED
- FREEZE BS
- FREEZE BS GREEN
- FREEZE G11 GREEN

МАСЛА ДЛЯ МКПП

- SYNTHGEAR 75W-90
- SUPERGEAR 80W-90
- GEAR OIL 75W-90
- GEAR OIL 80W-90



АВТОХИМИЯ STANDARD LINE

- | | |
|-----------------|------------------------------|
| PENETRATING OIL | BITUMEN CLEANER |
| BRAKE CLEANER | MOSQUITO CLEANER |
| HANDYMAN CAN | FOAM TEXTILE CLEANER |
| SILICONE SPRAY | PLASTIC POLISH SILICONE FREE |
| RAIN AWAY | PLASTIC POLISH |
| LEATHER CLEANER | HAND CLEANER RED |

АВТОХИМИЯ EXPERT LINE

- GEAR GREASE
- COOPER GREASE

АВТОХИМИЯ WINTER LINE

- DIESEL ANTIGEL
- DIESEL ANTIGEL SUPER

МАСЛА ДЛЯ АКПП

- DEXRON IID
- DEXRON III
- MULTI ATF

СМАЗКИ

- CENTRAL GREASE EP 00/000
- MDS GREASE 2
- LITHIUM GREASE EP 2
- AIMOL-M GREASE LITHIUM COMPLEX EP 2 BLUE
- AIMOL-M GREASE LITHIUM CALCIUM EP 2
- AIMOL-M LITHIUM COMPLEX S HT 1/2

МАСЛА ДЛЯ ЗАДНЕГО МОСТА

- SYNTHGEAR 75W-90
- SUPERGEAR 80W-90
- AXLE OIL 75W-90, 80W-90, 85W-140, 80W-140
- AXLE OIL LS 80W-90, 85W-90

СПЕЦ. ТЕХНИКА:

- CATGEAR 10W, 30
- HYTRAN UTTO 10W-30

ТОРМОЗНЫЕ ЖИДКОСТИ

- BRAKE FLUIDE DOT 4



MADE IN EU А.М.б.в. (ГОЛЛАНДИЯ) - ВЛАДЕЛЕЦ МАРКИ AIMOL ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ А.М.б.в. НА ТЕРРИТОРИИ РФ ООО«АЙМОЛ РУС»

www.aimol.nl www.aimol.ru

Sandvik Construction. В России и в мире



В самом начале марта компания Sandvik Construction поделилась своими успехами и планами как в России, так и на других ведущих рынках сбыта своей продукции. Эта компания – одно из бизнес-подразделений группы компаний Sandvik, предоставляющее инженеринговые решения и оборудование для открытых горных работ, проходки туннелей, землеройно-транспортных работ, разрушения, строительства дорог, переработки материалов и гражданского строительства. Данное подразделение занимается производством бурового, дробильно-сортировочного и погрузочно-доставочного оборудования.

В 2012 году объем про-

даж Sandvik Construction составил 9,7 млрд. шведских крон, а число сотрудников подразделения превысило 3 300 человек. На нашу страну, где в минувшем году удалось реализовать 130 ед. различной техники, компания строит большие планы и надеется на увеличение объемов поставок. В этом, в частности, должны помочь новый буровой инструмент Alpha 330 с более прочной резкой R33, а также новая компактная колесная буровая установка DC125R, которая отличается повышенной мобильностью и проходимостью в условиях пересеченной местности и оборудована гидроперфоратором с дистанционным управ-



Мартин Фридл,
вице-президента
Sandvik
Construction в
России

лением, позволяющим бурить шпуров диаметром 22–45 мм.

Остается добавить, что решение новых задач, стоящих перед компанией в нашей стране, будет осуществляться под руководством Мартина Фридла, который в апреле 2012 года был переведен на позицию вице-президента Sandvik Construction, отвечающего за продвижение продукции компании в России.

Telebelt для масштабных задач



Немецкая компания Putzmeister завершает сборку первого промышленного образца мобильного телескопического конвейерного транспортера Telebelt TB 200. Он оборудован 4-секционной телескопической стрелой, максимальная длина которой по горизонтали 60,9 м, а ширина резиновой конвейерной ленты – 610 мм. Производительность конвейера при подаче бетона или других строительных материалов достигает 4 м³/мин. То есть новая строительная машина идеально приспособлена для решения масштабных строительных задач, таких как возведение объектов гидроэнергетики, электростанций, дамб или высокоскоростных железнодорожных магистралей.

Стреловой механизм смонтирован на пятиосном крановом шасси Liebherr с 503-сильным двигателем. Второй двигатель Deutz TCD 2015 мощностью 450 л.с. служит для привода конвейера. Новинка получила систему дистанционного управления с гидроприводом, тогда как другие производители подобных систем пока могут предложить лишь ручную регулировку после полной остановки конвейера. Отметим и технологию переменного движущегося противовеса массой 29 т, состоящего из трех частей. Перемещаясь пропорционально увеличению длины стрелы, он обеспечивает оптимальную устойчивость всей машины и сравнительно низкую ее снаряженную массу.

Краны Grove. Компактность и проходимость

Корпорация Manitowoc разработала два новых мобильных крана Grove RT550E и Grove RT770E повышенной проходимости.

Первый из них, Grove RT550E грузоподъемностью 45 т и снаряженной массой 39 т, за счет габаритной длины 12 м и ширины 2,55 м можно отнести к классу компактных машин, весьма популярных в Европе. Он оборудован 5-секционной телескопической стрелой с максимальной длиной 39 м, которая с консольным удлинителем может достигать 47 м. Модель RT550E оборудована новой электронной системой управления Crane Control System, позволяющей в автоматическом режиме устано-

вить правильную длину стрелы исходя из массы груза и предполагаемого радиуса действия.

Вторая новинка – 65-тонный Grove RT770E. Подъемный механизм с 42-метро-



вой телескопической стрелой смонтирован на довольно компактном шасси с габаритной длиной 8 м и шириной 3,33 м. Небольшие размеры позволяют автокрану удачно вписываться в строительные площадки со стесненными условиями работы, а длинная 5-секционная стрела избавит подрядчика от необходимости искать более крупный кран грузоподъемностью 70 - 80 т. Модель получила 6,7-литровый дизель Cummins ISBe4 300 мощностью 296 л.с. и гидростатическую трансмиссию. Для увеличения радиуса работы (максимум – 44 м) можно воспользоваться консольными удлинителями длиной 10,1 или 17,1 м.

Немецкие технологии для РЖД



Самарское отделение РЖД недавно получило автомобиль специального назначения на комбинированном ходу. Новинка с системой движения по рельсам выполняет ремонт и техническое обслуживание элементов контактной сети и верхнего строения путей железных дорог. В качестве базового шасси выбран MAN TGS 26.440 6x4 BL, а оборудование для установки на него изготовила другая немецкая компания – Windhoff. Машина может проводить работы как с «поля», так и с железнодорожного пути, в том числе в движении со скоростью до 5 км/час, без дополнительных аутригеров. Для движения по рельсам используется пара двухосных тележек, приводимых гидростатической трансмиссией. Для перехода на железнодорожный ход задняя тележка поворачивается на 90°

Технологическая площадка грузоподъемностью 500 кг оборудована гидравлическим приводом и двойной изоляцией по европейским нормам. Управление ее перемещением, включая запуск и остановку двигателя, работу песочной установки и тормозных систем, осуществляется непосредственно с площадки или с помощью радиопульта. Гидравлический барабан предназначен для раскатки контактного провода или силового троса. Система определения высоты и горизонтального положения контактного провода имеет точность до ± 15 мм. Максимальная скорость по железной дороге – 30 км/ч, по шоссе – 80 км/ч.

«Авторегион»: новый автокран «Клинцы»

Компания «Авторегион» в марте начала поставки нового автокрана «Клинцы» КС-55713-5К-1 грузоподъемность 25 т. Это модель отличается облегченной стрелой гнутой формы. Грузовая лебедка оснащена планетарным редуктором и дисковым тормозом в соответствии с современными требованиями. Планетарный механизм позволяет экономить до 10% топлива за счет повышенного КПД. На стеклах кабины оператора – солнцезащитные шторки, установлен вентилятор, печка, откидной задний люк, опционно можно поставить аудиосистему. Интересная особенность: автокран работает на метане, что повышает долговечность и безопасность его использования.

ПетроМастер 
Сеть грузовых шинных центров

ШИНЫ ДЛЯ СПЕЦТЕХНИКИ

У нас широкий выбор шин для:

- вилочных погрузчиков
- сельхозшин
- дорожно-строительной техники

На Ваши вопросы ответят высококвалифицированные специалисты по телефонам:

☎ (812)318-75-10

☎ (921)899-50-19



DYNASET

POWERED BY HYDRAULICS

МОЩНОСТЬ ОТ ГИДРАВЛИКИ

Выставка СТТ 2013
Павильон 3, зал 13
Стенд 13-469



КОМПАКТНО | МОЩНО | НАДЕЖНО

ЭЛЕКТРИЧЕСТВО

Гидравлические генераторы
Регулируемые гидравлические генераторные системы
Гидравлические сварочные аппараты
Гидравлические магнитные генераторы
Гидравлические магниты



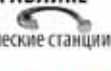
НАСОСЫ ВЫСОКОГО ДАВЛЕНИЯ

Гидравлические насосы высокого давления воды
Гидравлические насосы бурового раствора
Мойки улиц
Системы пылеподавления



ЗНАНИЯ И УМЕНИЯ В ГИДРАВЛИКЕ

Установочные вентили
Отборы мощности и гидравлические станции
Гидравлические лебедки



СЖАТЫЙ ВОЗДУХ

Гидравлические компрессоры



DYNASET Oy | www.dynaset.com | info@dynaset.com | Tel. +358 3 348 8200

John Deere 35G. Самый маленький в линейке



В начале года John Deere начал выпуск мини-экскаватора 35G – самого маленького в линейке компании. Он оснащен 23-сильным дизелем с функцией автоматического перехода на холостой ход, благодаря которой снижаются обороты при кратковременном отпускании рычага управления, что уменьшает потребление топлива и уровень шума. Для повышения удобства использования и улучшения обзорности при-

менена новая дверь. На рабочем месте оператора установлен новый многофункциональный монитор, который помимо многочисленных функций отображает температуру охлаждающей жидкости, уровень топлива, а также ежедневную и общую наработку машины. Третья вспомогательная дверца облегчает доступ к элементам системы охлаждения для их очистки. Теплообменники располагаются параллельно, а не друг под другом, что

делает их более доступными. Экскаватор может оснащаться дополнительным гидравлическим грейдерным ножом с поворотом на 25 градусов влево и вправо. Кроме этого, на стандартное сцепное устройство можно устанавливать большое количество навесного оборудования, включая гидромолоты и буровые шнеки. Клиенты могут выбирать траки (резиновые, стальные, а также стальные с резиновыми накладками).

Bobcat 500-й серии

В январе компания Bobcat объявила о начале выпуска новых погрузчиков с бортовым поворотом 500-й серии. Линейка насчитывает пять колесных машин: S510, S530, S550, S570, S590, а также одну гусеничную T590. Производить их планируют на заводе в Чехии, что значительно сократит срок поставки в Россию.

Кабины мини-погрузчиков имеют самую большую дверь среди аналогов. Заднее и боковые окна увеличены для обеспечения лучшей обзорности, которая выросла на 30%. Сиденье оператора сделано регулируемым. Внутренний

шум снижен на 5 дБ, а внешний – на 4 дБ.

У оператора есть выбор между стандартным управлением гидро-системой с помощью педалей, усовершенствованной системой управления (ACS) и управлением джойстиком (SJC). На всех моделях блок гидравлических муфт быстрого подключения интегрирован в стрелу



и защищен скобой, а шланги гидросистемы расположены внутри стрелы для лучшей защиты. Мини-погрузчики получили более производительную гидросистему с уменьшенным количеством соединений, обеспечивающую более высокое усилие отрыва и повышенную эффективность работы навесного оборудования.

Case с приставкой мини



В начале текущего года компания Case выпустила модификации мини-погрузчиков с бортовым поворотом, оснащенные усовершенствованными двигателями стандарта Tier 4. Модели SR175 и SV185 комплектуют турбодизелем ISM с каталитическим нейтрализатором. Мощность мотора SR175 увеличена до 67 л.с., а на SV185 мощность в 60 л.с. не изменилась, однако, максимальный крутящий момент в сравнении с предшественником возрос на 7%. На погрузчике SR130 теперь установлен 2,2-литровый 49-сильный дизель ISM с увеличенным на 9,6% крутящим моментом. По сравнению с SR150 мощность двигателя новой модели SR160 возросла на 17%, грузоподъемность – на 7%, а усилие на кромке ковша – на 27%.

Мини-погрузчики оснащены двухскоростными гидромоторами, увеличивающими максимальную скорость, что сокращает время рабочего цикла и повышает производительность. На выбор предлагаются два варианта управления машиной: механический (система рычажных механизмов, приводящая в движение клапаны в распределителе) и электрогидравлический (к джойстикам управления подведен гидравлический контур). Стандартный гидравлический контур, установленный на стреле мини-погрузчика, оборудован быстроразъемными соединениями.

Мировой рекорд XCMG



Китайская компания XCMG побилла мировой рекорд в классе 4000-тонных гусеничных кранов после того, как ее новый кран XGC88000 успешно прошел ряд комплексных испытаний на перегрузку. Гусеничный гигант с 60-метровой решетчатой стрелой поднял 4500 т блоков, которые находились в подвешенном состоянии на протяжении 20 мин.

Составная конструкция стрелы существенно повысила грузоподъемность, а комбинированное вращающееся устройство гарантировало крану безопасную и надежную работу. Новинку планируют применять для ускорения строительства объектов атомной энергетики и в ряде других крупных проектов.

Краны-пауки из Италии



В начале текущего года итальянская компания Cormidi начала выпуск универсальных кранов-пауков KB19-4 и KB22-4, которые могут использоваться как подъемные платформы для обслуживания нижней части мостов или просто как стреловые краны. На обе модели установлена 3-секционная телескопическая стрела с шарнирно-сочлененными секциями и гидравлическим гуськом для точного позиционирования. Рабочая высота KB19-4 и KB22-4 составляет, соответственно, 19,5 и 22 м. Горизонтальный вылет (у обеих моделей) составляет 11,3 м, досягаемость для работы под мостовыми конструкциями – 4 м. Небольшая масса KB19-4 (2900 кг) позволяет использовать его

для выполнения работ на мостах. Вращение рабочей платформы круговое.

Грузоподъемность KB19-4 в роли крана-паука достигает 995 кг, а максимальная высота подъема груза – 14,6 м (16 м с дополнительным крюком). Рабочая высота модели KB22-4 – 17 м (с крюком 18,5 м) при грузоподъемности 995 кг. Оба изделия оснащены моторами Honda IGX 440 и могут эксплуатироваться в условиях бездорожья, преодолевая наклоны до 20°. Для обеспечения безопасности подъемники оснащены датчиками стабилизации, звуковым сигналом опасности, ауригерами с функцией автоматического выравнивания и системой дистанционного управления стрелой за пределами корзины.

Не отставая от конкурентов



В начале года итальяно-китайское предприятие SAIC-IVECO HONGYAN Commercial Vehicle Co., Ltd. развер-

нуло выпуск 76-тонного карьерного самосвала Diamond Mine Pa. Машина с колесной формулой 6x4 и лонжеронной ра-

мой получила рессорную подвеску, гидроусилитель руля и барабанные тормоза. В одноместной кабине, смещенной к левому борту, установлено регулируемое подвесное водительское сиденье, регулируемое по углу наклона рулевое колесо, а также системы отопления и вентиляции. Наружные зеркала снабжены электрообогревом.

Рядный 6-цилиндровый дизель WD615.47 (Евро-2) развивает 371 л.с. Рассчитанный на 35 т груза кузов прямоугольного сечения с козырьком и откидным задним бортом оборудован системой подогрева выхлопными газами.

Doosan. Обновление экскаваторов



В январе 2013 года компания Doosan Construction Equipment обновила линейку тяжелых экскаваторов. На смену устаревшим моделям DX420LC, DX480LC, DX520LC пришли новые DX420LC-3, DX490LC-3 и DX530LC-3. Двигатели всех трех образцов, благодаря применению рециркуляции отработавших газов и сажевому фильтру, соответствуют стандартам Stage IIIB.

Экскаватор DX420LC-3 эксплуатационной массой 41,9 т получил стрелу длиной 6,7 м. Усилие копания на ковше составляет 300 кН, скорость перемещения – до 5,8 км/ч. Мощность двигателя Doosan DV11 – 362 л.с. На модели DX490LC-3 с усилием копания на ковше 309 кН установлен дизель Isuzu AL-6WGIX мощностью 389 л.с. Эксплуатационная масса экскаватора – 49 т. По сравнению с предыдущей моделью новинка стала экономичнее на 9% (расход топлива составляет 145 г/час на л.с.). Также на 15% увеличено тяговое усилие – до 38,8 т. Длина стрелы самого мощного экскаватора Doosan DX530LC-3 составляет 7,1 м (рукояти – 3,35 м). Модель комплектуют рядным 6-цилиндровым дизелем Isuzu AL-6WGIX мощностью 389 л.с. Усилие на ковше – 321 кН, скорость передвижения – 5,8 км/ч, что на 10% выше, чем у предшественника. Уровень шума во время работы не превышает 72 дБ.



Уникальный кран-манипулятор

В начале нынешнего года Завод коммерческого транспорта «Рускомтранс» представил самую мощную в России краноманипуляторную установку Effer 955 8S J1B 6S, которая объединила функции КМУ, автокрана, автовышки и грузового автомобиля. Новинка базируется на шасси MAN TGS 35.400 (8x4) с бортовой платформой. Кран-манипулятор способен поднять груз массой 16 т на вылете 5 м и около 3 т на вылете 20 м. Благодаря кинематике стрелы и гуська можно переместить груз в труднодоступные места (внутри строящихся зданий, в котлованах, через лестничные пролеты).

За счет установки на стрелу рабочей

платформы грузоподъемностью 300 кг КМУ превращается в телескопический подъемник. Высота подъема люльки достигает 39 м, а возможность горизонтального перемещения до 32,5 м позволяет обслуживать нижние части мостов. Уникальная система

выносных гидроопор обеспечивает высокую устойчивость автомобиля при выполнении всех видов работ, в том числе и перед кабиной, а гидроцилиндры КМУ с торможением в конце хода минимизируют раскачивание груза на максимальном вылете стрелы.



Вседорожный Grove



Американская компания Manitowoc Crane Group разработала новый автокран Grove GMC3060. Проходимость данной модели увеличена за счет применения полноприводного шасси. Данная модель – модернизированная версия серийного автокрана GMC3055. Благодаря измененной конфигурации рабочей зоны грузоподъемность новинки больше, чем у предшественника. Этого удалось добиться главным образом за счет использования утяжеленного на 2 т противовеса. Основную стрелу разработчики также увеличили, теперь ее длина составляет 43 м.



ГИДРОСИЛА
Гидравлика которой доверяют



Торговый дом «Гидросила»

Украина, г. Кировоград. Тел.: +38 (0522) 358345, факс: 358348;
e-mail: org@kpk.net.ua, www.hydrasila.com

Адреса наших дилеров и сервисных центров в своем регионе вы можете узнать на сайте в разделе «Продажи и сервис»

Насосы шестеренные серия T

GP61T, GP82T, GP100T.

Аналоги моделей OMFВ:

NPH-61, NPH-82, NPH-100, LTH-61, LTH-82, LTH-100.

Насосы GP61T устанавливаются на технику производства «КАМАЗ» (модели 6520, 6522, 65201) и «МАЗ» (модель 6501).



bauma 2013

15 - 21 апреля, Мюнхен

Международная выставка машин и оборудования для строительной и горной отраслей
Приглашаем посетить наш стенд D1.319



На «Четре» по бездорожью

Пожалуй, самым интересным событием, состоявшимся в рамках проходившей в Москве выставки «Вездеход 2013», стали ходовые испытания гусеничной машины Четра ТМ-140, организованные торговой компанией «ЧЕТРА – Промышленные машины».

Как это сделано

Справедливости ради надо сказать, что на выставочном стенде компании «ЧЕТРА – Промышленные машины» находились два транспортных вездехода: Четра ТМ-140 с краном-манипулятором Palfinger PK 12000 и модернизированная модель ТМ-140М2 с изменен-

ным дизайном и автономным модулем повышенной комфортности. Поскольку на тест-драйв организаторы представили первый образец, то именно о нем и пойдет речь.

Четра ТМ-140 – продукт ОАО «Курганмашзавод» – предприятия, славящегося производством боевых машин пехоты. Неудивительно, что гражданский вездеход по ряду узлов и агрегатов, в частности, относящихся к трансмиссии и ходовой части, унифицирован с армейскими образцами.

По заверению исполнительного директора дивизиона «ЧЕТРА – Комплектующие и запасные части» Виктора Четверикова, Четра ТМ-140 успешно конкурирует с аналогами ведущих мировых производителей. По его словам, выполненная по модульной схеме машина предназначена для перевозки людей и различных грузов массой до 4 т. На суше ТМ-140 разгоняется до 45 км/ч, на плаву – до 4 км/ч (за счет перематки гусениц). Вездеход способен перемещаться по глубокому

снежному покрову и переувлажненным грунтам, с легкостью преодолевает реки, болота, районы вечной мерзлоты. В сухое время он может штурмовать подъемы крутизной до 30°, а зимой и на влажных грунтах – до 15°. Среднее удельное давление на грунт не превышает 0,26 кгс/см² – это меньше, чем давление, создаваемое человеком.

Серьезному усилению подверглись герметичный кузов,

кабина и моторно-трансмиссионное отделение вездехода, что позволило увеличить жесткость и долговечность конструкции. Двигатель ЯМЗ-236Б-2 развивает 250 л.с. Отдельный модуль моторного отделения с независимым отопителем и освещением позволяет выполнять техническое обслуживание и ремонт при любой погоде. В паре с мотором работает новая гидромеханическая коробка передач



Машину оборудовали гидроманипулятором Palfinger PK 12000



Двигатель Четырех ТМ-140 находится в отдельном модуле



В кабине вездехода утилитарность сочетается с комфортом



Водитель управляет вездеходом с помощью самолетного штурвала

(ГМП) с 6 передними и 2 задними диапазонами. Трансмиссия обеспечивает две «ползучие» скорости (около 4 км/ч), которые задействуют для выполнения различных технологических операций.

ТМ-140 оснащен мелкозвенными гусеницами с высокоресурсными резинометаллическими шарнирами, имеющими несколько вариантов исполнения, в том числе с металлическими и тканевыми уширителями. Преимуществом такого решения, по утверждению Виктора Четверикова, стал увеличенный ресурс, достигающий 16 тыс. км. Это хороший показатель, если учесть, что долговечность открытых шарниров, применяемых на других отечественных снегоболотоходах, не превышает 1,5 – 2,5 тыс. км. Быстрый и плавный ход «Четырех» по пересеченной местности обеспечивают торсионная подвеска опорных катков с большим ходом, расположенные внутри корпуса энергоемкие амортизаторы и электромеханическая система натяжения гусениц, управляемая с рабочего места водителя.

Как это работает

Импровизированный полигон вблизи выставочного центра «Крокус-Экспо» стал хорошей площадкой для проверки ходовых качеств Четра ТМ-140. Зимняя трасса изобилует крутыми поворотами, коварными подъемами и спусками, а также участками снежной целины и нагромождениями глыб.

Попаст в кабину из-за ее высокого расположения и отсутствия дополнительных подножек оказалось делом не из простых, а посему посадка и



В сравнении с колесными вездеходами у Четра ТМ-140 – свои преимущества

высадка здесь не доставляют большого удовольствия. Интерьер не отличается особой изысканностью, зато в просторной и утепленной кабине с эффективно работающим отопителем (летом – кондиционером) вполне уютно, даже семерым. При этом члены экипажа размещаются на двух рядах сидений, которые можно трансформировать в три спальных места, что совсем не лишне в дальней поездке. В распоряжении водителя – регулируемое кресло, которое легко подгоняется под любую фигуру. Низкий уровень внутреннего шума обеспечен шумопоглощающими материалами и тем, что двигатель располагается в отдельном отсеке. Благодаря большой площади остекления и бескапотной компоновке обзорность не вызывает нареканий. То же самое можно сказать о расположении и видимости приборов.

Главная «фишка» вездехода – электромеханическая система управления трансмиссией с электрогидравлическим переключением. Перед водителем

находится штурвал самолетного типа, поворот которого приводит в действие планетарные двухступенчатые механизмы, передающие усилие на бортовые передачи для изменения траектории движения и кратковременного увеличения тягового усилия на ведущих звездочках без переключения передач (включая работу замедленной передачи).

Маневренность ТМ-140 гораздо лучше, чем у колесных вездеходов, поскольку модель из Кургана способна осуществлять круговой разворот относительно внутреннего края любой гусеницы. В тоже время трансмиссия и система управления не обеспечивают поворот машины вокруг своего геометрического центра за счет вращения гусениц в противоположные стороны, как это сделано у ряда зарубежных конкурентов. Кроме того, переход с одной передачи на другую происходит полуавтоматически с помощью двух клавиш, одна из которых включает высшую скорость, а другая – низшую.

Это хоть и упрощает управление, тем не менее, требует определенного навыка. В целом модель хорошо слушается руля, позволяя совершать сложные пируэты на извилистой снежной трассе.

Вездеход достаточно динамичен. Мощности двигателя вполне хватает, чтобы быстро разогнать машину эксплуатационной массой 11,2 т. Различные по крутизне подъемы также не стали для нее помехой: Четра уверенно взбирался на рукотворные холмы и спускался с них: дают о себе знать дорожный просвет в 450 мм и гусеницы шириной по 800 мм каждая, позволяющие штурмовать российское бездорожье. На снегу торсионная подвеска работает образцово, обеспечивая высокую плавность хода. Однако, на более твердой поверхности (лед под тонким слоем снега) на скорости ощущалась некоторая тряска. В целом же творение курганских машиностроителей можно назвать настоящим вездеходом!

Валерий Васильев



Фронтальное обновление

По данным статистики на европейском и российском рынках строительной и строительного-дорожной техники колесные и гусеничные фронтальные погрузчики продолжают стабильно удерживать второе место, уступая первенство только одноковшовым экскаваторам. Не удивительно, что компании-изготовители с регулярным постоянством обновляют свои производственные линейки.

Популярные и незаменимые

Что привело фронтальные погрузчики на лидирующие позиции рынка строительных машин? Подобную ситуацию объясняет целый ряд факторов.

Фронтальные погрузчики обладают высокой производительностью при относительной простоте конструкции, отличной маневренностью, мобильностью и транспортабельностью. В сравнении с гидравлическими экскаваторами соотношение грузоподъемности к эксплуатацион-

ной массе у фронтальных погрузчиков больше в 2 – 2,5 раза, а их удельная стоимость, соотносимая с одним кубометром объема ковша, в 1,5 – 2 раза меньше! Образцовые характеристики удельной мощности, маневренности и мобильности дают возможность одной машине выполнять все транспортные и погрузочно-разгрузочные операции. При равном объеме ковша у фронтального погрузчика и экскаватора у первого из них выше показатели по величине отрывного усилия на кромке рабочего агрегата. При этом гидравлический экскаватор

и фронтальный погрузчик имеют приблизительно одинаковый коэффициент степени заполнения ковша (от 0,75 до 0,8, реже – от 1 до 1,1).

Нельзя не сказать, что фронтальные погрузчики играют важнейшую роль в современных строительной и горнодобывающей отраслях, осуществляя погрузку и разгрузку сыпучих, мелко- и крупнокусковых материалов, длинномерных грузов, а также выполняя разработку грунтов, земляные и планировочные работы. В тоже время возможность оснащения машины широким спектром навесных устройств (отвал, гидромолот, шнековый бур, вилы, клещевые захваты, снегоборочный транспортер) превращает ее в универсальную машину, которая находит применение также в лесозаготовительных, коммунальных и сельскохозяйственных организациях. Отдельные образцы погрузчиков с помощью навесного оборудования выполняют до 50 – 60 операций!

Сегодня рынок фронтальных погрузчиков, как и рынок дорожно-строительной техники в целом, активно стремится к докризисному уровню. Правда, спрос на продукцию отечественного производства, к сожалению, снижается. Происходит это потому, что российская техника всегда имела лишь одно весомое преимущество – низкую стоимость. В настоящее время этот исконно национальный показатель не выдерживает конкуренции с появившейся на рынке более дешевой, при этом более каче-

ственной и технологичной продукцией китайского производства. К тому же отечественные модели даже при условии, что они изготовлены относительно качественно, нередко не позволяют монтировать дополнительное оборудование, и обладают очень узким набором опций.

Еще одним решающим фактором в выборе погрузчика становится наличие сервиса: качественное и быстрое обслуживание с постоянным обеспечением необходимыми запасными частями и расходными материалами.

На магистральных направлениях

Если говорить о тенденциях развития фронтальных погрузчиков, то здесь прослеживаются несколько магистральных направлений.

Ужесточение экологических регламентов для внедорожной и специальной техники в США и Евросоюзе соответственно до уровня Tier 4-Interim и Stage 3B заставило производителей совершенствовать конструкцию силовых установок и переходить к выпуску моделей с гибридным приводом. Естественно, подобная техника дороже прежней, однако, это вполне оправданная мера как в плане снижения расхода топлива, так и в плане улучшения экологии. Правда, экологические стандарты в России очень либеральны, поэтому не редко к нам поставляется зарубежная техника с более токсичным выхлопом двигателей.

СТЕПАН КОЗЛОВ, специалист по маркетингу подразделения строительной и лесозаготовительной техники John Deere в России и СНГ



– В настоящее время подавляющее большинство фронтальных погрузчиков на российском рынке относятся к продукции нижнего ценового сегмента, представленного преимущественно китайскими и, лишь в некоторой степени, отечественными производителями. Обусловлено это тем, что подобную технику используют в основном на краткосрочных проектах, а таких проектов на сегодняшний день в стране большинство. Машины среднего, а чаще – премиального сегментов задействованы главным образом в добывающих компаниях, где от них требуются высочайшие надежность и ресурс. В таких компаниях применяются в основном тяжелые погрузчики с объемом ковша от 5 м³, тогда как в строительстве распространены главным образом модели с ковшами объемом от 2 до 3,5 м³. Основной упор при выборе фронтального погрузчика его будущий владелец делает на грузоподъемность, а также на доступность расходных материалов и запчастей, на обеспечение сервисной поддержки, на применение двигателей известных марок. В последнее время все больше тех, кто уделяет внимание расходу топлива и стоимости обслуживания, чего раньше практически не наблюдалось. Среди дополнительного оборудования наиболее востребованы паллетные вилы. Пользуются спросом подметальные щетки, лесные захваты, новшью увеличенного объема для грузов небольшой плотности. Здесь многое зависит от того, в какой отрасли предстоит использовать приобретаемый погрузчик.



Широкий спектр навесных устройств увеличивает возможности погрузчиков



Сегодня основную часть российского рынка фронтальных погрузчиков занимает зарубежная техника



Все более твердые позиции на российском рынке завоевывает китайская техника

Не меньшее внимание уделяется конструкции гидравлической системы. Главное требование к ней – надежность. Все гидравлические элементы погрузчиков рассчитаны на большой ресурс работы в тяжелых условиях эксплуатации и в разных климатических условиях, что особенно актуально для эксплуатации в России. Основным упором при изготовлении элементов гидропривода делается на применении современных материалов и передовых технологий, а также на качестве монтажа. В отечественной технике все чаще применяются элементы гидравлических приводов мировых лидеров, таких как Bosch Rexroth, Sauer-Danfoss или Eaton. Особое внимание уделяется качественным уплотнениям в гидроцилиндрах. Увеличение рабочего

давления в системе гидропривода позволяет уменьшить типоразмеры его элементов, что снижает массу и уменьшает стоимость. Все более широкое применение находят и системы с регулируемым гидроприводом, подразумевающие переход от ручного (механического) управления машиной и навесным оборудованием к электропропорциональному.

Столь же важны вопросы улучшения условий работы оператора и упрощения технического обслуживания. Речь идет об увеличении сектора обзора из кабины за счет большей площади остекления, оптимальном расположении органов управления, применении эргономичного сиденья, климатических установок, электронных систем. Конструкция органов управле-

ния разрабатывается с учетом требований и норм для комфортного и безопасного труда оператора. Для управления основными операциями используются многофункциональные джойстики. Показания приборов и встроенной системы диагностики состояния важнейших узлов и агрегатов выводятся на жидкокристаллические дисплеи. В стандартное оснащение все чаще входят видеокамеры заднего обзора. Для облегчения ежедневного осмотра и обслуживания погрузчиков применяются откидные радиаторы, объемные капоты, многочисленные створки и люки, а сервисные точки сгруппированы в виде блоков и располагаются так, чтобы доступ к ним у крупногабаритных машин обеспечивался с уровня земли.

А теперь обратимся фронтальным погрузчиком, появившимся в последнее время.

Золотая середина

По объемам продаж фронтальные погрузчики среднего класса уступают только мини-погрузчикам с бортовым поворотом. Поэтому в этом секторе идет особенно упорное соперничество между производителями.

Развивая свою гусеничную гамму, компания John Deere в январе текущего года анонсировала выпуск погрузчика среднего класса на гусеничном ходу модели 605K. Машина получила 4,5-литровый дизель Deere PowerTech мощностью 110 л.с., отвечающий экологическим стандартам Tier 4-Interim и Stage 3B. Изюминкой новинки стала гидростатическая транс-



Ужесточение экологических стандартов в США и Евросоюзе заставило производителей совершенствовать конструкцию двигателей



На отечественных машинах все чаще устанавливают зарубежные гидроприводы



Первостепенное внимание уделяется условиям работы оператора

миссия, которая позволяет бесступенчато регулировать скорость машины, управлять ее мощностью, выполнять контр-вращение гусениц при включенной передаче для разворота на месте, а также осуществлять динамическое торможение. Управление трансмиссией может осуществляться как с помощью джойстика, так и с помощью V-образного рычага.

На John Deere 605K монтируют ковш общего или многоцелевого назначения. Задний рыхлитель позволяет копать грунт на рабочих площадках. Погрузчик оснащен системой охлаждения Quad-Cool, состоящей из четырех радиаторов и всережимного вентилятора с реверсом, который включается только при необходимости. Кабина «американца» с увеличенными дверьми и сиденьем с пневмоподвеской имеет демпферы в основании, которые вместе с двухслойным задним стеклом позволяют снизить уровень вибрации на рабочем месте оператора. Бортовая диагностика выводит на дисплей текущие данные температуры, давления и скорости.

В текущем году линейку техники Komatsu пополнил новый фронтальный погрузчик WA380-7 эксплуатационной массой 18,1 т. Он оснащен дизелем Komatsu SAA6D107E-2 мощностью 191 л.с., который по топливной экономичности на 10% превосходит дизель модели WA380-6. Новая система управления двигателем Komatsu SmartLoader Logic помогает экономить топливо за счет автоматического уменьшения мощности при движении машины с пустым ковшом и увеличения мощности во время выполнения рабочих операций. Система рециркуляции отработавших газов (EGR), электронное управление и турбокомпрессор (KVGT) обеспечивают выполнение экологических норм EPA Tier4 Interim и EU Stage 3B. Для повышения маневренности и проходимости мотор агрегирован со специально разработанным гидротрансформатором увеличенного объема автоматической коробки передач, которая позволила нарастить максимальную скорость до 40 км/ч.

Объем ковша составляет 3,4 м³, высота разгрузки – 2920 мм.

Машина оборудована удобным 7-дюймовым мультитач-формационным монитором и новой версией диагностической программы Komatsu Care.

В начале текущего года компания Case начала выпуск нового фронтального погрузчика модели 621F эксплуатационной массой 12,1 т. Его экономичность по сравнению с предшественником улучшена на 10%, увеличена скорость передвижения, уменьшено время рабочего цикла. Доработанный 6,7-литровый дизель мощностью 162 л.с. соответствует экологическим нормам Tier 4-Final, но в Россию машины будут поставляться с моторами стандарта Tier 2, что связано с низким качеством отечественного топлива. На Case 621F можно выбрать один из четырех режимов работы (экономичный, стандартный, тяжелый и автоматический). Передние и задние мосты с дифференциалами повышенного трения обеспечивают высокую тягу при движении по неплотному грунту, например, гравию. Машина получила 4-диапазонный «автомат» с режимом кик-даун, который обеспечивает быстрое ускорение погрузчика.

Для улучшения обзорности во время движения задним ходом предусмотрены видеокamеры с широким углом захвата и цветной монитор. Штатное оснащение предусматривает кондиционер и сиденье с подогревом.

СЕРГЕЙ ДОНЧЕНКО, руководитель проекта ДСТ компании «Русбизнесавто»



– Порядка 70% от общего количества продаж фронтальных погрузчиков «Русбизнесавто» – 3-тонные модели китайской марки SDLG стоимостью 1,4 – 1,6 млн. руб., относящиеся к среднему классу. Причины их высокой востребованности: универсальность, надежность, возможность установки большого количества дополнительного оборудования, лицензионные двигатели Deutz, большое количество запчастей, наработанный опыт обслуживания и ремонта, а также сравнительно низкая цена – российские аналоги стоят на 200-300 тыс. руб. дороже.

В последнее время заказчики стали уделять более пристальное внимание послепродажному обслуживанию техники. Еще несколько лет назад определяющим фактором приобретения была цена. Посмотрите статистику: раньше первое место по продажам было у XCMG – дешевые машины с дешевыми комплектующими, но с невыстроенной дилерской стратегией, а теперь, по итогам 2012 года, в лидеры уверенно вышла марка SDLG с двумя мощнейшими российскими дистрибьюторами, с разветвленной дилерской сетью и большой зоной сервисного покрытия (только у «Русбизнесавто» 40 своих и партнерских сервисов). Как результат – доля рынка SDLG в России достигла 30%!

Наиболее востребованная опция для погрузчиков – кондиционер, поскольку покупатель все более задумывается о комфорте оператора. Постепенно набирают популярность модели с адаптером под установку быстросъемного оборудования. Компания «Русбизнесавто» развивает направление дополнительных навесов: захватов для бревен, челюстных новшей, паллетных вилок, новшей увеличенного объема. Данное направление только начинает развиваться, но у него очень хорошие перспективы!



Гусеничный погрузчик John Deere 605K



Фронтальный погрузчик Komatsu WA380-7

Погрузчик комплектуют ковшом объемом 2,1 м³ или же иными по объему ковшами, при желании можно установить различное навесное оборудование, включая паллетные вилы, дорожную щетку или стрелу с крюком.

Тяжелая «артиллерия»

В январе этого года компания Doosan объявила о выпуске своего крупнейшего фронтального погрузчика модели DL550-3, который способен эффективно выполнять широкий спектр погрузочно-разгрузочных работ, начиная от перевалки сыпучих материалов и заканчивая эксплуатацией в карьерах и в горнодобывающей промышленности.

На Doosan DL550-3 установлен рядный 6-цилиндровый дизель Scania DC13 SCR мощностью в 380 л.с., который оснащен системой избирательной каталитической нейтрализации (SCR), что позволяет ему соответствовать требованиям экологических стандартов Tier 4-Interim и Stage IIIB. С двигателем агрегирована новая автоматическая 5-диапазонная коробка передач ZF, позволяющая оператору в зависимости от условий работы выбирать один из трех режимов: обычный (normal), экономичный (eco) и повышенной мощности (power). Использование ведущих мостов с самоблокирующимися дифференциалами ZF Type II последнего поколения



Погрузчик среднего класса Case 621F

повысило надежность и срок службы трансмиссии.

Кабина оператора отвечает стандартам безопасности ROPS/FOPS и укомплектована сидением с пневмоподвеской и подогревом, системой климат-контроля, LCD-дисплеем и камерой заднего вида. Эксплуатационная масса погрузчика составляет 31,5 т, он комплектуется стандартным ковшом объемом 5,4 м³.

Специально для заказчиков, у которых при выборе фронтального погрузчика решающими факторами является экономичность и низкие эксплуатационные расходы, компания John Deere выпустила гибридную модель 644K Hybrid с дизель-электрической силовой установкой.

Ее оснастили 6,8-литровым двигателем John Deere PowerTech 6.8-L мощностью 229 л.с., соответствующим требованиям стандартов Tier 4-Interim и Stage IIIB. Отличительная особенность данного мотора: большую часть времени он способен работать на постоянных оборотах, а частоту вращения коленчатого вала устанавливает оператор в границах от 900 до 1800 мин⁻¹.

Использование гибридной технологии в зависимости от условий применения позволяет погрузчику иметь равную или более высокую производительность по сравнению с дизельной версией 644K. Благодаря работе двигателя поддерживается постоянная подача гидронасосов и, как следствие, улучшается эффективность работы, сокращается рабочий цикл. Топливная экономичность модели 644K Hybrid достигает 25%, что снижает эксплуатационные расходы. Помимо экономии топлива использование гибридной технологии снизило уровень шума. Коробка передач машины имеет всего четыре скорости, однако переключение на задний ход отсутствует, поскольку реверс осуществляется за счет изменения направления вращения вала электродвигателя. Электрическая часть силовой установки погрузчика состоит из генератора, преобразователя тока, электродвигателя и тормозного резистора.

В производственной программе компании Caterpillar появился самый крупный фронтальный погрузчик Cat 994H. Модель экс-



Гибридная модель John Deere 644K Hybrid

платационной массой 95,5 т снабжена 78-литровым дизелем Cat 3516B HD мощностью 1463 л.с., работающим в паре со специально созданной для такого рода техники автоматической гидромеханической коробкой передач с шестью передними и шестью задними диапазонами. Для повышения эффективности работы машина оснащена системой управления тяговым усилием Rimpull Control System, позволяющей оператору регулировать тяговое усилие в зависимости от дорожных условий в широком диапазоне, что снижает пробуксовку и износ шин.

В свою очередь, система Steering and Transmission Integrated Control System (STIC) осуществляет комплексный контроль направления движения, работы рулевого управления и выбора передачи, позволяя одним движением управлять погрузчиком, включать реверс, а также переключать передачи. Все это заметно облегчает работу оператора. Cat 994H поставляется в несколь-

ких исполнениях: стандартном, с увеличенной высотой подъема, а также со сверхвысоким подъемом, позволяющим выполнять загрузку самосвалов различных габаритов. Высота погрузки при максимальном подъеме составляет от 5,8 м до 7,08 м. Машину можно оснастить разными видами ковшей: сверхпрочными для скальных пород, для высокоабразивных пород и для угля. Ковши объемом от 15 до 36 м³ различаются по ширине и емкости.

Погрузчик оборудован просторной кабиной, снабженной системой климат-контроля. Внутренний уровень шума снижен до 71 дБ(А). С целью улучшить обзор рабочей площадки с каждой стороны кабины установлена камера заднего вида. Безопасность работы на горнодобывающих предприятиях гарантирует система обнаружения объектов Cat Detect Object Detection на базе радиолокационных устройств.

Валерий Васильев



Тяжеловес Doosan DL550-3

ВЫСТАВКА

18-20 апреля

МЕЖРЕГИОНАЛЬНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

КомАвтоТранс

- Грузовой транспорт
- Пассажирский транспорт

СпецТехника

- Коммунальная техника
- Дорожная техника
- Строительная техника
- Складская техника

+0

ЭКСПО-ВОЛГА
организатор выставок с 1986 г.

тел.: 207-11-20
МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ:
Площадь им. В. В. КУЙБИШЕВА

www.komautotrans.ru

Фронтальные погрузчики

Российский импорт



Импорт фронтальных погрузчиков в Россию на протяжении последних трех лет имеет исключительно положительную динамику. В 2011 году объемы их ввоза увеличились сразу в 2,5 раза относительно показателей 2010 года. В 2012 году темп прироста составил 35%. При этом стоит отметить, что основная доля приходится на фронтальные погрузчики среднего класса: в 2012 году она составила 84,5%. На погрузчики малого класса приходится 14,4%, а все остальное (чуть более 1%) – это погрузчики тяжелого класса, в основном предназначенные для горных работ.



Остановимся на каждом классе поставляемых в Россию фронтальных погрузчиков отдельно.

Самый востребованный сегмент фронтальных погрузчиков, как уже было отмечено выше, это погрузчики среднего класса. В данном сегменте есть два явных лидера: китайские производители строительной техники SDLG и XCMG, на долю которых приходится 47% всех импортированных погрузчиков среднего класса. Стоит отметить, что подавляющее большинство техники, ввезенной в Россию в минувшем 2012 году, собрано в станах Азии. К примеру, первый среди производителей не азиатского происхождения в рейтинге погрузчиков среднего класса расположился только на 11 месте, и это марка Mitsuber (штаб-квартира в Германии). В целом, доля техники, собранной в Китае, Японии и Республике Корея составила подавляющие 93,4%!

В 2012 году компания Русбизнесавто отмечает 5-летний юбилей плодотворного сотрудничества с компанией SDLG. Почти двукратный рост поставок погрузчиков среднего класса по сравнению с показателями 2011 года явился неплохим подарком! Ко всему прочему, доля российского импортера в рассматриваемом сегменте увеличилась до 12%. Далее отметим еще одного крупного игрока на рынке строительной техники – Группу «СДТ Холдинг»,

которая также предлагает своим клиентам погрузчики SDLG.

В сегменте малых колесных погрузчиков по аналогии со средним классом наблюдается превосходство азиатских марок, однако процентное соотношение не так велико: в 2012 году на Японию и Китай пришлось 77%. В лидерах компания LaiGong Machinery Manufacturing Co. – ее доля по итогам 2012 года составила 12%. Далее расположилась финская марка Avant, которая за свою 20-летнюю историю успела зарекомендовать себя в качестве одного из мировых лидеров в производстве погрузчиков массой до двух тонн.

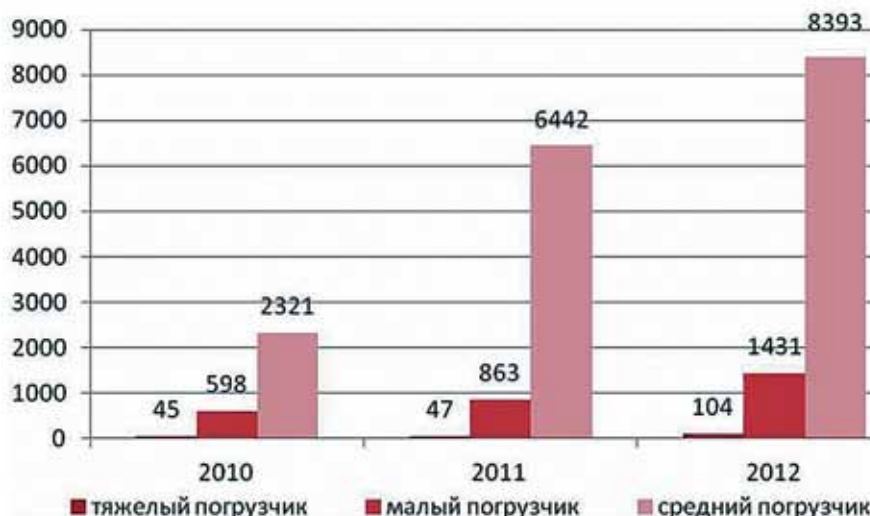
Класс тяжелой техники, как уже отмечалось ранее, занимает около 1% в импорте погрузчиков за 2012 год. Стоит отметить, что после примерно равных показателей в 2010 и 2011 годах, минувший год показал более чем двукратный рост поставок. При этом если рассматривать рынок, отталкиваясь от стоимостных показателей, то здесь доля сегмента возрастет сразу до 18%. И это не удивительно, ведь цена некоторых экземпляров исчисляется миллионами долларов. В 2012 году самыми дорогими оказались погрузчики американского производителя горнодобывающей, нефтегазо-

вой, строительной и лесозаготовительной техники LeTourneau L-1150. А лидируют в классе поставляемых в Россию тяжелых погрузчиков марки Komatsu и Caterpillar.

Учитывая оптимистичные прогнозы по развитию строительной отрасли, рынок фронтальных колесных погрузчиков также последует за динамикой своего потребляющего сегмента. К тому же многие российские импортеры не скрывают планов по увеличению поставок.

Андрей Ловнов,
коммерческий директор
ID-Marketing

Объемы импорта фронтальных погрузчиков различных классов в Россию в 2010-2012 гг., ед.





Санитары городов

Мусоровозы – неременный атрибут городского коммунального хозяйства. Ассортимент таких машин, представленных на отечественном рынке, достаточно широк. Однако большинство продаж приходится на мусоровозы с задней загрузкой.

Конкуренцию мусоровозам с задней загрузкой составляют в основном мусоровозы с загрузкой боковой. Широко же распространены на западе, функционально более совершенные и технологичные модели с фронтальной загрузкой в России не пользуются спросом: их невозможно применять для работы с теми баками, которые в основном эксплуатируются в нашем коммунальном хозяйстве. По этой же причине широкое распространение сохраняют морально устаревшие машины с боковой загрузкой.

Ярослав Моисеенко, директор по производству ООО «ПАРУС С»:

– На территории России установки с боковой загрузкой получили активное развитие за счет наличия широкого парка мусорных контейнеров объемами 0,75 и 0,8 м³, оставшегося в наследство со времен СССР. Такие контейнеры не имеют специальных захватов, не оборудованы колесами для перевозки. Сперва они грузились КМУ на платформу автомобиля. Затем появились мусоровозы с боковым захватом, адаптированным для

перезруза содержимого бака в бункер автомобиля. Хотя такое оборудование имеет функцию уплотнения отходов, оно не отличается высокой эффективностью. Поскольку баки невозможно передвинуть вручную, манипулятор такого мусоровоза обязательно имеет три степени свободы – он может выдвигаться, поворачивать вправо-влево, и поднимать бак для выгрузки. Наличие большого количества рукояток управления, гидравлических цилиндров и подвижных частей приводит к

снижению надежности данного вида оборудования и, как следствие, частой порче мусорных баков. Помимо этого, мусоровозы с боковой загрузкой разгружаются посредством поднятия кузова (так называемая самосвальная разгрузка), что с учетом наших неухоженных полигонов чревато опрокидыванием автомобиля.

Этих недостатков лишены мусоровозы с задней загрузкой.

Ярослав Моисеенко:

– На заднем борту большинства таких машин сделан универсальный захват, который может работать с любым типом мусорных контейнеров объемом до 1.1 м³. Он управляется всего одной-двумя рабочими ручками. Такие мусоровозы могут захватывать, поднимать и опорожнять любые баки с массой до 500 кг. Единственное условие – бак должен оснащаться колесами для того, чтобы его можно было подкатить под захват мусоровоза, а сама площадка – иметь ровную поверхность. Главное же преимущество мусоровозов такого типа – более высокий коэффициент уплотнения отходов, который, в зависимости от типа и изначальной плотности уплотняемого мусора, может достигать пяти, а для некоторых типов оборудования – восьми. Разгрузка же данных машин происходит за счет выталкивания спрессованных отходов через задний борт.

Все это делает мусоровозы с задней загрузкой более эффективными, чем машины с боковой.

Татьяна Байкова, руководитель отдела маркетинга и рекламы ООО «PI-Техно»:



Татьяна Байкова

– Задняя загрузка значительно ускоряет обслуживание одной площадки, что, в свою очередь, позволяет повысить эффективность работы, сэкономить на издержках, и тем самым, повысить прибыль компании.

Но такие мусоровозы невозможно использовать со старыми необорудованными колесами баками или вне специальных забетонированных площадок. Поэтому резюме будет следующим:

Ярослав Моисеенко:

– Мусоровозы с боковым захватом могут быть интересны только в областях с сохранившимся старым парком контейнерного оборудования и малым объемом собираемого мусора. В остальных же случаях использование мусоровозов с задней погрузкой кажется более обоснованным.

Мусоровозы с задней загрузкой могут отличаться друг от друга по ряду важных характеристик. Выбор между ними должен учитывать в первую очередь условия, в которых предстоит эксплуатировать технику.

Татьяна Байкова:

– Выбор мусоровоза должен быть обусловлен максимально выгодным соотношением технических характеристик и условий предполагаемой эксплуатации. Нужно учитывать особенности определенного региона или населенного пункта, схему логистики, экологичность, простоту и доступность технического обслуживания, экономическую составляющую.

В первую очередь, требуется определиться с тем, необходима универсальная машина, или же мусоровоз приобретается для работы с баками определенного типа.

Ярослав Моисеенко:

– Мусоровозы подразделяются по типу манипулятора: он может быть либо универсальным, либо предназначенный для определенной модификации баков.

Второй значимый момент – габариты. Здесь внимание следует обращать на три обычно взаимосвязанных аспекта.

Первый – это максимальный объем мусора, перевозимый мусоровозом. Разброс может быть очень большим. Если не брать



Мусоровозы с задней загрузкой работают только с евробаками, оборудованными колесами

эсклюзивные модели на базе пикапов объемом от 3,5 «кубов», то в среднем можно считать, что нижняя граница начинается с 7,5 м³, верхняя же составляет порядка 20 м³, хотя попадаются отдельные модели, способные за раз перевозить почти в два раза больше!

При этом реальное количество перевозимого мусора определяется не только объемом кузова, но и коэффициентом уплотнения отходов, который обеспечивает автомобиль. Этот коэффициент, как уже говорилось, может колебаться в пределах от одного до восьми. Соответственно, при прочих равных условиях мусоровоз с коэффициентом уплотнения равным восьми, увезет в восемь раз больше отходов, чем машина, вовсе не производящая уплотнение мусора.

Второй аспект – это собственные габариты грузовика. Они во многом определяют свойства шасси. Играть роль опять же и коэффициент уплотнения – установка с более высоким коэффициентом, имея меньшие габариты, перевезет больше груза.

Третий аспект – максимальная масса перевозимых отходов. Этот параметр опять же определяется свойствами шасси, на которое устанавливается мусоросборщик.

Все три названных аспекта должны учитываться в комплексе. С одной стороны, увеличение количества перевозимого мусора должно положительно повлиять на эффективность работы: машине не придется накручивать

лишние круги до свалки и обратно, можно будет сразу загрузить весь мусор и отвезти его за один раз. Но тут важно учитывать и тот факт, что увеличение каждого из ответственных за количество мусора параметров в целом приводит к росту стоимости и самой машины, и ее эксплуатации. Кроме того, в условиях крупного города иногда может оказаться более выгодным на небольшой машине сделать несколько рейсов, отвозя мусор, чем пробираться по узким улочкам и дворам на неповоротливом большегрузе. Все зависит от близости свалки, особенностей самого города, его планировки, архитектуры и трафика. Именно эти факторы нужно учитывать, рассчитывая габариты покупаемого мусоровоза.

Немаловажную роль играет и выбор шасси, на которое установлено мусоросборочное оборудование. В зависимости от его типа, модели и прочих характеристик будут различаться эксплуатационные характеристики машины, включая проходимость, габариты, надежность и экономичность.

Татьяна Байкова:

– Перед приобретением мусоровоза нужно тщательно взвесить эффективность эксплуатации того или иного его типа с учетом всех условий предполагаемой эксплуатации. Вот пример такого расчета под конкретные условия для одного из производимых нашей компанией мусоровозов. Эта машина представляет собой надстройку, установленную на



Для разгрузки мусоровоза задний борт сделан подъемным

шасси грузоподъемностью до 13 т одного из ведущих мировых автопроизводителей, с объемом кузова 9,5 м³, которая уплотняет отходы с коэффициентом семь. Это означает, что кузов вместит в себя около 65 м³ уплотненных отходов или содержащих 60-70 евробаков объемом 1,1 м³ при том, что стандартный отечественный мусоровоз на двухосном отечественном шасси с объемом кузова 16 м³ с гораздо большими габаритами, но уплотняющий мусор с коэффициентом три сможет вывести только 50 «кубов» уплотненных отходов. При этом габаритные размеры рассматриваемой нами комплектной машины очень небольшие – менее 7 м в длину, 2,9 м в высоту и 2,4 – в ширину. Расход топлива в рабочем режиме – 30 л/100 км.

Следующий момент – удобная кабина с широкой дверью и низким входом. Для мусоровоза, водитель которого входит и выходит из нее около 200 раз за смену, ее эргономика играет огромную роль. Она обеспечивает более производительную работу. Все это вместе – очень неплохие показатели для эксплуатации в условиях города!

При покупке мусоровоза с задней загрузкой в дополнение к стандартной комплектации покупатель может приобрести целый спектр дополнительных опций, способных существенно расширить функционал мусоровоза.

Ярослав Моисеенко:

– На мусоровозы с задней загрузкой можно установить устройство для выгрузки кон-

тейнеров большого объема (до 8 м³). Стоимость этой опции обычно составляет до 10-15% от стоимости самого оборудования. Можно также смонтировать бак для сбора жидкости, образующейся в процессе прессования отходов – это полезно при обслуживании точек общепита, торговых центров и других мест, где отходы имеют повышенную влажность. Стоимость опции – 2-3% от стоимости оборудования. Кран-манипулятор для выгрузки контейнеров подземного базирования обойдется покупателю примерно в 20-30% от стоимости основного оборудования. Еще одну опцию – систему для мойки высыпаемых баков – чаще всего устанавливают на мусоровозы, обслуживающие жилой сектор и объекты с большим количеством пищевых отходов. Ее стоимость – 10-20% от общей стоимости оборудования.

Устанавливается и другое дополнительное оборудование.

Татьяна Байкова:

– По желанию покупателей машину можно оснастить лебедкой для загрузки бункеров – такая технология давно популярна в Европе. В России она становится все более востребованной для обслуживания бункеров объемом 5,5 м³, особенно популярных в Северо-Западном регионе. Перевозить подобные бункеры с помощью традиционных бункеровозов на базе отечественных машин нерентабельно – слишком велики затраты из-за сравнительно небольшого количества

отходов. Для компактных же городских бункеровозов (например, на шасси Fuso) такой бункер может оказаться слишком тяжелым, да и не всегда есть смысл держать в своем парке отдельную машину для столь узкого спектра оборудования. Лебедка же представляет собой универсальное решение. Причем по сравнению с порталным подъемником она имеет множество преимуществ именно для работы в городе. В первую очередь, это вес конструкции, ведь дополнительно установленный на машину порталный подъемник сделает ее тяжелее почти на три тонны! Кроме того, лебедка имеет электрический привод, а значит, не нуждается в плановом обслуживании гидравлических узлов и в смазке, работает тихо, быстро, требует меньших эксплуатационных затрат.

В качестве дополнительной опции крупные коммунальные хозяйства, эксплуатирующие несколько машин, могут приобрести систему дистанционного контроля мусоровоза. Сейчас на отечественном рынке есть несколько таких предложений, в основном работающих на основе интеграции с системой «Глонасс».

Татьяна Байкова:
– Мусоровозы могут быть оснащены комплексной системой мониторинга XTrack. Благодаря ей процесс вывоза мусора становится более прозрачным, удобным и эффективным как для мусоровывозящих компаний, так и для их клиентов. Эта цель реализована с помощью интегрирования программного

обеспечения и технологий: GPS/ГЛОНАСС, бортовых компьютеров, системы взвешивания и идентификации контейнеров. XTrack планирует, контролирует, анализирует и передает диспетчерской службе или напрямую клиенту в режиме online данные о работе мусоровоза, его бригады, маршрутах, выполненных поручениях.

Сегодня российский покупатель имеет широкий выбор мусоровозов с задней погрузкой различных производителей. Причем особенность этого рынка в том, что на нем очень слабо представлена китайская техника.

Татьяна Байкова:

– На рынке коммунальной техники сегмент мусоровозов один из немногих, в котором присутствие техники китайского производства минимально. В основном продается продукция российских, европейских и турецких производителей.

Мусоровозы зарубежных производителей в основном представлены марками ZOELLER (Германия), FARID (Италия), FAUN (Германия), KOBIT (Чехия) и ORV Serisi (Турция). Такие мусоровозы, как правило, базируются на шасси известных европейских брендов.

Основные российские изготовители мусоровозов – ОАО «Арзамасский завод коммунального машиностроения», ОАО «Миценский завод коммунального машиностроения», ОАО «Рязский авторемонтный завод», Научно-производственный комплекс «КОММАШ», ОАО «Экспериментальный ремонтно-механический завод «Спецтранс», ООО



Мусоровозы с задней загрузкой пользуются наибольшей популярностью



Мусоровоз Farid TIM-20UG на базе КАМАЗ-6520 с краноманипулятором для забора отходов из заглубленных мусорных банов

«Механический завод «СпецТранс» и ООО «Завод Пламя».

Вполне ожидаемо, что стоимость машин различных производителей может сильно разниться.

Ярослав Моисеенко:

– Разумеется, отечественные мусоровозы гораздо дешевле импортных. Лидеры по цене – Америка и Северная Европа. Причем, если американские надстройки оцениваются дорого в основном из-за удаленности их закупки, то Европа зачастую берет деньги за бренд. При этом ценник зависит от многих факторов, включая то, где собрана надстройка, каковы ее возможности, ее универсальность и каков объем загружаемого бункера.

Тот факт, что мусоровоз – это обычно составная конструкция, заставляет при выборе очень внимательно подходить к вопросу гарантии. В том случае, когда изготовление шасси, производство надстройки и осуществление сборки оказываются в руках разных компаний, гарантийное обслуживание может превратиться в сложный многоступенчатый процесс. Желательно, чтобы эти функции были объединены в одних и тех же руках.

Ярослав Моисеенко:

– При покупке нужно учитывать, что некоторые из-

готовители надстроек могут являться дилерами предприятий-изготовителей автомобильных шасси определенных марок. Тогда они имеют право обслуживать не только устанавливаемые ими надстройки, но и сами автомобили. С другой стороны, некоторые предприятия, предлагающие мусоровозы, выступают только как монтажники надстроек и не несут ответственности даже за работу оборудования, монтируемого ими. Основная же часть надстройщиков несет ответственность за установленное ими оборудование, не поддерживая заводскую гарантию на шасси.

Естественно, для потребителя лучшим оказывается вариант, когда обслуживание и шасси, и надстройки, как и ответственность по гарантии за все виды оборудования, осуществляются через одного и того же оператора. Чаще всего это бывает в тех случаях, когда либо надстройщики оказываются дилерами производителей шасси, либо дилеры производителей шасси имеют договор о сотрудничестве с производителями надстроек. К сожалению, такие схемы существуют далеко не для всех мусоровозов.

Дмитрий Верещагин

Автомобили В А В В В «ПЛАНЕТЕ ЖЕЛЕЗЯКА»



**П Л А Н Е Т А
ЖЕЛЕЗЯКА**

г. Москва, 86 км МКАД, д. 1, тел. (495) 955-79-34

www.bawavto.ru



КАРДБЕЛ

Запчасти

для любой техники



Запчасти по низким ценам заводов-изготовителей в Москве, Смоленске, Набережных Челнах, Ростове-на-Дону

**ОАО «Белкард»
(ОАО «ГЗАА»)**

Карданные валы и крестовины, амортизаторы и тормозные камеры

РУП «БААЗ»

Амортизаторы, домкраты 2.5тн, 5тн, 15тн, 25тн, реактивные штанги, рулевые штанги и наконечники, пальцы и сухари, шкворни и втулки

ОАО «Гидромаш»

Гидроцилиндры, ремкомплекты, седельные устройства

РУП «Багу»

Гидроусилители рулевого управления, насосы ГУР, цилиндры ГУР, насосы опрокидывания механизма кабины (МОК)

Мы в Интернете: www.kardbel.ru

Тел.: (495) 961-30-04, 660-15-58, (499) 579-31-52

Русбизнесавто: дилерский центр Mercedes-Benz



Работающая на российском рынке уже более 20 лет крупнейшая в России компания-продавец коммерческих автомобилей и спецтехники «Русбизнесавто» 14 февраля открыла новый дилерский центр Mercedes-Benz. Он расположен в Подольском районе Московской области на автодороге М2 «Крым». Занимающий общую площадь 22 100 м² центр будет предоставлять услуги по продаже и сервисному обслуживанию грузовиков и автобусов Mercedes-Benz. На его территории находятся 15 постов текущего ремонта с двумя смотровыми канавами, восемь подъемниками и 10-тонной кран-балкой, склад техники и склад запчастей, клиентская зона и административные помещения. Причем 24-метровая длина смотровой канавы позволяет обслуживать на ней сочлененный автобус! В случае необходимости мобильная бригада проведет ремонт автотехники на территории заказчика. Помимо сервиса и ремонта дилерский центр также будет заниматься дооснащением автомобилей специализированными кузовами и надстройками, включая фургоны «Купава», KMY Soosan и гидроборта D Hollandia. Все применяемое оборудование и инструмент полностью соответ-

ствует требованиям компании-автопроизводителя. В штате дилерского центра на сегодня работают четыре мастера и восемнадцать слесарей, но их численность в ближайшее время будет увеличена. В текущем году дилерский центр рассчитывает отработать 35 тыс. нормо-часов.

Одновременно с открытием нового дилерского центра компания «Русбизнесавто» получила и статус официального дилера Mercedes-Benz в Москве и Московской области. В наступившем году она также планирует заключить дилерский договор и по малотоннажным автомобилям указанной марки. Кроме того, «Русбизнесавто» займется активными сервисными продажами «Мерседес-Бенц Трак Восток». В завершение добавим, что по итогам минувшего года отгрузки компании, отметившей 20-летие с момента начала работы на российском рынке, составили более 13 тыс. ед. различной техники, а оборот превысил 24 млрд. руб.



Обновленный голландец



Компания DAF не собирается отставать от других членов большой семерки европейских производителей грузовиков, которые вслед за выводом на рынок новых магистральных флагманов сконцентрировали усилия на обновлении региональных тяжелых моделей. В апреле на проходящей в Бирмингеме крупной

выставке коммерческого транспорта CV Show – 2013 голландцы представят новейшие автомобили DAF семейства CF и LF. Технические подробности пока не раскрываются но, судя по всему, они получат более совершенные силовые агрегаты уровня Евро-6 и кабины с рестайлинговым экстерьером и интерьером.

Ginaf. 80-тонный самосвал



Еще в сентябре голландская компания Ginaf, ныне принадлежащая китайским инвесторам, продемонстрировала пятиосное шасси Ginaf HD5364T. По ее уверениям, полная масса многоосника может достигать 90 т. И вот теперь горная промышленность Китая через компанию СНТС, владеющую Ginaf, заказала 200 сверхтяжелых самосвалов на базе упомянутых шасси.

Их комплектуют управляемыми осями с максимальной допустимой нагрузкой 13 т и 20,5-тонными задними мостами Sisu. Тяжеловоз Ginaf полной массой 80 т оборудован самосвальным кузовом объемом 40 м³, его предельная грузоподъемность достигает 60 т.

Mercedes-Benz Arocs. Специально для стройки



В конце января состоялась официальная презентация новейших тяжелых грузовиков Mercedes-Benz Arocs. Никогда прежде в истории этой марки не выпускалось отдельное семейство автомобилей, специально предназначенных для решения строительных задач!

Новое семейство включает двух-, трех- и четырехосные шасси полной массой от 18 до 44 т. Для них предназначены 16 силовых агрегатов мощностью от 238 до 625 л.с. Все применяемые двигатели Mercedes-Benz Blue-Efficiency Power оборудованы технологией BlueTec 6 и спроектированы с учетом выполнения всех требований экологических норм Евро-6. Впервые труженики стройплощадок получают автоматизированные трансмиссии PowerShift 3 с функцией езды по бездорожью, а для полноприводных версий предусмотрена установка механических коробок передач.

Автомобили получили усиленные рамы, оси, подвески и тормозные системы. Впервые на тяжелых грузовиках будут монтировать электрогидравлический усилитель руля. Рама Arocs

располагается на 115 мм выше, чем у грузовика Actros. Фронтальная и тыловая оси двухосного шасси смещены на 60 мм назад, что позволяет устанавливать без какой-либо корректировки увеличенные по размеру шины вместо стандартных размером 13R22,5. Для нового модельного ряда Arocs предлагается 14 вариантов комфортабельных кабин шириной 2,3 и 2,5 м в версиях L, M и S с различной высотой крыши.



Mercedes-Benz Arocs предложены в исполнениях Loader и Grounder. Первое характеризуется минимальной снаряженной массой, благодаря чему двухосный тягач Loader станет самым легким строительным грузовиком в мире. В эту же гамму входят шасси с колесной формулой 8x4/4 и полной массой до 32 т, предназначенные под монтаж миксера. Благодаря незначительной снаряженной массе всего в 9250 кг он сможет перевозить 8 «кубов» раствора.

Исполнение Grounder предназначено для работы в самых сложных дорожных условиях: в карьерах и на строительных площадках. Рама усилена, толщина применяемого в ней стального листа составляет 9 мм.

Подытоживая, можно отметить, что модельный ряд Arocs характеризуется четырьмя основными качествами. Это мощность, надежность, эффективность и экологичность. Новое семейство поступит на рынки Европейских стран в середине мая этого года.

Volvo FM. Генерация 2013

В середине марта европейским клиентам Volvo Trucks продемонстрировали обновленную модель FM. Автомобиль, предназначенный в первую очередь для локальных перевозок, получил новый двигатель уровня Евро-6 и обновленную ходовую часть.

Внешне Volvo FM образца 2013 года весьма похож на предшественника, отличаясь от него только наличием накладных фронтальных панелей, выполненных в стиле нового дальнемагистрального флагмана Volvo FH. Внутри кабины улучшена эргономика и повышен комфорт.

Из технических особенностей отметим новую систему Volvo Dynamic Steering, сочетающую классический механизм рулевого управления с гидроусилителем и встроенный электродвигатель с электронным контроллером. Благодаря ей водитель сможет без видимых усилий управлять автомобилем при движении на низких скоростях. Кроме того, обновленный грузовик отличается улучшенной поперечной устойчивостью на неровной дороге.



Новый Mercedes-Benz Atego



В феврале корпорация Daimler анонсировала эскизы нового поколения грузовиков Mercedes-Benz Atego, а теперь появились и их первые фотографии. Модельный ряд будет формироваться из моделей полной массой от 6,5 до 16 т. Их оснастят одним из четырех 4-цилиндровых дизелей мощностью от 156 до 231 л.с. или одним из трех 6-цилиндровых моторов BlueTec OM 936 мощностью от 238 до 299 л.с. Эти двигатели не только соответствуют будущим экологическим нормам Евро-6 (при помощи скомбинированной системы EGR и SCR с установленным

фильтром макрочастиц) – они на 5% экономичнее своих предшественников (технология FleetBoard EcoSupport), а также имеют увеличенный интервал между сервисными обслуживаниями.

Mercedes-Benz Atego комплектуют 8-ступенчатыми автоматическими

трансмиссиями Mercedes PowerShift 3, а опционально – 6- или 9-ступенчатые механические КПП.

Официальная презентация нового Atego состоится в апреле на двух выставках: Commercial Vehicle Show в Бирмингеме и Ваума-2013 в Мюнхене.



Автопозволаправщик - внедорожник

Гродненский механический завод разработал и изготовил 20-кубовую односекционную автоцистерну АТЗ-20, предназначенную для перевозки жидких



нефтепродуктов плотностью до 845 кг/м³, а также для заправки топливом транспортных средств. Автопозволаправщик создан на полноприводном шасси МАЗ-631705-370. Он оборудован насосом СЦЛ – 20-24 с приводом от коробки отбора мощности, дыхательным и донным клапанами, пластиковыми пенами для рукавов и рукавами с быстроразъемными соединениями, а также счетчиком ППО-25/1,6 с раздаточным пистолетом ZV438.1. Шасси оснащено двигателем ЯМЗ-238ДЕ2 и 9-ступенчатой механической коробкой передач ЯМЗ-239. Полная масса автоцистерны составляет 33 150 кг.

Ford Cargo. Новая версия



В начале этого года турецкая компания Ford Trucks запустила в серийное производство обновленный Ford Cargo 1846T. Основные нововведения: появление более мощного двигателя экологического стандарта Евро-5, фейслифтинг кабины, усовершенствованный интерьер, а также отнесенные к числу опций новые электронные системы.

Ford Cargo 1846T HRSC оснащен 10,3-литровым дизелем Ford Ecotorq мощностью 460 л.с., с которым агрегируют или 16-ступенчатую механическую коробку передач ZF 16S2200, или 12-ступенчатую автоматическую ZF 12AS2130. Кроме того, улучшены аэродинамические качества новинки, в ее конструкции применены более легкие материалы. За счет перечисленного, как утверждает автопроизводитель, удалось снизить расход топлива примерно на 5%. Кабина увеличена по объему, в ней теперь можно стоять в полный рост.

Таким образом, по сравнению с дорестайлинговой моделью, Ford Cargo 1846T стал мощнее, экологичнее, экономичнее, и комфортабельнее.

Scania. Без боязни обжечься



Официальный дилер Scania, предприятие «Стройкомплект», в феврале осуществил поставку уникального самосвала Scania P420CB8x4ENZ, изготовленного по спецзаказу для крупнейшего предприятия металлургической промышленности Уральского региона. Уникальность этого автомобиля заключается в том, что он предназначен для перевозки горячего шлака. Кузов самосвала изготовлен из высокопрочной стали, благодаря чему возможно перевозить шлак температурой 400 °С (по техническим характеристикам сталь выдерживает температуры до 590 °С).

Что для вас достаток?

Задумывались ли Вы, сколько людей в нашей стране могут с уверенностью сказать: «Я живу в достатке». И что человек под этим подразумевает? Некоторое время назад наша автомобильная компания предложила новый подход: «Путь к достатку начинается с BAW». Действительно ли это так, возможно ли получить ключ к процветанию, купив собственное авто? С этим и другими вопросами мы обратились к руководству компании BAW и его простым работникам.

«Достаток для меня – это, прежде всего, семейные ценности, финансовое благополучие и достойная работа.

BAW дает хорошую возможность достичь финансового благополучия. Здесь и доступная цена, и отличное качество автомобиля. В общем, прийти к достатку с такой компанией не так сложно».



**Лукьянов
Андрей Геннадьевич**
(генеральный директор)



Венера
(специалист по рекламе)

вый графический планшет и, главное, конечно, стабильность.

Мне кажется, что BAW играет достаточно серьезную роль в жизни наших клиентов, может с легкостью привести трудящегося к достатку. Кроме того, наша компания всегда готова предложить методы рационального использования авто».



Резеда
(региональный менеджер)

«Что такое достаток для меня? На самом деле, сюда можно включить два компонента: духовное и материальное благополучие. Первого можно достичь, работая усиленно над собой, развиваясь и, конечно, обретая собственную семью, а это главное. Что касается другого составляющего, то материальные ценности – это деньги. Но не как самоцель, а как ресурс, поддерживающий качество жизни на высоком уровне. Многие могут подумать, что в условиях современной России прийти к достатку, именно к достатку финансовому, крайне сложно. Но я уверен, что для человека думающего, грамотно идущего к своей цели, это возможно. Капиталовложение в свой автомобиль – это один из множества вариантов собственного развития, ведь можно быть хозяином самому себе и покорять любые высоты. Настал момент, когда предоставляется возможность заявить о себе и начать серьезно зарабатывать самому для той жизни, которая раньше была только в мечтах. Продукт BAW — это машины для создания достатка. Над производством нашей техники работает целая команда».

«Достаток – это когда во всех сферах жизни у человека имеется все необходимое. Сюда можно включить хорошее образование, собственное жилье, качественный отдых. Конечно, у каждого человека свой определенный уровень, которого он может и желает достичь, чтобы быть удовлетворенным, и жить в достатке.

Машина BAW непременно принесет достаток, главное – это правильное использование, своевременный уход, диагностика, поддержание рабочего состояния своего авто».



Аня
(дизайнер)

«Для меня достаток – это счастливая семья, дети, конечно, материальная обеспеченность: квартира, машина, но-



Владимир
(водитель)

«Главное, что скрывается под словом «достаток», как мне кажется, это сытая и одетая семья. Достичь этого, в принципе, несложно: достаточно хорошо оплачиваемой работы.

Главное, чтобы машина не подводила! Тогда с каждым годом работая на своей машине, человек будет ощущать прогресс, и двигаться к достатку».



Никитин Антон
(начальник производства)

«Достаток – это удовлетворение своих потребностей. Этого можно достичь усердным трудом, духовным развитием, то есть самосовершенствованием.

Практика показывает, что к материальному достатку может привести BAW. Просто необходимо знать, как обращаться с машиной, тогда все сложится отлично!».

Такой вот сложился взгляд на достаток у нашей большой команды. У каждого свое понимание этого слова, но всех объединяет то, что достичь благополучия может каждый. Эта дорога, конечно, будет нелегкой, но вместе с нашей компанией она станет реальной. Конечно, автомобиль BAW не даст мгновенного результата и не обогатит своего хозяина сразу, этого никто не сможет пообещать. Но, несомненно, он может оказать помощь, чтобы начать Ваш собственный путь к достатку.

Удачи Вам и успеха на пути к достатку!

Шасси – Iveco

Надстройки – «Центртранстехмаш»

В последние дни февраля компания «АВТОполус» и ООО «Ивеко Россия», дочерняя компания Iveco S.p.A, провели презентацию автомобилей Iveco с надстройками производства рязанского завода «Центртранстехмаш» (официальным представителем которого является «АВТОполус»). Судя по разнообразию представленной техники, российско-итальянское сотрудничество получилось весьма плодотворным!

В рамках мероприятия, организованного компаниями «АВТОполус» и «Ивеко Россия», была предоставлена возможность познакомиться с тремя версиями Iveco Daily (грузовик с тентом, промтоварный фургон и изотермический фургон из сэндвич-панелей), а также с такими не совсем привычными на нашем рынке машинами, как Iveco Eurocargo повышенной проходимости с кузовом трехсторонней разгрузки и Iveco Trakker с колесной формулой 8x4, оборудованный бортовой платформой (оба – с кранами манипуляторами Ferrari). Собранными показали и трехосный самосвал Astra, предназначенный для работы в сложных дорожных условиях. Все названные автомобили получили надстройки завода «Центртранстехмаш», причем это были, как можно заметить, не только бортовые платформы и фургоны, но и самосвальные кузова различ-

ной вместимости – их предприятие освоило совместно с известной итальянской компанией Cantoni.

«Центртранстехмаш», созданный буквально с нуля еще в начале 1990-х, за последнее время значительно модернизировал свое производство в первую очередь за счет увеличения его автоматизации. В Германии и Италии предприятие закупило целый спектр современного производственного оборудования: пресс для изготовления высококачественных сэндвич-панелей, новейшие листогибочные прессы, пресс с компьютерным управлением по пробивке отверстий в лонжеронах, сварочный робот, оборудование для лазерного раскроя металла, линии по размотке штрипса и по раскрою сэндвич-панелей. В работу запущена новая двухпостовая обитаемая дробеструйная камера. Кроме того, сегодня в Рязани вместо постовой внедрена конвейерная сборка наиболее ходовых моделей фургонов! Все это позволило предприятию без значительного расширения штатов нарастить объемы производства, а главное – качество выпускаемой продукции, в первую очередь – различных кузовов-фургонов, устанавливаемых на автомобильную и прицепную технику (их номенклатура давно перевалила за тысячу). Благодаря модернизации своих производственных мощностей завод «Центртранстехмаш» на сегодняшний день стал одним из наиболее современных предприятий по производству автомобильных надстроек в стране, уверенно выйдя в лидеры среди российских производителей автомобильных кузовов-фургонов, на которые приходится порядка 70% всей выпускаемой им продукции.



Iveco Daily с бортовыми платформами и фургонами производства «Центртранстехмаш»



Iveco Eurocargo – самосвал с кузовом трехсторонней разгрузки, да еще с краном-манипулятором



Одним из шагов по автоматизации на «Центртранстехмаше» стал запуск в работу сварочного робота

Мобильные автомагазины для вашего бизнеса

В последние годы мы можем наблюдать стремительный рост торговых центров и гипермаркетов во всех крупных городах России. Они подкупают обычного человека разнообразием магазинов, кафе и ресторанов. Некоторые люди приезжают в гипермаркеты, чтобы просто погулять – широкие коридоры стали напоминать пешеходные улицы, а люди – праздных прохожих. Однако, как это ни странно, уличная торговля не только не сдает свои позиции, но и, наоборот, продолжает развиваться и приносить бизнесменам немалый доход. В настоящее время существует даже некоторая мода на мобильные точки быстрого питания.



Вы, наверное, замечали на улицах своего города разнообразные автокафе, где всегда можно приобрести вкусную слойку и выпить кружечку сладкого чая. Или же торговый киоск, который снабжает местных жителей свежим хлебом, молоком, либо кондитерскими изделиями. Обычно такие мобильные магазины устанавливаются в местах скопления большого количества людей: на центральных улицах, остановках общественного транспорта, вблизи крупных бизнес-центров. Без сомнения, уличные автолавки пользуются большим спросом, так как при

современном ритме жизни нам иногда бывает трудно выбрать время для поездки в крупный гипермаркет. По пути на работу, с работы домой, прогуливаясь с друзьями, мы всегда можем побаловать себя чаем или вкусной сдобой, а также купить хлеба или молока в ближайшем киоске.

Мобильные автомагазины – идеальный инструмент продаж для представителей малого бизнеса. Они позволяют избежать аренды даже небольшого помещения за огромные деньги, не платить разным инстанциям и не пугаться проверок. Да и люди не всегда пойдут в

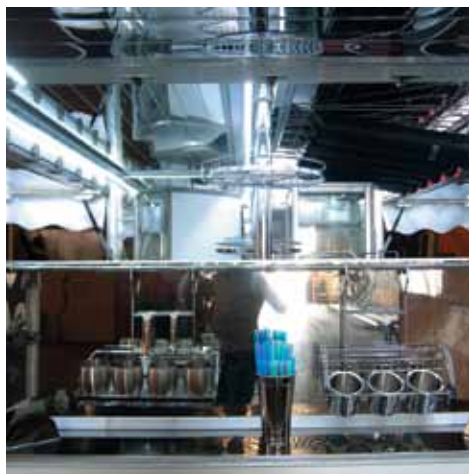
магазин из-за его неудачного местоположения.

Передвижные торговые точки набирают все большую популярность среди частных фермерских хозяйств: имея даже несколько укомплектованных автолавок, они могут предлагать свою продукцию конечному покупателю, минуя всех посредников.

При проведении ярмарок и выставок, торговле на пляжах и в других местах сезонного отдыха людей, организации массовых гуляний и праздников, мобильный магазин станет незаменимым помощником.

Предположим, что Вы уже решили открыть точку уличной торговли. Однако в данном вопросе нельзя полагаться на удачу. Целесообразно выбирать мобильные магазины только от проверенного и надежного производителя, ведь от их качества и от правильности выбора оснащения торговой зоны зависит успешность начатого бизнеса.

Один из производителей, давно зарекомендовавший себя на рынке, – компания «ПИНГО-АВТО» – завод коммерческого транспорта и спецтехники. В частности, «ПИНГО-АВТО» производит автолавки, торговые прицепы и киоски.





Завод коммерческого транспорта и спецтехники ПИНГО-АВТО

603092, Нижний Новгород,
Московское шоссе, 302/2
Тел.: 8-800-700-76-79
Факс: (831) 270-86-86
E-mail: pingoavto@pingoavto.ru



РАССЧИТАН НА
330 ЛОТКОВ

**Фургон для перевозки
хлебобулочных изделий**

Класс "Трениум"

ПОЛНОСТЬЮ ИЗ
ПЛАСТИКА,
УТЕПЛИТЕЛЬ
ППУ 80мм



**Фургон класса
рефрижератор**

Коэффициент теплопередачи 0,4 Вт/(м²*С)

ГИБРИД



**Изотермический фургон
+ пищевая цистерна**

Возможны различные модификации



ОБЪЕМ 300-900 Л.
ТСУ (диаметр 50 мм, кольцо)

**Прицеп-цистерна
для пищевых жидкостей**

Возможна установка торгового окна и раздаточного крана



ВНУТРЕННИЕ РАЗМЕРЫ:
4290X2050X2000

Автолавка «Фаст-Фуд»

Широкий спектр профессионального оборудования для автокафе



ВНУТРЕННИЕ РАЗМЕРЫ:
5100X2050X2000

**Торговый прицеп
с холодильным оборудованием**

Общий объем холодильного оборудования 2860 литров!

**Продажа техники в кредит/лизинг!
Оформление страховки
Документы для постановки автомобиля на учет в ГИБДД**

**8-800-700-76-79
www.pingoavto.ru**

Когда выбор надежного производителя уже сделан, необходимо определиться, какая разновидность автомагазина будет наиболее предпочтительна для Ваших нужд.

Автолавки представляют собой комбинацию шасси (от «Газели» до «Форда» или «Мерседеса»), а также спецфургона, оборудованного для торговли. Для разных целей существуют разные стандартные комплектации автомагазинов. Так, например, можно приобрести автолавку в комплектации «авто-кафе» и радовать людей вкусным кофе, пончиками или

шаурмой. Для торговли хлебной и кондитерской продукцией вы можете купить специальную автолавку с витринами для выкладки кондитерских изделий и с направляющими для хлебных лотков. Также существуют комплектации для торговли мясо-молочной продукцией, снабженные холодильным оборудованием общим объемом от 300 до 4500 л. Стоит отметить, что помимо покупного оборудования, «ПИНГО-АВТО» предлагает своим клиентам современное встраиваемое холодильное оборудование собственного про-

изводства (витрины, шкафы, лари) на основе качественных итальянских комплектующих.

Если для покупки автолавки недостаточно средств, то можно подобрать совершенно аналогичную комплектацию кузова, но в виде прицепа или киоска. Из-за отсутствия автомобильного шасси конечная стоимость такого мобильного магазина существенно ниже. Торговые прицепы и киоски так же, как и автолавки, классифицируются по назначению: авто-кафе, с холодильным оборудованием, хлебные и кондитерские, бакалеи.

Помимо стандартных комплектаций завод «ПИНГО-АВТО» может изготовить мобильный магазин по индивидуальному заказу и укомплектовать его совершенно любым оборудованием (жарочное оборудование, холодильники, кондиционеры, биотуалеты, аппараты для розлива пива, аптечные стеллажи и т.д.).

Мобильные магазины от компании «ПИНГО-АВТО» – идеальное решение для вашего бизнеса!



КРАНЫ-МАНИПУЛЯТОРЫ F.LLI FERRARI

для любых шасси грузовых автомобилей

Официальный дистрибьютор в России ООО «АВТОПОЛЮС»
Москва, ул. Байкальская, 6, (495) 799-9390
С.-Петербург, пр-т Культуры, 42, (812) 448-1803

Приглашаем на выставку СТТ-13, с 4 по 8 июня 2013г,
Крокус Экспо, Павильон №3, Зал №15, стенд 15-300.



www.all-kran.ru • www.abc77.ru



«Вольво Восток»

Обобщенные итоги

В последних числах февраля ЗАО «Вольво Восток» подвело итоги деятельности своих грузовых подразделений: Volvo Trucks Россия и Renault Trucks Россия. Одновременно были затронуты вопросы реорганизации компании, а также озвучены планы по углублению координирования стратегии продаж Volvo Trucks и Renault Trucks и по развитию объединенной сервисной сети.



также грядущее этим летом полное обновление модельной линейки Renault Trucks позволит объединенной компании уже в ближайшем будущем предложить своим клиентам самые современные грузовые автомобили на российском рынке. И еще одна важная деталь: эти автомобили уже с 2014 года будут производиться на калужском заводе Volvo Group.

Итоги в цифрах

Так каких результатов в нашей стране достигло ЗАО «Вольво Восток» по итогам 2012 года?

Подразделением Volvo Trucks Россия было реализовано 6976 грузовых автомоби-

Объединяя усилия

Говоря об итогах работы ЗАО «Вольво Восток» в течение прошлого года, прежде всего следует остановиться на анонсированных планах по дальнейшему углублению интеграции подразделений Volvo Trucks Россия и Renault Trucks Россия. Как оно затронет их потребителей?

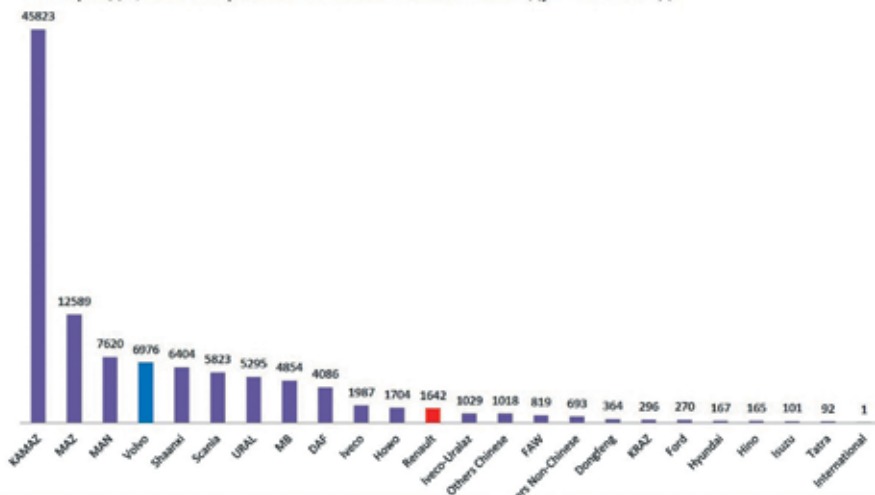
Начнем с того, что ЗАО «Вольво Восток» планирует сосредоточить усилия на развитии объединенной сервисной сети, которая теперь будет двухбрендовой: с конца 2012 года начался процесс аудита российских сетей фирменных станций технического обслуживания Volvo Trucks и Renault Trucks с тем, чтобы по его итогам была создана объединенная сеть, которая будет включать не менее 70 СТО.

Помимо этого, подразделение Renault Trucks Россия перешло к прямым продажам техники клиентам (как это практикуется у Volvo Trucks Россия), отказавшись от сбытовой политики через независимых дилеров. По мнению руководства объединенной компании, подобный шаг позволил гармонизировать процесс продаж и создать линейку продуктов Volvo Trucks и Renault Trucks с четким сегментированием под нужды клиентов. Что не удивительно, ведь новые поколения тяжелых грузовиков обоих брендов будут гораздо меньше отличаться друг от друга в сравнении с ныне выпускаемыми грузовиками. Поэтому, в частности, решено комплектовать тягачи и шасси Renault Trucks в стандартном исполнении 11-литровыми двигателями, а тягачи и шасси Volvo Trucks – 13 литровыми. Кроме того, на шасси самосвалов Renault будут устанавливать кузова отечественных производителей, а на шасси Volvo Trucks – иностранных.

По словам Питера Андерссона, генерального директора ЗАО «Вольво Восток», вывод в прошлом году на рынок нового Volvo FH, а

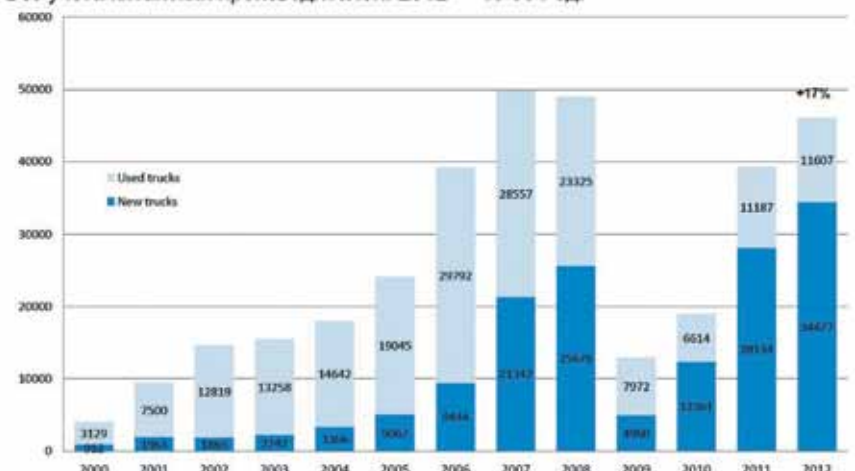
Рынок продаж новых тяжелых грузовых автомобилей в 2012 году

Все бренды, включая российские и китайские в 2012 году = 109 818 ед.



Рынок новых и подержанных тяжелых иностранных грузовых автомобилей в 2000-2012

Без учета китайских производителей. 2012 = 46 084 ед.



лей, что на 34% больше, чем за аналогичный период 2011 года (5223 ед.). При этом на калужском заводе компании было произведено 4387 грузовиков Volvo (3748 в 2011 году, рост 17%). Плюс в Россию завезли 2162 подержанных автомобиля Volvo против 2392 ед. годом ранее (падение 10%). В рамках услуги Trade-UP от ЗАО «Вольво Восток» конечным клиентам, в обмен на сданную подержанную грузовую технику различных брендов, были поставлены 346 новых Volvo (141 ед. в 2011 году, рост 245%).

Подразделение Renault Trucks Россия тоже закончило 2012 год с хорошей прибавкой, реализовав 1642 грузовика против 1347 грузовиков в 2011 году (рост 22%). Из них в Калуге изготовили 1572 против 1319 годом ранее (рост 19%).

Подержанных Renault в Россию в 2012 году ввезли 1294 ед. (1151 ед. в 2011 году, рост 11%).

Таким образом, совокупно продажи новых и подержанных грузовых автомобилей под маркой Volvo в 2012 году составили 9138 ед. (7615 ед. в 2011 году, рост 20%). Это наилучший показатель среди всех иностранных брендов на российском рынке! А у Renault Trucks суммарный результат по итогам минувшего года составил 2936 ед. (2498 ед. в 2011 году, рост 17,5%).

На рынке России

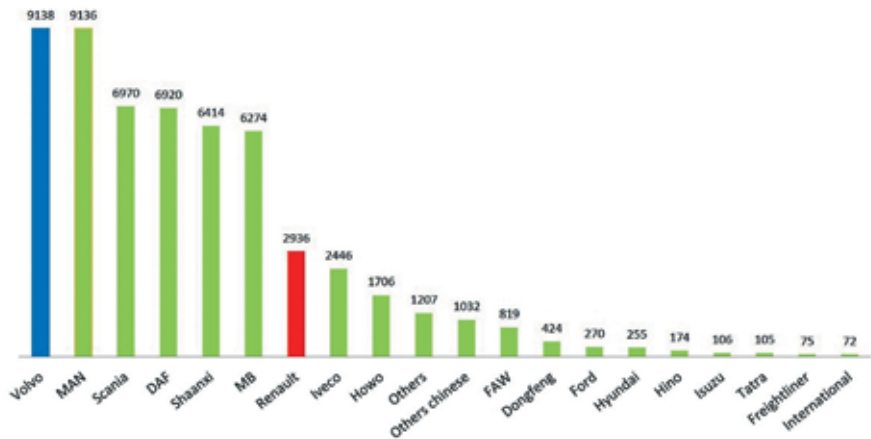
Итоговая пресс-конференция ЗАО «Вольво Восток» оказалась интересна еще и тем, что помимо итогов и планов собственной компании Питер Андерссон что называется по полочкам разложил результаты продаж на российском рынке как тяжелой коммерческой автотехники Volvo и Renault, так и тяжелой коммерческой автотехники конкурентов.

Если говорить о работающих в России дочерних грузовых подразделениях ЗАО «Вольво Восток», то согласно статистическим данным по общему рынку продаж новой тяжелой иностранной грузовой автотехники, подержанной иностранной грузовой автотехники и новой грузовой автотехники России и других стран СНГ, доля Volvo Trucks составила 7,5%, а доля Renault Trucks – 2,4%.

По продажам в нашей стране новых автомобилей тяжелого класса с учетом только европейских, японских и корейских марок, Volvo Trucks занимает почетное второе место, практически настигнув MAN, а Renault Trucks расположилась на седьмой позиции. Если же вести подсчет с учетом абсолютно всех брендов, чьи тяжелые грузовики представлены на просторах России, то у Volvo Trucks – четвертое место (впереди КАМАЗ, МАЗ и MAN), а у Renault Trucks – двенадцатое место. Впрочем, эти и другие собранные ЗАО «Вольво Восток» статистические данные более наглядно отражены в представленных диаграммах. В завершение стоит отметить, что оба грузовых подразделения, в отличие от большинства конкурентов, по итогам продаж в 2012 году продемонстрировали весьма неплохой рост.

Новые и подержанные иностранные тяжелые грузовые автомобили в 2012 году

Включая китайских производителей. 2012 = 56 479 ед., 2011 = 43 533 ед, 2012/2011 = +30%



Рынок продаж новых иностранных тяжелых грузовых автомобилей по брендам в 2012 году

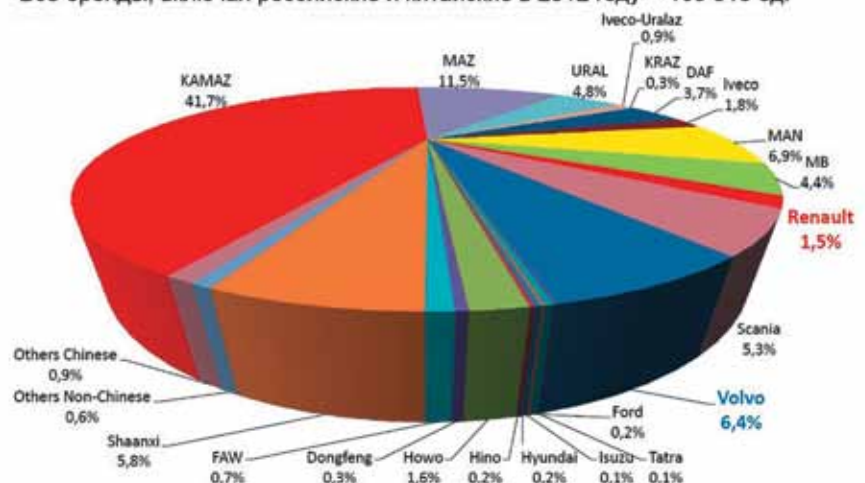
2012 = 34 477 ед., 2011 = 28 134 ед., 2012/2011 = +23%

Источник: АЕБ, данные регистрации ГИБДД РФ, собственная статистика по Volvo, Renault



Доли рынка продаж новых тяжелых грузовых автомобилей в 2012 году

Все бренды, включая российские и китайские в 2012 году = 109 818 ед.



Закат эры бюджетников





Более десяти последних лет в продажах новых грузовых иномарок в России доминировали так называемые бюджетники – европейские тягачи в фиксированной комплектации. Но в 2013-й год многие импортеры вошли, не имея таких предложений для клиентов. Само понятие «бюджетник» уходит в историю. Даже для региональных перевозок грузов предлагаются машины в расширенном индивидуальном, а не в минимальном серийном оснащении.

Scania

Эра бюджетников в России началась в 2001-м, когда специалисты российского представительства Scania запустили проект Griffin. Первое поколение этих машин было доступно по беспрецедентно низкой цене – 59 999 евро!

В 2003-м начались поставки трехосных версий 6x4 и двухосных шасси. Весной 2008-го появилось второе поколение – New Griffin бразильской сборки. С двигателем мощностью 340 л.с. и одним спальным местом двухосный тягач P340 стоил 74 000 евро или 2,74 млн. руб. С высокой двухспальной кабиной G цена составляла уже 80 000 евро или около 3 млн. руб.

Текущее бюджетное предложение от Scania – тягач Griffin P360LA4x2HNA, произведенный в Голландии или в Швеции. Его стоимость с НДС – 3,47 млн. руб. За эти деньги покупатель получает двигатель мощностью 360 л.с., 9-ступенчатую механическую КПП, одну спальную полку и электростеклоподъемники. Версия High Line с кондиционером стоит чуть дороже – 3,6 млн. руб. и, в отличие от более дешевой, всегда есть на складе.

Перевозчики предпочитают Griffin с кабиной G на два спальных места, с двигателем в 400 л.с. и 14-ступенчатой (12+2) механической КПП. Дополнительно востребованы климат-контроль, электрзеркала, автомагнитола, выдвижной ящик под нижним спальным местом, алюминиевый топливный бак на 600 л слева с запираемой крышкой.

Самый доступный по цене тягач Scania New Griffin в России имеет усиленную раму с лонжероном толщиной 9,5 мм и колесную базу 3700 мм. Передняя подвеска рессорная, задняя – пневматическая двугбаллонная. Допустимая нагрузка на переднюю ось – 7500 кг, на заднюю – 11 500 кг. Рядный 6-цилиндровый 13-литровый дизель с турбонаддувом и интеркулером развивает 360 л.с. при 1900 мин⁻¹ и выдает крутящий момент в 1850 Нм при 1000-1300 мин⁻¹. Коробка передач – 9-ступенчатая GR905 (включая одну «ползучую» передачу) с защитой сцепления от перегрузки. Главная передача – одноступен-



Scania первой среди большой европейской семерки предложила по-настоящему бюджетный вариант своего тягача, и теперь New Griffin пожинает заслуженные плоды

АНДРЕЙ ЧУРСИН,
коммерческий директор
ООО «Скания Русь»



– Бюджетные тягачи сейчас плавно трансформируются в тягачи для магистральных перевозок по территории России. Модельный ряд тягачей Griffin был и остается самым востребованным: его доля в структуре продаж Scania составляет около 60%. В прошлом году мы отгрузили 5,8 тыс. Scania, из которых 3,5 тыс. составили Griffin. За последние три года российский покупатель сильно изменился, но при выборе автомобиля

нан средства производства он не всегда уделяет должное внимание ряду эксплуатационных показателей и их значению для эконоимической эффективности перевозок по сравнению с коллегами из Европы. Тем не менее, растет число клиентов, профессионально считающих затраты. Несколько лет назад в обиходе российских перевозчиков отсутствовало словосочетание «стоимость владения»: его заменяло понятие «стоимость километра пробега». Теперь транспортники считают не только лизинговые платежи и расходы на дизтопливо, но и учитывают простои, калькулируют стоимость запчастей и ремонта, устанавливают системы слежения, обучают водителей эконоимичному и безопасному вождению. В основном клиенты в России приобретают автомобили с двигателями Евро-4 с системой SCR (с мочевиной), но для международных перевозчиков Scania предлагает тягачи с двигателями Евро-5. Требования наших клиентов очень разные и порой очень противоречивые, тем не менее, если это не противоречит законодательству, мы стараемся выполнить все их пожелания.

СЕРГЕЙ БОГОЧАРОВ,
директор по работе
с корпоративными клиентами
ООО «МАН Тран энд Бас РУС»



– Российский перевозчик образца 2013 года и десятилетней давности – не одно и то же. Десять лет назад большинство дальнбойщиков

выбирали коммерческую технику по принципу «дайте мне табуретку на раме – и я поеду». Сейчас у каждого из них собственные приоритеты, связанные преимущественно с повышением уровня комфорта. Раньше довольствовались одной спальней полной, теперь требуют две. Несколько лет назад частенько брали тягачи без кондиционера, а теперь настаивают на климат-контроле. Стали востребованы холодильники, удлинители дверей, коробка-автомат. В то же время все меньшее число перевозчиков просит топливные баки внушительного объема. Самый ходовой размер – 650 л. Значительно реже спрашивают минст из двух баков объемом 650+910 л. В несколько раз выросли продажи грузовиков серии EfficientLine. О зрелости региональных дальнбойщиков говорит и то, что

при покупке нового тягача они стали интересоваться его остаточной стоимостью. Здесь логика простая: чем богаче комплектация, тем выше цена машины на вторичном рынке. Конечно, в первую очередь транспортники формируют список оборудования под запросы водителей, но часто делают это с оглядкой на рынок. Исключение составляют флитовые клиенты, к примеру, «Нефтегаз», «Магнит» или «Х5 Ритейл Групп», машины которых укомплектованы с учетом решения транспортных задач. Что касается большинства региональных транспортных операторов, то они по-прежнему покупают тягачи с одним спальным местом, двигателем мощностью 400 л.с. и 16-ступенчатой механической КПП. Все остальное зависит от бюджета компании-перевозчика и предпочтений ее водителей.

чатая гипoidная, с блокировкой дифференциала. Ее передаточное отношение – 3,08.

На борту – одна спальная полка шириной 700 мм, подогреватель топлива, топливный влагоотделитель с подогревом, автономный «сухой» отопитель кабины мощностью 4 кВт, осушитель воздуха, барабанные тормозные механизмы, автоматический моторный тормоз, системы EBS, ABS, ASR. Есть цифровой тахограф на два водителя, регулируемая рулевая колонка, круиз-контроль, подготовка под установку радиомонолиты и рации FMS. Высота седельного устройства – 1150 мм.

MAN

Первый седельный тягач MAN в бюджетном исполнении для региональных грузоперевозок вышел на рынок в 2005-м. Это был двухосный TGA 18.360 BLS с 12-литровым 360-сильным дизелем D2866 стоимостью 67 500 евро (с НДС). Он сыграл свою роль: продажи немецких грузовиков за неполные два года втрое выросли против трех предыдущих лет. Затем цена поднялась до 69 500 евро, но покупательский энтузиазм это не убавило.

В 2008-м увидело свет второе поколение бюджетников MAN для региональных перевозок – TGS 19.360 4x2 BLS-WW и TGS 4x2 19.400 BLS-WW. Их собирали на головном заводе в Мюнхене



Сегодня для перевозок внутри России широкое применение находят MAN TGS

и филиале в Кракове. Текущее предложение по грузовикам с кабиной L и двигателем мощностью 400 л.с. – в диапазоне 82 000 - 84 000 евро или от 3,28 млн. руб. С 440-сильным мотором стоимость вырастает до 88 000 евро. Минимальная цена, по которой можно найти 360-сильный TGS с «механикой» и уплаченным утилизационным сбором, сегодня составляет 80 500 евро.

Технические подробности: колесная база – 3600 мм, высота седла – 1150 мм, снаряженная масса – 7015 кг, полная масса – 19 000 кг, допустимая масса автопоезда – 44 000 кг. Нагрузка

на переднюю ось составляет 7500 кг, на заднюю – 12 000 кг. Автомобили комплектуют двигателями D2066 рабочим объемом 10,5 л и мощностью 360 или 400 л.с. при 1900 мин⁻¹ с пиком крутящего момента 1750 или 1900 Нм в диапазоне 1000-1400 мин⁻¹. Коробка передач – 16-ступенчатая механическая ZF. Подвеска спереди рессорная, сзади пневматическая, тормоза дисковые, с ABS.

На выбор есть топливные баки объемом от 300 до 760 л, но в основном машины стандартно комплектуют 400-литровым баком. Ведущий мост

с одинарной гипoidной передачей (передаточное отношение 3,08) и блокировкой дифференциала. Размер шин – 295/80R22,5. В комплектацию включена «автономка», электропакет, климат-контроль, спойлер и тахограф.

Однако тему бюджетников применительно к бренду MAN российским перевозчикам вскоре придется забыть: компания позиционирует себя как производитель премиум-класса. По мнению ее топ-менеджмента, некий суррогат перевозчику не нужен. Бюджетники будут продаваться не под брендом MAN, а

БОРИС БИЛЛИХ,
генеральный директор
ООО «Мерседес-Бенц Транс Восток»



– В настоящее время понятия «бюджетник» применительно к продуктовой линейке Mercedes-Benz нет, как нет и понятия «минимальная цена». Да, половину продаж составляет Ахог, но это не тягач в одной комплектации, а разные грузовики. Теоретически можно заказать двигатель мощностью 279 или 326 л.с., но российские транспортники предпочитают брать 354- или 401-сильный мотор. Автомобили скомплектованы по заказам перевозчиков из разных регионов России с учетом особенностей эксплуатации: топографии местности, климатических зон, характера груза. В расчет взяты возможные риски,

связанные с отсутствием долгосрочных заказов и выходом автомобиля из строя в результате ДТП, расходы на оригинальные запчасти, снижение рыночной стоимости в силу износа, затраты на эксплуатационные нужды и дизтопливо. Специалисты составляют калькуляцию на плановые ТО, прикидывают возможное сокращение сервисных интервалов, вводят стоимость ремонта в соответствии с опытом эксплуатации в России. Они рассчитывают стоимость владения на несколько лет, и именно это, а не начальная цена покупки, является для владельцев транспортного бизнеса определяющим критерием при выборе тягача.

Говорить о минимальной стоимости не приходится еще и потому, что в России стали более востребованными системы обеспечения комфорта водителя. Российские перевозчики все чаще заказывают АКПП PowerShift вместо механической «коробки»: сейчас продажи идут 50:50. Водителей интересуют более мощный отопитель, два спальных места и высокая кабина. Кроме того, они отдадут предпочтение более мощным двигателям. Снажем, у Actros выросли продажи 440-сильных версий, а раньше доминировали 410-сильные. С 2013 года мы продаем грузовики Mercedes-Benz только с Евро-5 и поставлять Евро-3 уже не можем. Более высокий экологический стандарт предполагает и более высокую цену. В таких условиях говорить о бюджетном исполнении уже не приходится.

под другой маркой. При этом речь не идет о собираемых в Индии MAN CLA: их уровень качества для экспорта считается недостаточно высоким. Даже автомобили, которые начнет собирать новый завод компании в Питере, не планируют производить на склад в «пустой» комплектации.

Mercedes-Benz

Немецкий бренд не был в первых рядах импортеров, предложивших бюджетное исполнение своей техники, но во многом за счет нее за прошедшие три года увеличил сбыт и довел свою долю на рынке до 15% в 2012 году против 4% в 2010-м.

Первый российский бюджетник Mercedes-Benz появился в 2003-м: это был Ахог с рядным 6-цилиндровым дизелем OM 457 (Евро-3) рабочим объемом 12 л, мощностью 354 л.с. и максимальным крутящим моментом 1850 Нм. Существовал и Actros в упрощенном исполнении, но сейчас это уже история. Последнее предложение седельных тягачей Mercedes-Benz по специальным ценам для членов АСМАП действовало до 31 марта 2013 г. при отгрузке с завода в Набережных Челнах. Седельные тягачи Ахог «Практик» и Actros «Практик» предлагали по 87 000 евро и 97 500 евро соответственно. Брели их не только «на границу»: известно, что при отсутствии заказов многие компании наряду с международными занимаются и межрегиональными перевозками по территории России.

В комплектацию модели Ахог 1836 LS с 12-литровым 360-сильным мотором OM 457 LA (Евро-5) и 9-ступенчатой механической коробкой передач был включен кондиционер. За доплату в 2500 евро вместо «механики» можно было заказать автоматизированную КПП PowerShift.

Actros 1841 LS с 12-литровым мотором OM 501 LA (Евро-5) мощностью 408 л.с. и 12-ступенчатой КПП PowerShift 2 комплектовали двумя спальными местами, кондиционером и воздушным отопителем на 3,5 кВт. В обоих случаях межсервисный интервал составлял до 80 тыс. км, а гарантия на двигатель и трансмиссию – 3 года или 450 тыс. км. Первое ТО на первом году эксплуатации проводилось бесплатно.



Mercedes-Benz Ахог успешно применяется нашими перевозчиками как на внутренних, так и на междугородных маршрутах



На переднем плане – седельный тягач DAF CF85.360 с удлиненной низкой кабиной

DAF Trucks

Произведенные в Нидерландах бюджетники DAF в России расходятся на ура, и найти новую машину на стоянке в Москве или Санкт-Петербурге сложно.

Ценник на CF85.360 FT Space Cab начинается с отметки в 77 500 евро, но чаще это заявочная, а не реальная стоимость. В действительности нужно готовить на 400-500 евро больше. За 77 900 евро покупателю выкатывают CF85.410 FT Space Cab с белой кабиной на одно спальное место, 12,9-литровым 410-сильным дизелем (Евро-5), 12-ступенчатой «механикой» ZF, алюминиевым баком на 850 л, круиз-контролем, двумя аудиоколонками, радио/CD/USB, кондиционером и «автономкой». Единственное рублевое объявление, которое удалось найти в день написания статьи, было помечено ценником в 3,399 млн. руб.

Кроме названных устройств в комплектации бюджетника DAF с колесной базой 3800 мм есть ABS, EBS, ASR, борткомпьютер, электрозеркала и стекла, противотуманки, тахограф, пневмоподдресоренное сиденье водителя, холодильник. На тягаче используется главная передача с отношением 2,69, «седло» высотой 1140 мм, блокировка дифференциала, шины 315/70R22.5, знак автопоезда и регулируемый спойлер на крыше кабины. Исполнение – для холодного климата. А вот чего нет – так это горного тормоза.

Агрегатная база у моделей CF и XF одинаковая, но кабина флагмана шире. В итоге более просторный XF105.410 FT Space Cab с двумя спальными полками, вторым топливным баком на 430 л, 16-ступенчатой механической КПП и сопоставимым списком опций потребует 3,689 млн. руб. Это в том случае, если тягач приобретает частное лицо. В ди-

лерском центре цена окажется чуть лояльнее – примерно на уровне 3,48 млн. руб. или 86 900 евро. Дополнительные расходы обернутся и расширенным списком опций, в котором окажутся горный тормоз (интардер), корректор фар, противосолнечный козырек, регулируемый спойлер на крыше и аэродинамические обтекатели по бокам

кабины. Как и на CF, здесь присутствует сепаратор топлива с фильтром и электроподогревом, индикатор наличия жидкости в фильтре на панели приборов и стояночный тормоз с положением «тест».

Сервис и гарантия сопоставимы с предложениями других импортеров. По марке DAF это 1 год на тягач и 2 года – на окраску кабины, 1 год на техпомощь и эвакуацию, 2 года на компоненты силовой линии.

Iveco

Пришедший на смену Iveco EuroTech флагманский Stralis начали выпускать 10 лет назад, в 2003-м. А в 2005-м в России появилась бюджетная версия тягача AT 440S35T/P.

На заре эры бюджетников русифицированный «итальянец» снабдили низкой кабиной AT (Active Time) с трансформируемой нижней спальном полкой, 350-сильным дизелем Cursor 8 (Евро-3) и 16-ступенчатой механической КПП ZF Ecosplit. В числе других особенностей – ССУ высотой 1150 мм, подогреваемые 610-литровый бак и



Бюджетник Iveco Stralis второго поколения с двигателем Cursor 10. В комплектацию показанного автомобиля включены не только верхний, но и боковые спойлеры

осушитель тормозной системы, автономный отопитель и обогреваемые электрорезеркала.

Более поздняя версия получила обозначение AT 440S42T/PRR. Индекс читается так: AT – кабина Active Time, 440 – допустимая полная масса автопоезда (44 тонны), S – Stralis, 42 – мощность двигателя (420 л.с.), T/P – задняя пневмоподвеска, RR – для неблагоприятных условий эксплуатации. Колесную базу увеличили с 3650 до 3800 мм, а нагрузку на ССУ оставили прежней – до 12,7 т. Не изменились и нагрузки на оси: 7,1 или 7,5 т – на переднюю и до 13 т – на заднюю.

На момент появления первого бюджетника Iveco среди аналогов большой семерки у него был самый скромный и по литражу, и по крутящему моменту двигатель (всего 1280 Нм при 1080-1930 мин⁻¹, тогда как конкуренты имели на выходе 1700 Нм и выше). Максимальную мощность мотор развивал при очень высоких оборотах, что не способствовало экономии топлива. Наверно, поэтому на вторичном рынке эти машины не очень-то популярны.

Бюджетник второго поколения с двигателем Cursor 10 имел в активе момент 1900 Нм при 1050-1590 мин⁻¹. На этих автомобилях, в отличие от аналогов других брендов, в оснащение включен декомпрессионный моторный тормоз (ранее была заслонка на выпуске), с которым тормозные механизмы живут дольше. Другие особенности комплектации: ведущий мост с передаточным отношением 3,08, дисковые тормоза с ABS, рессорная передняя и пневматическая задняя подвеска, шины размером 295/80R22,5, пневмоподдресоренное кресло водителя и регулируемая рулевая колонка.

Минимальная цена у официального дилера – 3,4 млн. руб. Доплатив еще 100 тыс. руб., можно получить Stralis AT 440S45T/PRR с двумя спальными местами, двигателем мощностью 450 л.с., баком на 1100 л, спойлерами, полным электропакетом, «автономкой» и кондиционером. Если поискать на стоянках региональных продавцов, то сумма в 3,2 млн. руб. за подобную машину тоже может оказаться вполне реальной.

Когда верстался этот номер, стало известно, что появилась

российская спецификация на бюджетный вариант Iveco Stralis нового поколения (более подробно о нем мы расскажем в следующем номере журнала). Речь идет об автомобиле с низкой или высокой кабиной Hi-Road (AT) на механической подвеске, с нижним спальным местом без защитной сетки. Его база составляет 3800 мм, а двигатель стандарта Евро-5, с которым агрегатирована 16-ступенчатая механическая КПП, развивает 420 л.с. Передаточное отношение главной пары 2,85. Сиденье водителя на пневмоподвеске, у автомобиля есть круиз-контроль, топливный бак на 520 л и 55-литровый подогреваемый бак с мочевиной. Розничная цена тягача с низкой крышей составляет 3,31 млн. руб., а с высокой крышей – 3,33 млн. руб.

Renault Trucks

В конце января 2013-го ходовые модели бюджетных «французов» предлагали по фиксированным ценам при партии от трех штук. Например, тягач Premium 380.19T Light был доступен за 75 500 евро, Premium 380.19T Vostok-3 с теплоизоляцией кабины и зимним пакетом – за 77 000 евро, а Premium 440.19T Extra – за 79 000 евро. Эти цены вполне сопоставимы с ценами октября 2006 года, когда стартовал проект «Восток-3», а стоимость бюджетника состав-

ляла 74 900 евро. О более ранних версиях «Восток-1» и «Восток-2» с моторами мощностью 320 л.с. и 360 л.с. можно уже не вспоминать: сегодня такие машины вряд ли бы удовлетворили запросы даже самых невзыскательных дальнобойщиков.

Хотя на календаре весна 2013-го, на рынке тьма предложений по бюджетным Premium Vostok 3 выпуска 2012 года. За 440-сильный тягач Евро-3 «со всеми опциями», включая «автономку», кондиционер, полный электропакет, два спальных места и механическую КПП просят 85 800 евро, в рублях по курсу ЦБ РФ или по спецкурсу, например, 41 евро за рубль. Но если комплектация шире, скажем, с холодильником, двумя топливными баками, блокировкой дифференциала и системой ASR, планку поднимают до 86 900 – 89 700 евро. А самым доступным в денежном эквиваленте остается «Восток-3» с 380-сильным мотором – 82 990 евро.

По бюджетникам Renault, как и по MAN, количество предложений в свободном доступе самое впечатляющее. И необязательно приобретать тягач, сделанный в Калуге. В интернете легко найти Premium 460 DXI французской сборки. В дополнение к российскому пакету у него окажется холодильник, CD-проигрыватель, люк, а цена при пробеге 0 км будет в районе

3,15 млн. руб. И цвет необязательно белый или красный.

В российском представительстве компании, объединенном в текущем году с российской штаб-квартирой Volvo Trucks, считают, что для региональных перевозок найдут применение модели Premium Route, Premium Lander и Premium Distribution. С начала 2013 года их поставляют с 11-литровым двигателем Евро-5 мощностью 380, 430 и 460 л.с., с системой нейтрализации отработавших газов SCR в выпуском AdBlue.

Premium Route может быть с высокой или низкой спальня кабиной, а Premium Lander и Premium Distribution – с дневной низкой, заниженной для автобусов, низкой Global и спальня высокой. За исключением дневной, их оснащают одним или двумя спальными полками. Наиболее распространенное решение – сочетание передней рессорной и задней пневматической подвески на двух пневмобаллонах с полурессорой. Все тягачи оснащены дисковыми тормозами с EBS. Высота ССУ на моделях Premium Route и Premium Distribution варьируется между 1127 и 1280 мм, а на Premium Lander – от 1240 до 1375 мм. Высота сцепного устройства зависит от высоты выбранного ССУ и толщины опорной пластины. Тягачи Premium комплектуют одним



Седельные тягачи Renault семейства Premium на российском заводе компании в Калуге

или двумя топливными баками с общим объемом от 400 до 1300 л для Premium Route и от 315 до 1060 л для Premium Lander и Premium Distribution.

Пик популярности приходится на Premium Route с двигателями 380 и 430 л.с., высокой двуспальной кабиной, кондиционером, одним или двумя баками суммарным объемом 570-1060 л и механической коробкой передач, хотя есть возможность выбрать КПП Optidriver с автоматизированным сцеплением.

Полная масса автопоезда в сцепке с Premium может составлять от 40 до 60 т. В основном тягачи 4x2 используют для буксировки тентовых, бортовых полуприцепов и рефрижераторов. Для работы с самосвальными полуприцепами Renault Trucks рекомендует Premium Lander 6x4. Гидрофикация тягачей возможна, но для этого необходимо оборудовать автомобиль коробкой отбора мощности.

Volvo Trucks

Самый распространенный тягач 4x2 для региональных перевозок в гамме Volvo – модель FM. Она предложена с 11- и 13-литровыми двигателями двух экологических классов (Евро-4 и Евро-5), с выборочной каталитической системой нейтрализации отработавших газов SCR.

Спальные кабины предложены трех видов: низкая, высокая и специальная для автобусов с заниженной крышей. Количество спальных полоков – одна или две. Оптимальный вариант ходовой части – сочетание малолистовых рессор спереди и четырех пневмобаллонов сзади. Тормозные механизмы дисковые, с системой EBS.

По положению ССУ Volvo FM 4x2 стандартизован в соответствии с ISO 1726 и подходит под большинство полуприцепов. В случае применения нестандартного полуприцепа (панелевоз, цистерна) можно выбрать иное положение ССУ в диапазоне 1080-1200 мм в зависимости от высоты устройства, профилей под ним, размерности шин, высоты профиля рамы. На автомобиль ставят один или два топливных бака объемом от 255 до 1400 л.

На адаптированных для российского рынка 380-сильных Volvo FM9 «Регион Профи» и



Volvo FM «Касатна» предложена российским перевозчикам в оптимальной комплектации, позволяющей сократить расходы на топливо и эксплуатацию

ОЛЕГ ВАСИЛЬЧЕНКО, пресс-секретарь Volvo Trucks Russia



– Вместо понятия «бюджетный тягач» для премиум-бренда больше подойдет определение финсированной комплектации грузового автомобиля Volvo с хорошим соотношением цена/качество. Спецификация включает: высокую кабину Globetrotter, один-два топливных бака на 600-800 л, установленное на раме тягача запасное колесо и 13-литровый дизель Евро-5 мощностью 420 л.с. Для подобных машин клиенты, как правило, выбирают механическую КПП, но Volvo активно предлагает автоматизированную трансмиссию I-Shift, поскольку она доказала свою эффективность не

только на магистральных перевозках. Возрастающим спросом пользуется и транспортно-информационная система Dynafleet.

По умолчанию тягачи рассчитаны на эксплуатацию в составе автопоезда полной массой до 44 т, но по желанию клиента ее можно увеличить до 70 т. Наиболее распространенное применение тягачей 4x2 – работа с бортовыми, тентовыми и изотермическими полуприцепами. Комбинацию с самосвальным полуприцепом для двухосного тягача считаем нецелесообразной, поскольку среди предлагаемых в России полуприцепов нет моделей небольшого объема, которые обеспечивали бы требуемую нагрузку на ССУ. Под полуприцепы для перевозки наливных или сыпучих грузов (цистерны, цементовозы) требуется обязательная установка запасного колеса на тягаче, поскольку на таких полуприцепах под него, как правило, нет места. Также возможна ADR-подготовка тягача, установка коробки отбора мощности, гидронасоса, гидрокомплента. Под полуприцепы-цементовозы имеется комплектация с возможностью установки компрессора справа на раме тягача с карданным приводом от КОМ. От общего объема продаж тягачей подобные модификации составляют порядка 15-20%.

340-сильных Volvo FM12 «Регион» – колесная база в 3700 мм, высота седла 1110 и 1155 мм, нагрузка на ССУ – до 13 000 кг. На FM9 применяется 14-ступенчатая (12+2), а на FM12 – 9-ступенчатая «механика». Оснащение: замедлитель – заслонка на выпуске, топливный бак объемом 690 л, барабанные тормоза с пневмоприводом и ABS, шины размером 315/70R22,5, рессорная передняя и пневматическая задняя подвеска.

В активе компании есть FM «Вихрь» для региональных перевозчиков, созданный на базе седельного тягача производства завода Volvo Group в Калуге. Его силовой агрегат включает 11-литровый двигатель мощностью 370 л.с. и 9-ступенчатую «механику». На борту – транспортно-информационная система Dynafleet с сервисами «Топливо и окружающая среда», «Рабочее место водителя» и «Местонахождение».

Еще один «калужанин» – Volvo FM «Касатка» в оптимальной комплектации, позволяющей сократить расходы на топливо и эксплуатацию. Его спецификация включает 13-литровый двигатель, моторный тормоз-замедлитель, спальную кабину Globetrotter, вместительные вещевые отсеки. В открытых источниках 340-сильные Volvo FM стандарта Евро-3 предлагают по ценам от 74 тыс. евро.

Более свежее поколение Volvo FM с моторами Евро-5 мощно-

стью 440 л.с., с автоматической КПП I-Shift стоит от 3,885 млн. руб. А если на тягаче еще и высокая кабина Globetrotter с люксовым оснащением, дисковые тормоза и пневмоподвеска, цена поднимется до 4,2 млн. руб., но такую технику язык не повернется назвать бюджетной.

Альтернатива бюджетным «европейцам»

Hyundai HD500. Двухосный тягач со спальней кабиной Sleeper Cab (одна полка) при нулевом пробеге можно приобрести у официального дилера за 2,9 млн. руб. Эта сумма платится за 6-цилиндровый дизель Евро-4 мощностью 380 л.с., механическую 16-ступенчатую КПП, пневмоподвеску, два топливных бака объемом 800 л и кондиционер. В наличии круиз-контроль, магнитола, блокировка, ABS и ASR. При низкой кабине и 12-литровом двигателе с потенциалом в 372 л.с. ценник может быть чуть меньше – 2,8 млн. руб.

Ford Cargo H476. В мае 2013 года ожидается российский старт продаж очередного поколения Ford Cargo 566-й модели, а до тех пор доступна версия турецкого производства с индексом H476. Она обновлена в 2010 году, имеет базу 3600 мм, снаряженную массу 7334 кг (полная масса автопоезда – до 40 000 кг), «седло» высотой 1140 или 1250 мм и нагрузку на него



Hyundai HD500 – корейский конкурент недорогим версиям европейских тягачей

в 10 000 кг. В моторном отсеке установлен 380-сильный дизель Ford Ecotorq рабочим объемом 8,97 л и «16-ступка» ZF. Установлены электромагнитный трансмиссионный замедлитель Telma, ведущий мост с передаточным отношением 3,8; 4,1 или 4,56, топливный бак на 650 л и барабанные тормоза с пневмоприводом и ABS. На машинах только узкая кабина, и зимой в ней недостаточно тепло. Нынешний Ford Cargo доступен по цене 67 450 евро или 2,7 млн. руб., новый будет на 15-20% дороже.

ShacMAN SX4185. Китайские тягачи, в отличие от самосвалов, не самые востребованные, а потому среди них можно найти все еще новую машину даже 2011 года выпуска. Версия 4x2 с высокой двуспальной кабиной, обремененной верхним спойлером и боковыми «юбками», с 430-сильным двигателем WP12, «механикой» и нагрузкой на седло 12 000 кг переходит в руки покупателя всего за 2,28 млн. руб. Правда, эта техника не из разряда долгожителей, да и очереди за ней на вторичном рынке не выстраивается.

MA3-5440A5-1320-031. Белорусская альтернатива европейским бюджетникам – MA3-5440. «А-пятый» с двигателем ЯМЗ-6582.10 (Евро-3) мощностью 330 л.с., 9-ступенчатой «механикой» ZF, двуспальной кабиной, ABS и баком на 500 л предложен за 1,7 млн. российских рублей. «А-девятый» с более мощным 412-сильным ЯМЗ-650.10 и высотой ССУ

1150 мм требует вложений в 2,26 млн. руб. На вершине прайс-листа – MA3-544018-1320-031 с дизелем Mercedes-Benz OM501 LA (Евро-3) мощностью 435 л.с. – его цена 2,42 млн. руб.

На рынке есть много и иных альтернатив европейским бюджетникам. Например, КАМАЗ-5460, MA3-MAN, целый ряд китайских моделей или даже американские капотники с пробегом, вписывающиеся в бюджет до 4 млн. руб..

И тем не менее, по сравнению с отечественными, китайскими или подержанными заокеанскими аналогами у европейских бюджетников есть свои бесспорно сильные стороны: они позволяют серьезно уменьшить эксплуатационные расходы и делают перевозки более стабильными. Чтобы приобрести новый региональный тягач европейского производства, нужно не менее 3,2 млн. руб. Подсчитано: за счет топливной экономичности, сокращения простоев, минимизации затрат на ремонт, в сравнении с аналогами заводов стран СНГ, импортные тягачи за четыре года эксплуатации позволяют выгадывать до 2,6 млн. руб.! Добавьте немного – и получите возможность приобрести еще один надежный грузовой автомобиль. И как бы его ни называли импортеры, суть от этого не меняется: грузовики в минимальной комплектации были, есть и будут – законы рынка пока никто не отменял.

Александр ТРОХАЧЕВ



В качестве альтернативы европейским бюджетникам MA3-5440 особенно силен с дизелем Mercedes-Benz и коробной передач ZF



«Кваттро-Сервис»

Стремление к лучшему

Мы стремимся стать ведущим дилером в России по продаже и обслуживанию коммерческого транспорта – эта фраза стала девизом компании «Кваттро-Сервис», лейтмотивом ее работы, миссией, на успешное выполнение которой направлены все силы и средства дилерско-сервисного центра. Сегодня все идет к тому, что с поставленной перед собой задачей «Кваттро-Сервис» справится успешно.

Крупнейший региональный центр

Расположенный в подмосковном городе Железнодорожный дилерско-сервисный центр «Кваттро-Сервис» на сегодняшний день стал одним из крупнейших в Центральном федеральном округе по продаже и обслуживанию тяжелых грузовиков и автобусов. Только крытые помещения у него занимают

площадь более 5000 м²! Шоу-рум – лицо любого автомобильного дилера, и у «Кваттро-Сервис» это лицо выглядит очень современно, красиво и презентабельно! Здание шоу-рума впечатляет как своей архитектурой, так и размерами: в нем запросто размещается с десяток грузовых автомобилей, а высота потолков здесь такова, что позволяет поднимать кузов даже здоровенного четырехосного самосвала!

Первоначально компания «Кваттро-Сервис», созданная в 2007 году, специализировалась на сервисном обслуживании и продаже коммерческой автотехники Hyundai – одних из наиболее ходовых импортных грузовых автомобилей середины минувшего десятилетия. Но прошло совсем немного времени, и значительная часть ее клиентов начала посматривать в сторону грузовиков и автобусов более

престижных европейских марок. Уловив тенденцию, компания «Кваттро-Сервис» заключила соглашение с компанией MAN, в марте 2010 года став ее официальным дилером. В этом качестве дилерско-сервисному центру удалось довольно быстро обойти многих своих конкурентов, год за годом демонстрируя просто невиданный рост продаж!

Секрет успеха компании во многом кроется в умении ее сотрудников максимально полно учитывать запросы каждого из заказчиков, предлагая оснастить приобретаемые ими автомобили полным спектром дополнительного оборудования, установить на них различные специализированные надстройки и системы спутниковой навигации, гидро-

фицировать седельные тягачи и укомплектовать их любыми по назначению полуприцепами. У «Кваттро-Сервис» есть своя собственная стоянка готовой к продаже техники, что позволяет клиенту на деле познакомиться с техническими особенностями предлагаемых автомобилей и максимально оперативно их приобрести. А популярность дилерско-сервисного центра в качестве станции технического обслуживания обусловлена его высокой оснащенностью современным ремонтно-диагностическим оборудованием – в него «Кваттро-Сервис» вкладывала внушительные средства на протяжении всех пяти лет своей работы.

Сервис на все руки

На сегодняшний день «Кваттро-сервис» располагает прекрасной оснащенной ремонтной зоной внушительной площадью 2,5 тыс. м². В ней размещаются 27 рабочих постов, на которых обслуживают и ремонтируют не только автомобили, но и прицепной состав. Здесь могут провести даже уникальные кузовные работы, включая проверку соосности базовых точек, восстановление геометрии кузова и рамы с помощью французского стапеля BPL 540 Cellette, а также покраску транспортных средств, включая сверхдлинные сочлененные автобусы – для этого компания построила и ввела в работу покрасочную камеру Nova Verta, одну из самых больших в стране! Кроме того, «Кваттро-сервис» располагает фирменной диагностической линией компании MAN, пор-

тальной мойкой для коммерческого автотранспорта, а также большим числом передвижных подъемников, благодаря которым можно вывесить не только седельный тягач или грузовик, но и целиком автопоезд! Являясь официальным партнером Wabco, SAF и Hуva, автотехцентр оснащен современным оборудованием для полного или частичного ремонта двигателей и обслуживания систем впрыска топлива common rail, а также оборудованием для ремонта коробок передач, ведущих мостов, кондиционеров, а также холодильных, тормозных и пневматических систем автомобилей и прицепов.

Еще одно важнейшее преимущество дилерско-сервисного центра «Кваттро-Сервис» – наличие крупнейшего в регионе собственного склада запасных частей. Его площадь превышает 900 м². На этом складе постоянно хранится более 7000 наименований наиболее востребованных оригинальных комплектующих для автомобилей Hyundai, DAF, Isuzu и Kia. Причем они предназначены не только для собственного сервиса, но и поставляются любым клиентам – для этого предусмотрена услуга доставки.

Грамотно и с высоким качеством работать на всем вышеназванном оборудовании и квалифицированно заниматься продажей запасных частей персоналу автотехцентра помогают ежеквартальное обучение на базе фирменного учебного центра компании MAN и ежедневные тренинги по повышению квалификации.



У компании «Кваттро-Сервис» крупнейший среди грузовых дилеров шоу-рум



Сервисная зона оснащена мощными подъемниками для обслуживания и ремонта тяжелых грузовиков



На складе компании «Кваттро-Сервис» хранится более 7000 наименований оригинальных комплектующих



Размеры покрасочной камеры компании «Кваттро-Сервис» позволяют красить даже сочлененные автобусы!



«ИВЕКО-АМТ» Совершеннолетие

Работающему в Миассе российско-итальянскому совместному предприятию «ИВЕКО-АМТ» (до 2009 года – «ИВЕКО-УРАЛАЗ») в прошлом декабре стукнуло восемнадцать. К своему совершеннолетию оно подошло с впечатляющим результатом и с еще более впечатляющими планами. О том, как эти результаты были достигнуты, и какими путями предстоит претворять намеченное в жизнь, мы попросили рассказать генерального директора СП «ИВЕКО-АМТ» Владимира Новина.

– Владимир Леонидович, по итогам минувшего года производство «ИВЕКО-АМТ» преодолело отметку в тысячу автомобилей, казавшуюся чем-то очень далеким еще каких-то пару лет назад. За счет чего именно сейчас, когда другие отечественные автопроизводители мечтают выйти хотя бы на докризисные объемы производства, удалось взять этот рубеж?

– Минувший год был не самым легким и благоприятным как для всего российского автомобилестроения, так и конкретно для «ИВЕКО-АМТ»:

большинству наших клиентов пришлось столкнуться со значительным увеличением ставок по кредитам, резко уменьшились заказы со стороны госсектора, замедлилось развитие лесной отрасли, куда мы на протяжении нескольких последних лет отгружали значительное число сортиментов. Кроме того, в начале прошлого года наше предприятие прекратило получать двигатели стандарта Евро-3 и, хотя действие этих экологических нормативов в России было продлено еще на год, нам пришлось предлагать заказчи-

кам автомобили исключительно стандарта Евро-5, а они заметно дороже. Так что первый квартал по продажам у нас получился провальным. И тем не менее, нам удалось выправить положение, закончив год с хорошей прибылью и очень обнадеживающим результатом. Потому что качество рано или поздно должно было перейти в количество! Ведь наш бизнес – это не бизнес одного дня: как правило, сначала заказчик берет на пробу одну-две машины, потом, через несколько лет, если его все устраивает – еще четыре-пять, и только после этого можно рассчитывать на приобретение с его стороны действительно крупной партии. За 18 лет работы мы, несмотря на все коллизии, происходящие в экономике страны, сумели зарекомендовать себя надежными и ответственными партнерами, выпускающими технику со стабильным уровнем качества, и это теперь приносит свои плоды.

– Вы напрямую связали успех «ИВЕКО-АМТ» с качеством выпускаемых автомобилей. Насколько оно соответствует качеству таких же грузовиков, выпускаемых на европейских заводах Iveco?

– Если посмотреть на происхождение поставляемых российским заказчикам Iveco Trakker, то 90% из них сделаны в Миассе, и лишь 10%, а это главным образом четырехосные модификации, которые мы только собираемся выпускать, постав-

ляются из Европы. И не последнюю роль в подобном выборе играет сравнение качества приобретаемых машин.

– И все же успешное завершение минувшего года «ИВЕКО-АМТ» наверняка можно связать не только с качеством выпускаемых автомобилей?

– Наш главный козырь – возможность предложить заказчику автомобиль в полном соответствии с его индивидуальными требованиями к кон-

струкции и комплектации. Не удивительно, что грузовики одной модели и назначения, но выполненные по разным контрактам, как правило, в большей или меньшей степени отличаются друг от друга. Подобную гибкость нам обеспечило интенсивное развитие собственных технологических возможностей. Судите сами: в 2007 году вся территория «ИВЕКО-АМТ» занимала всего 3,3 гектара. Сейчас же она

выросла почти в пять раз – до 15 гектаров, и еще 25 гектаров находится на освоении. Итого – 40 гектаров! Естественно, рост территории напрямую связан с ростом наших производственных мощностей. Два года назад мы закончили строительство большого сборочного корпуса, применив при этом самые современные технологии и материалы, а этим летом должна заработать первая очередь опять же

У РУЛЯ «ИВЕКО-АМТ»



Помимо пришедшегося на прошлый год совершеннолетия, у СП «ИВЕКО-АМТ» в феврале 2013 года случилась еще одна знаменательная дата: его генеральный директор Владимир Леонидович Новик отпраздновал свой 50-летний юбилей! Пришедший на Уральский автозавод в 1985 году после окончания Челябинского политехнического института и за

13 последующих лет прошедший путь от инженера-конструктора до заместителя главного конструктора, в 1998 году Владимир Новик занял кресло генерального директора совместного предприятия, тогда еще называвшегося «ИВЕКО-УРАЛАЗ». К слову, в тот год СП сделало лишь четыре машины, собственных производственных помещений у него не было вовсе, на счету – всего несколько тысяч рублей плюс миллионный долг в валюте. С тех пор предприятие преобразилось кардинально, превратившись в одно из самых современных и эффективных в отрасли производств. И изменения эти произошли под непосредственным руководством Владимира Новика (он возглавляет «ИВЕКО-АМТ» все это время за исключением небольшого периода с 2002 по 2003 год, когда работал директором АЗ «Урал»). Причем СП не просто растет, разрабатывает новую продукцию и совершенствует технологии, который год подряд оно работает с прибылью. Чего наша редакция желает генеральному директору и всему «ИВЕКО-АМТ» и в дальнейшем!



На сегодняшний день СП «ИВЕКО-АМТ» самостоятельно изготавливает кабины, осуществляя их сварку, грунтовку, окраску и сборку интерьера.



Современная камера для грунтовки и окраски. Пока ее задействуют при изготовлении кабин, а вскоре, после передачи их в отдельный цех, в этой камере будут грунтовать и красить рамы и различные надстройки.



Одни из изготовленных в феврале двенадцати Iveco Eurocargo. Все они переданы в распоряжении заводов по производству различных музеев и надстроены.



После начала выпуска в Миассе Iveco Eurocargo с колесной формулой 4x2 эти автомобили предстанут перед нашими заказчиками не только как развозные грузовики и фургоны, но и как различные специализированные машины.

возведенного с нуля корпуса по изготовлению кабин, где после вступления в строй второй очереди будет полностью осуществляться их сварка, грунтовка и окраска. Причем сваркой займутся роботы. В этом корпусе мы сможем изготавливать до 27 кабин в сутки, его годовая мощность при односменной работе составит 7000 кабин. Таким образом, в старом, приобретенном еще во второй половине 1990-х здании, где до недавнего времени осуществлялся полный цикл изготовления автомобилей, вскоре будут производиться только рамы и различные надстройки.

– Не трудно подсчитать, что новые производственные возможности «ИВЕКО-АМТ» при трехсменной работе позволят выпускать более 20 тыс. автомобилей в год! Не слишком ли смелая цифра для предприятия, только-только сумевшего преодолеть годовую планку в тысячу машин?

– В настоящее время все наши усилия направлены на то, чтобы довести производство до 5 тысяч машин в год. Это реальная цель, вполне достижимая в ближайшие несколько лет. Именно для получения подобного результата «ИВЕКО-АМТ» сейчас подтягивает все свои технологии и производственные про-

цессы. Уверен, с пуском нового корпуса кабин и окончательным переносом сборки выпускаемой автотехники в новый большой корпус мы придем к данным показателям.

Естественно, рост мощностей ведет к росту численности персонала: если в 2010 году на «ИВЕКО-АМТ» работали 249 человек, то сейчас – 447. При этом расширяются штаты не только рабочих – в минувшем году впервые за долгое время мы увеличили штат инженерно-технических работников. И, тем не менее, все равно ощущается недостаток в квалифицированных кадрах и, в первую очередь, в конструкторах: ведь, как я уже

говорил, политика «ИВЕКО-АМТ» строится на выпуске автотехники с учетом требований каждого из заказчиков, а значит, у нас как нигде велик объем конструкторских работ.

– Увеличить годовое производство до 5 тысяч автомобилей за счет выпуска одной единственной модели Iveco Trakker вряд ли удастся, даже если довести число ее модификаций до абсолюта.

– Iveco Trakker теперь не единственная продукция «ИВЕКО-АМТ». В 2010 и 2011 годах мы с использованием тех же самых технологий изготовили первые партии магистральных Iveco Stralis, и



Одна из новинок «ИВЕКО-АМТ»: трехосный Iveco Trakker в версии магистрального тягача с задней пневмоподвеской и высотой «седла» под стандартный полуприцеп.



Уникальная разработка «ИВЕКО-АМТ»: пожарный автомобиль для работы в тоннелях с возможностью реверсивного движения.

в текущем году сделаем как минимум полторы сотни автомобилей данной модели. Но главная наша ставка – на Iveco Eurocargo. Речь идет о грузовиках полной массой от 10 до 18 т, в производственной программе компании Iveco занимающих позицию на ступеньку ниже Trakker и Stralis. Их выпускают как в дорожном исполнении с колесной формулой 4х2, так и в варианте внедорожника с колесной формулой 4х4. На сегодня в нашей стране Eurocargo известен, прежде всего, в качестве развозного фургона, но мы, помимо этой его основной профессии, видим данную модель и как технологическую машину, то есть машину, встроенную в те или иные технологические цепочки, будь то перевозка сыпучих грузов, очистка дорог, производство строительных или ремонтных работ. Замечу, что полная масса некоторых сертифицированных нами модификаций Eurocargo составляет 11 990 кг, а значит, им можно будет беспрепятственно работать в городской черте, к примеру, в Москве, где сейчас вводится запрет на въезд в город грузовиков полной массой свыше 12 т.

– Когда совместное предприятие начнет производство Iveco Eurocargo?

Их производство уже ведется – первая партия в количе-

стве 36 единиц была изготовлена и отгружена заказчику под установку кузовов-лабораторий еще во второй половине минувшего декабря. Причем речь в данном случае идет об

автомобилях повышенной проходимости. Да, в Европе их доля в общем объеме выпускаемых Eurocargo не дотягивает и до 5%. Но здесь, я уверен, все будет по-другому: мы выведем

на рынок широкий спектр специализированных грузовиков-внедорожников, с одной стороны, не таких дорогих, как более тяжелые европейские аналоги, с другой – по своим основным

«ИВЕКО-АМТ». Краткий экскурс



Расположенное в городе Миасс Челябинской области совместное предприятие «ИВЕКО-УРАЛАЗ» (с 2009 года – «ИВЕКО-АМТ») было создано на паритетных началах Iveco S.p.A., «Газпромом» и Уральским автомобильным заводом. Дата официальной регистрации – 5 декабря 1994 года. Сегодня в составе СП из прежних учредителей осталось только Iveco, сохраняющее за собой треть акций, остальные перешли в распоряжении миасской компании «АМТ» (Advanced Manufacture Technology). Первые грузовики в рамках данного проекта были сделаны в январе 1993 года – это были хорошо знакомые в

нашей стране капотные Magirus. В 1997 году состоялся переход к изготовлению более современного «УралТраккер» с бескапотной кабиной от, как раз снятого с производства в Европе, Iveco Eurostar. Кстати, линия по выпуску этих кабин отошла Автозаводу «Урал», когда он вышел из состава учредителей СП, а само СП тогда занялось сборкой более современных Iveco Trakker, постепенно освоив сварку, грунтовку и окраску их кабин и рам. Долгое время производство уральских Iveco носило единичный характер, его объемы начали заметно расти только во второй половине 2000-х: в 2005 году они составили 96 ед., в 2006 году – 215, в 2007 году – 379, в 2008 году – 495. Затем, в 2009 году, в результате кризиса произошел небольшой спад: было сделано 325 грузовиков. Но дальше дела снова пошли в гору: в 2010 году предприятие реализовало 496 автомобилей, в 2011 году – 959 и в 2012 году – 1021. СП самостоятельно разрабатывает и производит самосвальные кузова, сортировочные платформы и пожарные автомобили. В 2010 году здесь завершили строительство нового сборочного корпуса, а в 2013 году должен войти в строй отдельный корпус кабин. Кроме того, в этом году планируется начать выпуск модернизированного Iveco Trakker и сделать крупные партии Iveco Eurocargo и Stralis. План производства на текущий год – 1930 машин.



В новом сборочном корпусе «ИВЕКО-АМТ» недавно заработал участок по производству современных пожарных автомобилей.



В прошлом году на «ИВЕКО-АМТ» начали производство Iveco Trakker с чешской экскаваторной надстройкой UDS H4. В этом году появится модификация машины с возможностью управления шасси из кабины экскаватора.

потребительским свойствам ни в чем им не уступающим. И что особенно ценно: полноприводный Eurocargo по характеристикам сопоставим с внедорожниками российской разработки. А значит, появляется возможность установки на него аналогичных кузовов и надстроек, коих на сегодняшний день разработано великое множество. Не случайно все 12 Eurocargo в варианте шасси, которые СП «ИВЕКО-АМТ» изготовило в феврале, разошлись по различным кузовостроительным компаниям.

Конечно, я отдаю отчет в том, что в нашей стране грузовики класса Eurocargo пока пользуются меньшим спросом в сравнении с моделями более высокой грузоподъемности. Но выводя их на российский рынок, мы пойдем тем же путем, по которому шли все последние годы, продвигая на него Trakker, то есть, модифицируя автомобиль в той степени, в которой это требуется конкретному заказчику. В частности, уже сегодня прорабатывается возможность изготовления модификаций Eurocargo с автоматической коробкой передач, с задней пневмоподвеской и даже с колесной формулой 6x4 и 6x6.

– **Расширение линейки Iveco Trakker потребовало от «ИВЕКО-АМТ» создания соб-**

ственного производства надстроек. Будет ли СП самостоятельно разрабатывать и изготавливать надстройки для Iveco Eurocargo или же эта обязанность целиком и полностью ляжет на сторонних производителей?

– На фоне активно практикуемого за рубежом аутсерсинга, когда те или иные автомобилестроительные предприятия перепоручают разработку и производство всего, что только возможно, сторонним компаниям, стремление «ИВЕКО-АМТ» к самостоятельному изготовлению надстроек может показаться не совсем современным и оправданным. На самом же деле, нами движет желание предоставить заказчику максимально качественный и надежный продукт. Потому что в самосвальной или сортиментовозной надстройке собственного изготовления я уверен на сто процентов, а об аналогичной продукции других отечественных производителей того же, к сожалению, сказать не могу.

Кстати, что касается аутсерсинга, то в Европе с ним получился явный перебор: ведущие европейские автопроизводители отдали на сторону слишком много! В результате – упадок собственной инженерной школы, утрата и утеkanie к конкурентам ноу-хау и технологий.

Впрочем, вернемся к «ИВЕКО-АМТ». Помимо изготовления автомобилей за последние несколько лет на предприятии созданы еще два самостоятельных направления.

Первое – это производство надстроек. Только самосвальных кузовов за минувший год «ИВЕКО-АМТ» изготовило почти полтысячи – результат, соизмеримый с результатом любого крупного специализированного завода!

Второе направление – разработка и изготовление автотехники для борьбы с огнем. Причем мы сразу поставили перед собой задачу предложить заказчику самые современные, даже уникальные пожарные автомобили.

– **Поскольку пожарное направление сравнительно новое для «ИВЕКО-АМТ», за образец ваши конструкторы берут технику кого-то из ведущих европейских производителей?**

– Мы плотно сотрудничаем с Iveco Magirus, но не копируем его модели. Да, «ИВЕКО-АМТ» приобретает у этой, безусловно, одной из наиболее авторитетных в Европе компаний различные комплектующие, по обоюдной договоренности заимствует какие-то технические решения. Но конечный автомобиль мы все равно разрабатываем самостоятельно. Причем в данном случае речь идет не толь-

ко о надстройке, но и о шасси. Именно с прицелом на создание пожарных машин нами разработаны несколько специальных двухосных модификаций Iveco Trakker, включая модификации с задней пневмоподвеской, с обоими управляемыми мостами и с одинаковыми кабинами спереди и сзади. В последнем случае речь идет о машине с реверсивным ходом для работы в тоннелях – ничего подобного никто в стране прежде не производил!

За период с 2009 по 2012 годы на базе наших шасси были также разработаны уникальные пожарные автомобили для аэродромов и для эксплуатации в северных регионах страны при температуре до -60 °С, а также целый ряд другой пожарной спецтехники. Сейчас в новом сборочном корпусе «ИВЕКО-АМТ» организован отдельный участок, где производится пожарная техника самого высокого класса. В частности, на трехосном шасси Iveco Trakker уже разработана и запущена в производство машина АЦ 7.0-150 с объемом цистерны для воды 7000 л. В июне прошлого года заказчик завершил ее эксплуатационные испытания, после чего ему было поставлено еще пять таких машин. А теперь совместно с Magirus мы создали и готовим к выпуску более подвижную и проходимую модификацию АЦ 6.0-100 на шасси того же Iveco Trakker.

– **Ну а какую спецтехнику планируете изготавливать на базе Iveco Eurocargo?**

– На первых порах это будут самосвалы, как двухосные, так и трехосные. Планируем разработать и выпускать на шасси Eurocargo и пожарные автомобили: сперва подготовим наиболее востребованный автомобиль-цистерну, а затем предложим несколько узкоспециализированных модификаций. Думаю, в самое ближайшее время мы сможем показать всем заинтересованным заказчикам как сами Eurocargo во всем их существующем многообразии, так и первые экземпляры специальной техники, разработанной на базе этих автомобилей.



Так сегодня выглядят владения «ИВЕКО-АМТ» На заднем плане слева – новый корпус изготовления кабин, справа – новый сборочный корпус.

Константин Занурдаев



ТОНАР

Новинки в особо крупном размере

Модернизировав в конце минувшего года свои серийные трехосные и четырехосные полуприцепы-самосвалы, в наступившем году машиностроительный завод ТОНАР вывел на рынок более грузоподъемную самосвальную технику: автопоезда, способные за один рейс переправить к месту разгрузки более полусотни тонн сыпучих грузов!

Первая новинка – ТОНАР 9540-000022 01. Этот двухзвенный полуприцеп-самосвал грузоподъемностью 64,5 т со стороны напоминает два последовательно соединенных трехосных полуприцепа, что, в принципе, не так далеко от истины. Еще одна особенность данной модели – у обеих ее опрокидываемых на левую сторону кузовов нет открывающихся бортов – выгрузка происходит по принципу вагонетки! Не удивительно – сцепку грузовместимостью 48 «кубов» создавали, прежде всего, для работы в местах добычи полезных

ископаемых и строительных материалов: угля, щебня, песка. Поэтому первые же подобные двухзвенные полуприцепы отправились для последующей эксплуатации на Лебединский и Стойленский горно-обогатительные комбинаты.

Другой новый самосвальный автопоезд-тяжеловоз состоит из

трехосного автомобиля-тягача ТОНАР 6528 и четырехосного прицепа ТОНАР 85795. Оба получили различающиеся по геометрическому объему (соответственно 16 и 24 м³), но унифицированные по конструкции, опрокидываемые на левую сторону кузова, у которых нижний открывающийся борт гораздо

выше верхнего, что предотвращает подсыпание колес сцепки в процессе разгрузки. Технически допустимая грузоподъемность самосвала-тягача составляет 21 т, а прицепа-самосвала – 29 т.

Третья новинка завода – самосвальный полуприцеп с боковой разгрузкой ТОНАР 95236, способный перевозить до 65 т груза!

ТОНАР автомобильный

Еще во второй половине 2011 года машиностроительный завод ТОНАР развернул выпуск седельных тягачей и самосвалов собственной конструкции: на предприятии посчитали, что заказчику проще и выгоднее приобрести у производителя автопоезд целиком, чем тягач – в одной компании, а полуприцеп – в другой. В 2012 году ТОНАР изготовил 77 автомобилей, а с учетом 2011 года и первых месяцев 2013 года их было сделано около сотни. Сейчас завод приступил к испытаниям седельного тягача второго поколения: он получил более современную кабину, а танке китайский дизель Weichai вместо ЯМЗ-650. Не то что двигатель из Поднебесной лучше отечественного – на ТОНАРе остались недовольны резким подорожанием ярославского мотора в преддверии введения Евро-4. Еще одна автомобильная новость от ТОНАРа – завод в скором времени начнет выпускать карьерные самосвалы. Первый их образец, пока еще в виде шасси, уже проходит испытания. Это трехосная заднеприводная машина со смещенной влево одноместной кабиной. Она оснащена дизелем Weichai мощностью 375 л.с., а допустимая нагрузка на ее переднюю ось и заднюю тележку составляет, соответственно, 13 и 50 т.





Самосвальный автопоезд боковой разгрузки в составе тягача ТОНАР 6528 и прицепа ТОНАР -85795. Суммарная грузоподъемность – 40 м³

Платформа геометрическим объемом 61 м³ по своей конструкции и механизму опрокидывания аналогична таковым у ранее упомянутых ТОНАР 6528 и ТОНАР 85795. Задняя тележка трехосная, но колеса на всех осях – с двухскатной ошиновкой.

В ряду самосвальных новинок предприятия следует упомянуть и модель 95234-0000022. Этот четырехосный самосвальный полуприцеп получил разгружаемую влево платформу геометрической вместимостью 40 м³ с высоким нижним бортом. Его максимальная грузоподъемность – 42,85 т. Из других технических особенностей можно отметить односкатную ошиновку всех колес, а также возможность подъема первой и второй осей при движении в порожнем состоянии.

То, что все новые самосвальные автопоезда-тяжеловозы

ТОНАРа выполнены с боковой разгрузкой, не случайно. Как известно, при подъеме разгружаемого назад кузова полуприцепа из-за резкого смещения вверх центра тяжести существует реальный риск опрокидывания всего автопоезда (например, если он остановился на наклонной площадке). И чем длиннее и массивнее кузов, тем реальнее такая возможность. А разгрузка вбок полностью исключает подобную ситуацию. Кроме того, в этом случае водитель может наблюдать за высыпанием груза, не покидая кабины.

В завершение отметим, что самосвальные полуприцепы ТОНАР 95236 и ТОНАР 95234-0000022 уже в базовой комплектации получили внутреннее покрытие Okulen, препятствующее зимнему примерзанию груза.



Механизм бокового опрокидывания кузовов новых самосвальных полуприцепов ТОНАР особо большой грузоподъемности



ТОНАР 95236 получил двухскатную ошиновку колес. У него самая большая среди новой самосвальной техники предприятия грузоподъемность, составляющая 61 м³



Самосвальный прицеп боковой разгрузки ТОНАР 95234-0000022. Грузоподъемность – 40 м³

Борта и конины

Помимо самосвальных новинок у ТОНАРа есть новинки и среди бортовых полуприцепов. Первая из них – трехосный полуприцеп-шторник ТОНАР 97461 объемом 89 м³ и грузоподъемностью 27,6 т. Его особенность – наличие 12 конин, которые при необходимости позволяют данной модели переквалифицироваться в сортиментовоз. Длина полуприцепа 13,6 м, допустимая высота ССУ тягача 1150 – 1250 мм. Вторая новинка – бортовой полуприцеп ТОНАР 974611 длиной 16,5 м с П-образным сдвижным тентом. Он отличается увеличенной грузоподъемностью, достигающей 40 т, для чего снабжен четырехосной тележкой, две первых осей которой сделаны подъемными. Допустимая высота ССУ тягача – 1250 мм.



У двухзвенного полуприцепа ТОНАР 9540-0000022 01 кузова разгружаются на манер вагонетки. Суммарная грузоподъемность – 48,3 м³

ГАЗ «Садко»

Сила, данная в ощущениях

Два внедорожника «Садко», представленные во второй половине февраля «Группой ГАЗ» для теста на автополигоне под Нижним Новгородом, внешне не выделялись чем-то примечательным – такой автомобиль, причем по тем же полям и оврагам, я уже водил в сентябре 2011 года. И все же теперь в мои руки попали другие машины – вместо привычного минского мотора они получили новейший дизель ЯМЗ-534. И эта замена здорово отразилась на ощущениях от управления внедорожниками!



Зачем понадобилось заменять под капотом ГАЗ-3308 «Садко» один дизель другим? Все дело в том, что ЯМЗ-534, будучи гораздо более новой разработкой, превосходит минский двигатель буквально по всем показателям: он мощнее,

экономичнее, долговечнее и обеспечивает автомобилю лучшую приемистость. Действительно, прежний «Садко», на котором я колесил по тому же расположенному под Нижним Новгородом автополигону около полутора лет назад, отличался

заметной неторопливостью: медленно разгонялся, показывал невысокую максимальную скорость. А с новым дизелем грузовик стал живее: нажимаешь на педаль газа, и стрелка спидометра шустро перебежит из одной половины шкалы

в другую. Причем чувствуется, что 95 км/ч, на которых ускорение прекращается, еще не предел – просто дальнейшему разгону препятствует предусмотрительно установленный ограничитель. Подобная резвость вполне объяснима: «ярос-



За кабиной – вместительная бортовая платформа, в конце которой – устройство для опускания и подъема запасного колеса



В подкапотном пространстве – новый ярославский дизель ЯМЗ-534. Трубопроводы топливной системы сделаны полиамидными

лавец» при меньшем литраже (4,43 против 4,75 л) мощнее «минчанина» на 15 л.с., а так называемая «полка» максимального крутящего момента у него существенно длиннее. Как результат, на набор скорости в 60 км/ч «Садко» с ЯМЗ-534 тратит почти на четыре секунды меньше своего собрата с минским Д245.7. А при разгоне до 80 км/ч выигрывает и вовсе составляет почти семь секунд!

Немаловажно и то, что по заявленному производителем ресурсу, составляющему 700 тыс. км, ЯМЗ-534 превосходит минский двигатель в 1,4 раза, а межсервисный интервал у него больше в три раза – он равен 15 тыс. км.

Еще один плюс, который можно оценить, только оказавшись за рулем «Садко» с ярославским дизелем – в кабине стало гораздо тише. То есть по комфорту автомобиль, несмотря на кажущуюся утилитарность, постепенно все ближе и ближе приближается к более дорогим и современным аналогам. Удобные регулируемые сиденья, аккуратная пластиковая приборная панель с внушительным бардачком по правую сторону и мощная, эффективная в любой мороз печка, – все уже появилось у «Садко» раньше, а на ремоторизованной версии конструкторами существенно повышены надежность и функциональность органов управления, внедрены сцепление ZF Sachs, электронная педаль акселератора, электронные приводы спидометра и тахометра, двухконусные синхронизаторы второй и третьей ступеней

КПП и полуинтегральный рулевой механизм. Новшества облегчили, сделали более четким переключение передач и уменьшили усилие на руле. Осталось заменить притупившиеся между сиденьями чрезмерно тугие рычаги включения пониженной ступени «раздатки» и подключения переднего моста на современные тумблеры или кнопки, и тогда управление трансмиссией полностью лишится изъянов. Кстати, в дальнейшем такие тумблеры или кнопки в кабине «Садко» возможно появятся. Но только в следующем поколении: относящиеся к нему опытные образцы под названием «Ермак» завод показал в 2011 году.

Чтобы закончить с описанием внедренных в автомобиль новшеств, отметим, что установка нового двигателя потребовала изменения его подвески (в ней применили опоры Anvis). Систему питания укомплектовали полиамидными топливопроводами, а раму для повышения надежности сделали более прочной. Кроме того, у заказчиков появилась возможность оснастить «Садко» тахографом и системой ГЛОНАСС. А чтобы грузовики с ярославским мотором внешне отличались от остальных модификаций, им планируют изменить облицовку радиатора.

Хотя внедорожник с ЯМЗ-534 по целому ряду характеристик превосходит своего двойника с минским Д245.7, на заводе было решено выпускать и тот, и другой параллельно. Во-первых, парки многих традиционных покупателей уже укомплек-



ВЛАДИМИР РУДЕНКО,
начальник
управления
стратегического
маркетинга
дивизиона
«Силовые
агрегаты»
«Группы ГАЗ»

– Семейство ЯМЗ-530, включающее 4- и 6-цилиндровые дизели мощностью от 120 до 315 л.с., было подготовлено к освоению в серии еще 3 года назад. Но кризис 2008-2009 годов внес свои коррективы в наши планы, и мы готовились запустить производство к началу 2012 года. Однако, продление действия норм Евро-3 на 2012 год несколько притормозило этот процесс. Тем не менее, осенью прошлого года серийное производство на новом заводе, построенном специально под новые двигатели, было запущено. К началу 2013 года потребителям было поставлено более 900 дизелей семейства ЯМЗ-530. На сегодня темп их выпуска достигает 500-600 ед. в месяц. Так, за период с середины января по 18 февраля было реализовано 668 двигателей.

Семейство двигателей ЯМЗ-530 разработано нашими конструкторами в сотрудничестве с австрийской инженеринговой компанией AVL. Требованиям Евро-4 оно удовлетворяет без использования AdBlue, что упрощает последующую эксплуатацию техники.

Помимо «Садко» дизелем ЯМЗ-534 сегодня комплектуют автобусы Павловского автозавода и ряд образцов техники специального назначения, а в перспективе их получают минские среднетоннажные, уральские «сельхозники» и ГАЗ-3309.

тованы автомобилями с минскими дизелями, и брать модификацию с иным силовым агрегатом им не с руки. А во-вторых, «Садко» с ярославским мотором продается дороже:

повышение цены составило 24 тыс. руб. Немного, но для некоторых заказчиков и эти деньги существенны.

Константин Занурдаев



Высокий дорожный просвет, изменяемое давление в шинах и внедорожный рисунок протектора «елочной» позволяют «Садко» уверенно штурмовать даже глубокий снег



Модернизированный автомобиль обзавелся электронной педалью акселератора и электронными приводами спидометра и тахометра



Рычагом КПП работать легко, чего не скажешь об установленных между сиденьями рычагах «раздатки» и привода переднего моста

Техасо Urса. Навстречу Euro-6



С началом выпуска в Европе коммерческой автотехники экологического стандарта Евро-6, часть ее начала поступать и на наш рынок тоже. Поэтому компания Chevron предложила российским перевозчикам линейку масел для коммерческого транспорта Техасо Urса. В их основе – революционная технология ISOSYN. Она заключается в производстве кристально чистых базовых масел высокой степени очистки, в которые добавляется пакет высокоэффективных инновационных присадок, обеспечивающих диспергируемость сажи и снижающих образование отложений, а также минимизирующих степень увеличения вязкости в процессе эксплуатации двигателя. Кроме того, продукты линейки Urса на основе ISOSYN обладают высоким индексом вязкости и низкой температурой застывания. При этом смазочные материалы Urса соответствуют требованиям самых современных стандартов API (Американский Институт Нефти) и ACEA (Европейская ассоциация производителей автомобилей).

Бренд моторных масел Urса впервые появился на рынке 102 года назад. На сегодняшний день Urса включает в себя моторные, трансмиссионные и осевые масла, охлаждающие жидкости и присадки к топливу. Обновленная продуктовая линейка Urса соответствует строгим экологическим нормам (в том числе Евро-6) и при этом снижает расход топлива (Chevron утверждает, что совокупные преимущества использования продуктов Urса позволят повысить экономичность до 5%).

Масла Urса с технологией ISOSYN подходят для смешанных автопарков. Флагманские продукты из обновленной линейки Urса – моторные масла Urса Ultra X 10W-40 и Urса Premium TD 10W40/15W40. Первое из них – высокоэффективное полусинтетическое моторное масло для дизелей, производимое по технологии ISOSYN с добавлением малозольного пакета присадок с низким содержанием серных и фосфорных соединений (класса Low SAPS). А Urса Premium TD – устойчивые к изменению вязкости моторные масла для двигателей тяжелой техники и коммерческого транспорта. Они представлены в двух вариантах по вязкости: 10W-40 (полусинтетическое) и 15W-40 (минеральное), могут работать в дизелях стандартов от Евро-1 до Евро-5, в том числе оборудованных системами рециркуляции отработавших газов (EGR), системами избирательного каталитического восстановления (SCR), а также без сажевых фильтров (DPF).

Шины Continental: новые модели, новые технологии

На состоявшейся недавно пресс-конференции генеральный директор ООО «Континентал Тайерс РУС» Ярон Видмайер рассказал о ближайших планах концерна Continental, которым поставлена амбициозная цель занять 10% мирового рынка грузовых шин и 5% рынка шин индустриальных. В процессе осуществления этих планов в России уже увеличена гамма шин для портовой техники и предложены шины для подземных шахтовых машин и другой горнодобывающей техники. В более долгосрочные планы входит полное обновление ассортимента коммерческих и грузовых шин за счет моделей нового поколения (Generation 3) – для этого инвестируется 400 млн. евро. Эти шины будут иметь иную систему обозначения и другой рисунок боковины, чтобы даже зрительно отличаться от шин старых



серий. Принят план поэтапной замены ассортимента: 2013 год – шины для автобусов, 2014-2015 – шины для грузовиков, 2015 – шины для строительной техники и 2016 – зимние шины. Кроме того, концерн полностью берет в свои руки процесс восстановления изношенных шин.

SITA Nord устанавливает Optifleet



Транспортная компания SITA Nord, в парке которой насчитывается более 200 грузовиков, приняла решение установить на все свои автомобили систему Optifleet, разработанную специалистами Renault Trucks.

Благодаря функции геопозиционирования система Optifleet позволяет определять местонахождение одного или нескольких автомобилей, загружать технические и другие данные, получать информацию о режиме труда и отдыха водителей, поддерживать с ними связь, а также анализировать эффективность их работы и потребление топлива. Цель применения системы – улучшение эффективности использования парка и сокращение текущих эксплуатационных затрат. С технической точки зрения Optifleet сочетает в себе установленный на автомобиле электронный калькулятор, телематическую систему для передачи информации и веб-сайт, на котором она хранится.

Volvo. Адаптированное руление

В феврале компания Volvo Trucks представила систему Volvo Dynamic Steering, сочетающую в себе классическую систему рулевого управления с гидроусилителем и встроенный в рулевой механизм электродвигатель, адаптирующийся к условиям движения. На скоростных автомагистралях новая система обеспечивает повышенную курсовую устойчивость и сглаживает неровности дороги, а на малой скорости позволяет управлять полностью загруженным грузовиком буквально одним пальцем. Работа примаикающего к рулевому валу электродвигателя регулируется модулем электронного управления. Использование Volvo Dynamic Steering позволяет снять с водителей часть физической нагрузки, защищая их от развития целого ряда профессиональных заболеваний.

Demiroren – запчасти для грузовиков

Компания Rumelia-APS Group начала поставки в нашу страну запасных частей для грузовых автомобилей под брендом Demiroren, лидирующим на турецком рынке автокомпонентов для коммерческого автотранспорта. Речь идет о более чем 40 наименованиях выполненной с высоким качеством продукции, среди которой клапаны, шатуны, прокладки и поршни, уже доступные покупателям на российском рынке автозапчастей. С 2012 года компания Rumelia-APS Group – эксклюзивный дистрибьютор бренда Demiroren на территории России.

AWM DEF BLUE сравнили с AdBlue



В декабре прошлого года Научно-исследовательский и проектный институт карбамида и продуктов органического

синтеза провел инициированные компанией AWM Group LLC исследовательские испытания жидкости AWM DEF Blue – раствора мочевины высшей степени очистки (32,5%) в деминерализованной воде (67,5%), предназначенного для применения в качестве добавочной рабочей жидкости в системах SCR дизельных двигателей. По результатам испытаний AWM DEF Blue превзошла по многим показателям жидкость AdBlue, по всем своим характеристикам подтвердив полное соответствие международному стандарту ISO 22241-2 – одному из самых высоких стандартов качества.

Сжатый газ плюс АКП Allison

Американская транспортная компания Saddle Creek Transportation решила постепенно отказаться от использования дизельных грузовиков с механическими коробками передач в пользу автомобилей с двигателями, работающими на сжатом природном газе, в паре с которым установлены автоматические коробки передач. Аргументация перевозчика проста: цены на дизельное топливо значительно выросли и оказались в два раза выше, чем на газовое топливо. Автомобильный парк компании состоит из почти 400 грузовиков, среди которых несколько новых седельных тягачей Freightliner M2, оснащенных полностью автоматическими коробками



передач Allison серии 3000 и двигателями Cummins на сжатом газе. Тягачи оказались настолько эффективными в эксплуатации, что руководство компании приняло решение приобрести еще несколько таких машин.

С учетом рельефа местности

Компания Bosch представила новую инновационную систему помощи водителю, получившую название Eco.Logic motion. Используя дополнительные навигационные данные, она оптимизирует работу двигателя и трансмиссии, снижая тем самым расхода топлива и вредные выбросы.

На основе цифровой карты система Eco.Logic motion создает трехмерную модель пространства, в которую включена информация о спусках, подъемах и поворотах. Эта модель в сочетании с точными данными о местоположении транспортного средства, полученными с помощью GPS, дает подробное представление о характере местности. Сопоставив его с параметрами движения автомобиля, программное обеспечение определяет наиболее выгодную стратегию вождения: рассчитывает оптималь-



ную скорость и выбирает передачу, соответствующую текущему участку пути, в результате скорость увеличивается или снижается там, где это необходимо или, например, исключаются лишние переключения передач незадолго до вершины подъема. Использование Eco.Logic motion позволяет снизить расход топлива в среднем на 3%. Одновременно уменьшаются и выбросы CO₂.

Управляет 3S-Telematica

Специалисты компании 3S-Telematica разработали мобильное приложение с функциями управления автомобилем. Благодаря его применению с марта 2013 года пользователи смогут определять местоположение транспортного средства, а также управлять автозапуском его двигателя и целым рядом других систем.

Continental LifeCycle. Восстановленные индустриальные шины

В самом начале марта подразделение коммерческих шин Continental выпустило новый экологичный продукт – цельнолитые индустриальные шины Continental LifeCycle, при производстве которых в качестве сырья используют переработанные каркасы уже бывших в употреблении шин, что снижает их конечную стоимость.

С каркасов, прошедших отбор в ходе тщательного стандартизованного контроля качества Continental, полностью удаляются остатки старого протектора, которые заменяют новым протектором из резиновой смеси, идентичной той, из которой изготавливают новые шины. При подобной технологии повторно используется около 65% прежней покрышки и 35% нового материала. Остальные этапы производства шин Continental LifeCycle идентичны созданию других видов цельнолитых шин.



Bosch. Новые грузовые лампы



На смену лампам серий Trucklight +100 и Trucklight Heavy Duty компания Bosch вывела на рынок новую линейку высоконадежных ламп Trucklight Maxlife, объединяющих в себе свойства двух своих предшественниц и подходящих практически для всех типов фар с напряжением 24 В, которые используются в коммерческих автомобилях, автобусах и спецмашинах. Таким образом, Bosch оптимизировал свою программу по 24-вольтовым автомобильным лампам, сделав ее более универсальной.

Альтернатива для автокрановых заводов



На фоне продолжающейся в мировой экономике рецессии, конкуренция на рынке гидравлики для строительно-дорожных машин России и СНГ продолжает расти. Постоянно расширяется предложение продуктов, в том числе, и в сегменте аксиально-поршневых машин (АПМ) с наклонным блоком, которые на заводы-производители спецтехники региона сегодня поставляют не только отечественные, но и импортные производители: Bosch Rexroth (Германия), Sunfab (Швеция), Aber (Португалия) и другие. На собственную долю рынка в этом сегменте, очевидно, рассчитывает и один из старейших производителей гидравлики в СНГ, группа предприятий «Гидросила», активно расширяющая ассортимент собственных продуктов.

В конце прошлого года на рынке появились аксиально-поршневые гидромоторы с наклонным блоком MBV10, выпускаемые группой предприятий «Гидросила». В первую очередь новинка может заинтересовать производителей автокранов, которым «Гидросила» предлагает комплексные поставки силовых компонентов гидросистем: регулируемый гидромотор плюс нерегулируемый гидронасос.

На данный момент под торговой маркой компании выпускаются аксиально-поршневые регулируемые гидромоторы с наклонным блоком с рабочим объемом 112 см³/об и максимальным углом наклона 26°, наряду с нерегулируемыми аксиально-поршневыми насосами с наклонным блоком с рабочими объемами 56 и 112 см³/об с углом наклона 26°, а также с рабочими объемами 56 и 107 см³/об с углом наклона 40°. Все перечисленные модели аксиально-поршневых машин, выпускаемые сегодня на мощностях предприятий группы, взаимозаменяемы с аналогичными узлами других отечественных и иностранных производителей, широко применяющимися сегодня на автокранах, погрузчиках и другой строительной-дорожной технике.

В прошлом году представителями группы предприятий «Гидросила» сообщалось,

что для производства АПМ с наклонным блоком закуплено 32 единицы нового высокоточного оборудования, а при его организации были применены подходы, доказавшие свою эффективность на предприятиях мировых лидеров самых разных отраслей промышленности. Так, новое производство было выделено в отдельную продуктовую команду с собственными конструкторской, технологической и производственной службами, находящимися

непосредственно в цеху. Это практика, призванная повысить оперативность решения текущих вопросов и управляемость производственных процессов, а значит, полностью и своевременность удовлетворения потребностей заказчика каждой конкретной партии гидроагрегатов. Также на производстве размещена собственная лаборатория контроля качества продукции, оснащенная современным автоматизированным оборудованием, позволившим свести к минимуму влияние «человеческого фактора» и вероятность связанных с ним погрешностей в результатах контроля.

Согласно заявлениям представителей компании, организация нового производства дала возможность претворить в жизнь технические решения, позволяющие узлам выдерживать пиковые давления до 400 bar, которые ранее использовались «Гидросилой» в конструкции АПМ с наклонной шайбой.

Применение принципов бережливого производства и высокопроизводительного оборудования направлено, прежде всего, на минимизацию производственных затрат. Судя по всему, именно это позволило «Гидросиле» предложить потребителям более привлекательные цены на аксиально-поршневые моторы и насосы с наклонным блоком. Причем сделано это, как заверяют в компании, без потери их качества.

Таким образом, «Гидросила» демонстрирует готовность серьезно побороться за потребителя не только в сегменте комплектующих для автокранов, но и в целом на рынке гидравлических компонентов для строительной-дорожной техники как отечественного, так и импортного производства.





Совершенным двигателям – совершенное масло

В России едва вступили в силу экологические стандарты Евро-4, а многие из наших международных перевозчиков, нацеленных на Европу с ее более жесткими требованиями к чистоте выхлопа, уже успели обзавестись грузовиками, удовлетворяющими стандартам Евро-5 и EEV. Такие автомобили оснащены более совершенными двигателями, которые требуют более совершенных моторных масел. Таких, как LIQUI MOLY Top Tec Truck.



Грузовым автомобилям среднего и тяжелого классов, различного специализированному автотранспорту, а также автобусам, оснащенным двигателями экологического стандарта Евро-5 или EEV*, требуются моторные масла нового поколения. И это не пустые слова. Дело в том, что основная масса вышеназванных транспортных средств укомплектована сажевыми фильтрами, без которых попросту невозможно добиться резкого сокращения выбросов твердых частиц. Такие фильтры очень чувствительны к применяемому моторному маслу. И если оно придется им не по вкусу, то продолжительность срока службы подобных устройств неминуемо сократится, причем существенно, в два, а то и в три с лишним раза! То есть неправильно подобранное масло однозначно загубит сажевый фильтр, а это, в свою очередь, сделает автомобиль неработоспособным.

Казалось бы, каким образом моторное масло может ока-

заться в фильтре, через который не проходит ничего кроме отработавших газов? Причина кроется тоже в газах, но только картерных. Поскольку картерные газы сильно насыщены различными токсичными веществами, у современных автомобилей они не выбрасываются в атмосферу, а направляются для дожигания в цилиндры двигателя. Оттуда продукты горения масла как раз и попадают в систему выхлопа. Получается, они неминуемо оказываются в сажевом фильтре со всеми вытекающими последствиями. Причем последствия эти усугубляет то, что замена подобного фильтра – крайне дорогое удовольствие, ставящее под угрозу и так не очень высокую по нынешним временам рентабельность перевозок. Да, фильтр может прослужить весь отпущенный ему производителем срок, но при условии, если используется правильное моторное масло, которое ему не повредит. Получается, эконо-

мить на современных моторных маслах – себе дороже. Это как раз тот самый случай, когда скупой платит дважды: в результате преждевременного выхода сажевого фильтра из строя перевозчик с одной стороны раскошеливается на его замену, с другой – теряет прибыль в результате незапланированного простоя автомобиля. И это – последствие по сути копеечной экономии!

Отсюда вывод: современному дизелю более высокого, чем Евро-4, экологического стандарта требуется современное, специально разработанное моторное масло. Такое, как Top Tec Truck, которое выпускает компания LIQUI MOLY и которое, начиная с 2012 года, активно поставляется в нашу страну. Оно специально разрабатывалось для применения в двигателях экологических классов Евро-5 и EEV и сегодня по праву считается одним из самых лучших и эффективных среди аналогов. Масло LIQUI MOLY Top Tec Truck не только не снижает ресурс сажевых фильтров, но и отлича-

ется передовыми свойствами и характеристиками!

Среди свойств, которые характеризуют моторное масло LIQUI MOLY Top Tec Truck, прежде всего, следует отметить замечательные пусковые качества при низких температурах, широкий спектр применения, всесезонность, повышенный интервал замены, позволяющие экономить топливо энергосберегающие качества и совместимость с PDF-фильтрами (low SAPS). Сегодня российским перевозчикам предложены сразу несколько видов LIQUI MOLY Top Tec Truck, различающихся своими свойствами.

Остается добавить, что в нашей стране моторные масла LIQUI MOLY Top Tec Truck можно приобрести у оптовиков или дилеров компании, в магазинах фирменной торговой сети или на грузовых автосервисах. Они предлагаются в удобной 20-литровой таре для индивидуального или в 205-литровой таре для корпоративного использования.



Top Tec Truck 4050 10W-40 –

синтетическое моторное масло, обладающее повышенной высокотемпературной вязкостью и соответствующее жесточайшим европейским требованиям ACEA E6. Допускается применение в несмешанном состоянии в двигателях автомобилей стандарта Евро-4 и Евро-5. Безопасно для сажевых фильтров и систем нейтрализации дизельных выхлопных газов.

Масло гарантирует непревзойденную защиту от износа, высокую устойчивость масляной пленки в тяжелых условиях эксплуатации, а также отличную чистоту двигателя. Прекрасная устойчивость к старению позволяет обеспечить максимальные интервалы замены масла, что повышает эффективность эксплуатации автотехники.



Top Tec Truck 4250 5W-30 –

маловязкое синтетическое моторное масло, соответствующее требованиям ACEA E6 и обладающее при этом отличными низкотемпературными и энергосберегающими свойствами, достигнутыми за счет сниженной вязкости. Рассчитано на применение в двигателях стандартов Евро-4 и Евро-5 последних поколений европейских грузовиков. Безопасно для сажевых фильтров и систем нейтрализации дизельных выхлопных газов. Масло гарантирует надежную защиту от износа, высокую устойчивость масляной пленки при любых условиях эксплуатации и отсутствие отложений в маслопроводах.

Отличная устойчивость к старению позволяет обеспечить максимальные интервалы замены масла.



Top Tec Truck 4350 5W-30 –

синтетическое моторное масло новейшей разработки компании LIQUI MOLY. Оно соответствует самому новому классу экологически чистых масел в Европе ACEA E9. Это масло, обеспечивающее пуск двигателя при температуре до -45 °С, получило именно допуск Volvo VDS4, необходимый для применения в автомобилях Volvo с двигателями уровня Евро-4, Евро-5 или EEV. Кроме того, Top Tec Truck 4350 5W-30 не только удовлетворяет последним азиатским (JASO DH-2) и американским (API CJ-4) требованиям, но и превосходит их, что позволяет использовать его для экологически безопасных грузовиков, произведенных в указанных регионах. Стоит особо отметить, что моторное масло Top Tec Truck 4350 можно применять не только для автомобильного транспорта, но и для карьерной, шахтной, строительной или сельскохозяйственной техники, к которой предъявляются высокие экологические требования.



Top Tec Truck 4450 15W-40 –

самое передовое по своему химическому составу и свойствам синтетическое моторное масло класса ACEA E9, предназначенное для автомобилей экологического стандарта Евро-4, Евро-5, EEV и даже Евро-6. Оно превосходит самые новые азиатские (JASO DH-2) и американские (API CJ-4) требования, а потому пригодно для применения в двигателях не только европейских, но также американских и японских экологически чистых грузовиков и автобусов.

* EEV – так называемый добровольный экологический стандарт Enhanced Environmentally friendly Vehicles, по своим требованиям лишь немного уступающий стандарту Евро-6, который начнет действовать в Европе в следующем году.

ЛиАЗ-5293 на сочинских маршрутах

Ликийский автобусный завод в конце 2012 года отправил в Сочи партию из 108 городских автобусов ЛиАЗ-5293. Их приобрели по целевой программе, разработанной администрацией Краснодарского края.

В будущую столицу зимних Олимпийских игр поступили автобусы новой модификации ЛиАЗ-5293.60, оснащенные двигателем ЯМЗ-536 экологического стандарта Евро-4 и автоматической коробкой передач ZF. По заказу сочинских транспортников автобусы получили панорамное лобовое остекление, кондиционеры салона и двуязычную электронную систему информирования пассажиров. Расход топлива новых машин на уровне 30-35 л на 100 км, межсервисный пробег – 25 000 км, уровень шума не более 92 дБа.

Общая вместимость пассажирского салона – 104 места, из них 24 сидячих.

Автобусы поступили в парки МУП «Сочиавтотранс» и МУП «Лазаревскоеавтотранс». В декабре они вышли на маршруты города-курорта.



Первая «десятилетка»



В 2013 году исполняется 10 лет с начала выпуска автобуса «Волжанин-5285». Он стал одной из первых отечественных разработок в междугородном сегменте, в советское время занятым венгерскими «Икарусами» и украинским ЛАЗ-699. Сейчас «юбиляр» производится в городе Волжском под новым названием Volgabus Delta.

Одна из последних крупных поставок модели Delta – 23 автобуса для

ООО «Газпром Переработка», где их будут использовать для внутрикорпоративных перевозок по территории Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов. Оснащение машин не дешевое, но определенно надежное, что весьма важно в суровых условиях эксплуатации. Двигатель MAN стандарта Евро-5, АКП ZF Ecolife, из дополнительного оборудования стоит отметить гидропривод вентилятора охлаждения двигателя, дополнительный генератор повышенной мощности и усиленную систему отопления.

Холдинг Volgabus наметил на этот год проведение рестайлинга модели и увеличение числа модификаций, в том числе за счет использования силовых агрегатов, выпускаемых компаниями, входящими в состав концерна Ashok Leyland. Напомним, что этот концерн является стратегическим партнером волжского завода.

Башкирские «низкополы»



В Уфу поступила первая партия из пяти низкопольных троллейбусов БТЗ-52763А. Эта модель была разработана в 2012 году на Башкирском троллейбусном заводе. Из основных особенностей новых троллейбусов можно выделить оригинальный

внешний вид (благодаря применению стеклопластиковой облицовки передка), низкий уровень пола во всех дверных проемах, энергосберегающее светодиодное освещение и экономичную систему управления (импульсную на IGBT-транзисторах). Машины комплектуются асинхронными тяговыми двигателями мощностью 180 кВт. Общее число мест в пассажирском салоне – 100, из них 25 для сидения.

Это вторая поставка БТЗ-52763А в эксплуатационные предприятия. Пионером по освоению новой модели стало Стерлитамакское троллейбусное управление, также получившее пять таких машин, но еще в 2012 году.

«Витовты» для Калининграда и Тулы



В 2012 году в троллейбусных парках двух российских городов, Калининграда и Тулы, стали эксплуатироваться белорусские низкопольники 4-го поколения.

Троллейбусы БKM 42003 «Витовт» кардинально отличаются от своих «собратьев» по внешнему виду и планировке пассажирского салона. База этих 12-метровых транспортных средств составляет солидные восемь метров. Две пассажирские двери и низкопольный салон расположены в пределах базы, весь передний свес отдан под кабину водителя, задний – под пассажирскую «галерку» и отсек для основных агрегатов (двигатель, компрессор, блоки конденсаторов). Заявленная заводом-изготовителем пассажировместимость троллейбусов – 115 чел., количество сидений – 29. «Витовты» комплектуются системой автономного хода на основе конденсаторных батарей, позволяющей преодолевать под полной нагрузкой расстояния до 5 км.

В Калининград и Тулу поступили по 10 троллейбусов БKM 42003. Также белорусские низкопольники 4-го поколения эксплуатируются в Минске и Тирасполе. Испытания модели БKM 42003 проходили в Санкт-Петербурге, Казани, Ахшабаде, Вильнюсе и некоторых других городах СНГ и Прибалтики.

ГОЛАЗ для Сочи



«Группа ГАЗ» поставит до конца этого года 709 автобусов ГОЛАЗ большого и особо большого классов для транспортного обслуживания гостей и спортсменов Олимпийских и Паралимпийских зимних игр в Сочи 2014 года. Общая стоимость техники превышает 6 млрд. руб. Речь идет о 282 автобусах большого класса ГОЛАЗ-5251 «Вояж» вместимостью 60 пассажиров (включая 150 машин в специальном исполнении для инвалидов-колясочников), 370 автобусов особо большого класса ГОЛАЗ-6228 на 95 пассажиров (включая 77 машин в специсполнении) и 57 туристических 45-местных автобусов ГОЛАЗ-52911 «Крузи».

Троллейбус с улыбкой



Польский завод AMZ-Kutno, специализирующийся на выпуске микроавтобусов и спецтехники на базе фургонов европейских марок, с недавних пор также стал известен как производитель 10- и 12-метровых низкопольных городских автобусов City Smile. А теперь еще и троллейбусов – в феврале на улицы чешского города Острава вышел низкопольный троллейбус AMZ City Smile 12T.

Слово Smile, то есть «улыбка», в названии нового семейства городского транспорта присутствует не зря: передние маски низкопольных автобусов и троллейбусов AMZ действительно «улыбаются» пассажирам, а на выставочных экспонатах «дружелюбность» польских новинок подчеркивается еще и скругленными оконными линиями. И AMZ City Smile 12T сохранил «фамильные черты». С точки зрения конструкции и характеристик это стандартная по компоновке низкопольная 31-местная машина, рассчитанная на перевозку 105 пассажиров.

AMZ City Smile 12T – совместный проект завода AMZ-Kutno и чешской фирмы Segeles, предоставившей для троллейбуса современное тяговое электрооборудование TV Europulse. Сейчас новинка проходит техническую обкатку, по результатам которой будет принято решение о ее дальнейшей эксплуатации в Острове или другом городе Евросоюза.

Газовый MAN на испытаниях

Компания «МАН Трак энд Бас Рус» проводит испытания низкопольного городского автобуса MAN Lion's City, работающего на сжатом природном газе (метане). В 2012 году этот автобус эксплуатировался в МУП «Челябавтотранс», а в феврале текущего года был передан для работы в Уфимское ПАТП №1.

Автобус MAN A21 Lion's City NL313 CNG готов принять на борт до 109 пассажиров, при этом в нем установлено 31 сидение. Салон полностью низкопольный. Рядный 6-цилиндровый дизель MAN E2876 LUH03 (Евро-5, EEV), развивает 310 л.с. Он агрегирован с механической 6-ступенчатой КПП ZF. Для хранения метана на крыше машины установлены восемь баллонов общим объемом 1712 л.

В 2011 году автобус участвовал в автопробеге газовой техники «Голубой коридор», успешно прошел всю трассу от Екатеринбурга до Москвы.



Электроника → Транспорт

2013

VII МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

Совместно с выставкой
ЭлектроТранс 2013
<http://www.electrotrans-expo.ru>

22-24 мая 2013 г.
Москва, ВВЦ

Информационные технологии для транспорта и транспортной инфраструктуры

ТЕМАТИКА:

- Системы диспетчеризации и управления транспортным парком (грузовые автоперевозки, пассажирский транспорт, такси, электротранспорт)
- 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

КОНФЕРЕНЦИЯ

«Практические особенности внедрения информационно-навигационных технологий на современном транспортном предприятии»

Организатор: «Профессиональные Конференции», тел. +7(495) 66-324-66

ПОДДЕРЖКА:

КОНТАКТЫ:

тел.: +7(495) 287-4412
E-mail: info@e-transport.ru

http://www.e-transport.ru



Взаимодействие
Ликинского автобусного
завода с правительством
Московской области
стало лейтмотивом
пресс-тура, проведенного
компанией «Группа ГАЗ»
для ведущих российских
СМИ. Мероприятие,
участие в котором
принимала делегация
областного правительства
во главе с исполняющим
обязанности губернатора
Подмосковья Андреем
Воробьевым, началось
со знакомства с
производственными
подразделениями,
а закончилось
осмотром автобусов,
предназначенных для
Олимпиады-2014.

ЛиАЗ

Без остановки в развитии

Главный элемент

Каждый раз, попадая на ЛиАЗ, поневоле ловишь себя на мысли, что предприятие не останавливается в своем развитии, а коллектив способен решать сложнейшие задачи, которые ставит перед ним жизнь.

Сварочный цех, экскурсию по которому проводил управляющий директор завода Александр Казаков, изготавливает кузова полунизкопольных автобусов, а также низкопольных автобусов большого и особо большого классов. Основа кузова – несущий сварной каркас, в основе которого – профильные трубы из углеродистой и легированной стали, обеспечивающие повышенную прочность конструкции. Главные сборочные узлы (каркасы основания, крыши и боковины) формируются в сварочных кондукторах, гарантирующих геометрическую точность и прочность. При изго-

товлении кузовов используется контактная, газовая и полуавтоматическая дуговая сварка в среде защитных газов. Чтобы повысить качество сварных швов и увеличить производительность, в минувшем году предприятие закупило современное оборудование, включая лазерный комплекс для резки труб стоимостью 40 млн. руб. В этом году планируется пополнить арсенал оборудования на сумму свыше 33 млн. руб.

По словам Александра Казакова, изюминка производства – главный кондуктор для сборки кузовов, в котором стыкуют их основные узлы и определяют геометрию каркаса. Сегодня здесь выполняют сборку всех моделей. Отклонение по геометрии не превышает 5 мм на 12 м общей длины.

Как раз в день нашего визита, 12 февраля, завод заложил первый кузов низкопольного газового автобуса стандарта EEV для

Подмосковья. А старт процессу, нажав символическую кнопку, дал Андрей Воробьев. В Московскую область до конца мая поставят 29 автобусов большого класса ЛиАЗ-5292 экологического стандарта EEV. Их общая стоимость превышает 230 млн. руб.

Чтобы кузов не ржавел

ЛиАЗ – единственный в России изготовитель автобусной техники, использующий в производстве катафорезный метод антикоррозийной защиты кузова. Его применение увеличивает продолжительность защиты от сквозной коррозии до 12 лет. Инвестиции в производство составили свыше 80 млн. руб.

Как сообщил директор по развитию ЛиАЗа Игорь Воробьев, проведенная в этом январе модернизация линии катафорезного грунтования позволит окрашивать продукцию в соответствии с международным



Андрей Воробьев (слева) и Александр Казаков во время старта закладки первого кузова низкопольного газового автобуса

стандартом ISO 9001, принятым в автомобильной промышленности. При этом завод будет максимально использовать ресурсосберегающие технологии и современные грунтовочные материалы. На линии установлено оборудование таких известных брендов, как Siemens, KSB



Сварочный цех

Модернизированный участок натафореза нузова
онрасочного комплекса

и Alting. Создание на участке замкнутой системы использования деминерализованной воды и грунта, а также системы ультрафильтрации позволит сократить на 20-30% затраты на обслуживание комплекса.

Венец процесса

Венец технологического процесса на Ликинском автобусном заводе – 3,5-километровый главный конвейер, на котором изготавливают восемь базовых моделей и 30 различных модификаций. Он состоит из участков агрегатной и окончательной сборки. На первом монтируют двигатель и его системы, переднюю ось и задний мост, системы питания и электрооборудования, рулевой механизм и тормозную систему, системы отопления и охлаждения. На втором участке выполняют окончательную сборку и салонные работы. После этого автобус диагностируют на тор-

можном стенде и отправляют в 50-километровый пробег. Для качественной сборки применяют оборудование с регулируемым моментом затяжки и электронные средства контроля.

С конца прошлого года завод освоил выпуск автобусов с дизелями ЯМЗ-536. Как отметил директор по логистике и закупкам ЛиАЗа Алексей Крупинов, по своим показателям этот двигатель не уступает зарубежным конкурентам. При этом экологический стандарт Евро-4 у него достигается без применения AdBlue, что значительно упрощает последующую эксплуатацию автобусов. Более ста таких ЛиАЗов уже отправлены в Сочи.

Кроме этого, на автобусы можно установить двигатель MAN или Cummins уровня Евро-4 и Евро-5. В целом география поставок материалов и комплектующих объединяет 240 поставщиков, от которых

поступает свыше 4 тыс. различных компонентов. Одно рабочее место на ЛиАЗе создает 37 рабочих мест на других заводах страны.

Выставка достижений

На выставке готовой продукции, развернутой на заводе, директор дивизиона «Автобусы» «Группы ГАЗ» Николай Одинцов обратил внимание на то, что ЛиАЗ первым в России создал и запустил в серию 18-метровый сочлененный автобус ЛиАЗ-6212, низкопольную гамму автобусов ЛиАЗ-5293, 5292 и 6213, газовые модификации (метан), а также гибридный автобус. В 2011 году начат выпуск низкопольных городских автобусов экологических стандартов Евро-5 и EEV, а в 2012 году представлен электробус ЛиАЗ-6274 на базе низкопольного ЛиАЗ-5292.

В экспозиции находился также ГолАЗ-5251 «Вояж» для об-

служивания Олимпиады 2014 года. До конца года «Группа ГАЗ» поставит 709 голицыньских автобусов большого и особо большого классов для перевозки гостей и спортсменов XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр в Сочи. Их общая стоимость – свыше 6 млрд. руб.

Как заявил Николай Одинцов, контракты на поставку техники заключены между поставщиком Игр 2014 года ООО «Русские автобусы» и основным транспортным оператором Олимпиады ГУП «Мострансавто». Речь идет о 282 «Вояжах» (включая 150 машин в специальном исполнении для пассажиров с ограниченными возможностями), 370 ГолАЗ-6228 особо большого класса (включая 77 машин в специсполнении) и 57 туристических ГолАЗ-52911 «Крузиз».

Валерий Васильев



Главный конвейер ЛиАЗа



Олимпийский ГолАЗ-52911 «Крузиз»

Техника спасения



В первых числах февраля в Нижнем Новгороде журналистам продемонстрировали сразу три довольно интересных спецавтомобиля, каждому из которых по-своему предстоит заниматься спасением жизней людей. Разработаны они компанией «Промтех», все три года с момента своего основания специализирующейся на создании и производстве различной автотехники на базе как отечественных, так и зарубежных малотоннажников. Уровень показанных машин оказался на удивление высок для сравнительно молодого производителя. Но это если не знать, что «Промтех», по сути, стал наследником промышленной группы «Самотлор-НН», до 2009 года считавшейся бесспорным фаворитом данного рыночного сегмента.



Николай Сандугей уверен, что за счет внедрения сразу нескольких новых продуктов его компания вскоре значительно упрочит позиции в своем рыночном сегменте.

Возвращение бренда

Еще каких-то пять лет назад образованная в 1996 году нижегородская компания «Самотлор-НН» уверенно лидировала на российском рынке пассажирской, медицинской и другой специализированной техники, созданной на базе цельнометаллических автофургонов как отечественных, так и зарубежных марок. Во второй половине «нулевых» под этим брендом даже начали изготавливать слегка видоизмененные городские автобусы МАЗ и готовились к производству самостоятельно разработанных автобусов малого и среднего классов. Но осенью 2008 года

российская экономика вслед за мировой вошла в штопор, и начатое в Семенове совместно с Iveco возведение завода по выпуску малотоннажников Daily волею судьбы оказалось заморожено на самой неудобной стадии, когда немалые деньги в строительство и оборудование уже вложены, а до выпуска продукции дело не дошло. Это и потянуло компанию на дно. В результате в 2009 году у нее появился преемник, ООО «Промышленные технологии», сокращенно «Промтех», сохранивший за собой одну из трех прежних производственных площадок. А сам бренд «Самотлор-НН» начал возвращение на рынок постепенно, по мере того как но-

вая компания вставала на ноги. Теперь на флагах, реющих над ее выставочными площадками, вместе с новым можно увидеть и прежнее название, а сама компания все увереннее отвоевывает утраченные в кризис позиции, расширяя выпуск пассажирских, медицинских и прочих специальных машин. В 2012 году из ворот завода спецавтомобилей «Промышленные технологии» вышло 1700 ед. автотехники различного назначения, рост производства составил 40% в количественном и 80% в денежном выражении. Интересно, что многие компоненты, которые применяются при перделке серийных фургонов, предприятие изготавливает самосто-

ятельно. Это касается различных металлоконструкций, мебели, деталей интерьера, приемных устройств и сидений. Сравнительно недавно заработал участок формовки пластиковых деталей, включая цельную пластиковую крышу – экономисты «Промтех» подсчитали, что ряд компонентов выгоднее производить самим, чем закупать на стороне. В результате расширения технологических возможностей компания сделала

следующий шаг в своем развитии: освоила выпуск автомобилей с модульными кузовами. Два из них нам как раз и довелось увидеть в феврале, во время посещения ее завода.

Спасти и доездить

«Что самое ценное в машине скорой помощи?» – спросил собственник завода спецавтомобилей «Промышленные технологии» Николай Сандугей, подводя нас к новому реанимационному автомобилю. И сам же ответил: «Это врачи! А значит, им нужно обеспечить максимально удобные, комфортные и безопасные условия работы с пациентом!».

Если переделывать в реанимобиль обычный малотоннажный цельнометаллический фургон, подобные условия не создашь – попросту не хватит внутреннего пространства. Выход – взять тот же малотоннажник, но только в виде шасси, и установить на нем более просторный полностью оригинальный кузов. Вот какие кузова и начал делать «Промтех». В их основе – стальной каркас с внешней обшивкой из лакированной стали. Между ней и внутренней обшивкой из композитов сделан термоизоляционный слой из экструдированного полистирола.

Как результат, кузов у реанимобиля, разработанного «Промтехом» на шасси Peugeot Boxer, получился выше и, что важно, шире, чем у стандартного цельнометаллического фургона той же модели. На первый взгляд поперечный размер увеличился не сильно, но, тем не менее, даже небольшая прибавка позволила врачам при необходимости подойти к уложенному на носилки пациенту с любой стороны, а не с одного бока, как в обычном реанимобиле. То есть шансы на оказание квалифицированной помощи в максимально полном объеме удалось повысить, что крайне важно в условиях нынешних городских пробок, когда часто не хватает времени довести до больницы пациента в критическом состоянии, и требуется начать операцию уже в пути. Не случайно подобные «модульные» реанимобили в последние годы стали чрезвычайно распространены в Евро-

пе. А теперь их получают и наши медицинские учреждения.

В интересах МЧС

Близкий по концепции автомобиль-фургон, но уже на базе Volkswagen Crafter, «Промтех» предложил МЧС. Сразу за стандартной кабиной у него находится пассажирский отсек, точнее – не отсек, а целый жилой модуль, в котором помимо сиденья, трансформируемого в две расположенные одна над другой спальные полки, размещены вещевые ящики, умывальник, холодильник, оборудование для приготовления пищи и даже туалетная кабина! И все это – для экипажа из двух человек! Правда, речь в данном случае идет не просто о спасателях, а о мобильной группе, в распоряжении которой – пара мотоциклов, перевозимых в задней части кузова. Плюс электрогенератор и боксы для хранения запчастей. Такой вот у «Промтеха» получился мобильный мотоцикл-парковка повышенного комфорта!

Единственный недостаток двух показанных компаний машин с модульными кузовами – отсутствие полного привода: у Boxer он передний, а у Crafter – задний. Оба уверенно везли себя на асфальте, но, оказавшись на запорошенном снегом участке, начали испытывать трудности. К примеру, и один, и второй, выезжая с второстепенной дороги на главную, с трудом перебрались через оставленный снегоочистителем снежный гребень. Ладно, реанимобиль: его, как правило, используют локально и на благоустроенных дорогах. Но технику МЧС в любой момент могут бросить на борьбу с наводнением, снегопадом или другим стихийным бедствием! Заднеприводный Crafter да еще со столь внушительной колесной базой в подобных обстоятельствах вполне может спастись. Здесь нужна минимум полноприводная, а еще лучше – внедорожная модификация.

Впрочем, среди трех показанных «Промтехом» автомобилей один все же был полноприводником. Это предназначенная для МЧС машина быстрого реагирования на базе стандартного цельнометаллического фургона Ford Transit. В ее грузовом отделе специалисты компании



Сегодня одно из главных направлений для ООО «Промтех» – выпуск медицинских автомобилей



В этом отделении МЧС построенного для МЧС автомобиля быстрого реагирования есть полный комплект оборудования для автономного проживания



К установленным в модульном кузове реанимобиля носилкам врач может подойти буквально с любой стороны



Этот Ford Transit, предназначенный для МЧС, обладает полноприводной трансмиссией

установили стеллажи, одновременно соединив его проходом с пассажирским отсеком.

Появление автомобилей с модульными кузовами – только один из шагов, предпринимаемых «Промтехом» для завоевания более весомых рыночных позиций. В числе других шагов можно назвать создание перспективной гаммы социальных и школьных автобусов (государственные и региональные программы по их приобретению должны заработать в самое ближайшее время), а так-

же разработку перспективного электромобиля, который сейчас проходит эксплуатационные испытания. Кроме того, в среднесрочной перспективе планируется создание и освоение в производстве высококлассных изотермических фургонов и автобусов малого класса собственной конструкции, которые будут базироваться на зарубежных шасси. Обо всех этих новинках мы, конечно же, будем рассказывать по мере их появления.

Константин Занурдаев