АВТОТРАК № 3 2013
WWW.AUTOTRUCK-PRESS.RU

ВСЁ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОТРАК

№ 3 АПРЕЛЬ 2013

ГРУППА ГАЗ ПОКАЗАЛА «САДКО»: В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ ПРЕДСТАВИЛИ ПРЕЕМНИКА «ШИШИГИ»

СТР. 30

РАБОТЯГА FORD CARGO: ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУРЕЦКОГО ГРУЗОВИКА

СТР. 46

DAF ОБНОВИЛСЯ ПОЛНОСТЬЮ: ГОЛЛАНДЦЫ ПОКАЗАЛИ НОВЫЕ СРЕДНИЕ И ЛЕГКИЕ ГРУЗОВИКИ

СТР. 40

ISSN 1812-5107

реклама ЗАО "Вольво Восток"

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

НОВЫЙ VOLVO FH16

VOLVO

Volvo Trucks. Создавая будущее

С НОГ НА ГОЛОВУ

Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы и консалтинговая компания Strategy Partners Group, российский стратегический консультант, входящий в группу компаний ОАО «Сбербанк России», подвели итоги исследования грузопотоков. Исследование проведено в рамках разработки «Стратегического плана организации движения грузового транспорта в Москве».

Узнаю Россию! Вернее, чиновников, рулящих страной. Сначала принимаем решение, затем думаем — что сделали. Так и в этот раз: закрыли МКАД для тяжелых грузовиков, а только потом решили провести исследования и осмыслить сделанное. Надо полагать, что денег на это потратили немало. Одна компания собирала данные, другая анализировала, третья думала, в каком цвете эти цифры представить. Четвертая — Департамент транспорта Москвы, — глядя на эти цифры, будет мечтать о светлом дорожном будущем города.

Для «пипла» даже озвучили некоторые цифры, характеризующие гигантизм работы: 3,6 млн наблюдений 137-ми фото- и видеокамер, 9300 опрошенных водителей. Сразу сомнения. Живые и реальные (если таковы были) водители могут с грехом пополам дать сведение о грузе, но как обычное фото может рассказать о таких интимных вещах как характер груза, заполнение машины, транзитный или местный груз и т.п.? Компьютерная программа на основе фотофиксации может только определить процентное соотношение легкового и грузового транспорта, и не более. Если «лопатить» видеоданные в ручном режиме, то возникает две проблемы: даже если собрать всех московских таджиков, то все равно очень долго придется разглядывать несколько миллионов фотографий; вторая — все таджики должны быть ясновидящими, чтобы по «физиономии» грузовика определить характер груза. К чему тогда цифра 3,6 млн? Для солидности?

Зато с самими выкладками много неясностей. Нам рассказали, что 40% груза — продовольственные и непродовольственные товары народного потребления, 15% — строительные грузы. А остальные 45% грузов — военная тайна?

Около 35% потока грузовых автомобилей, проходящего через Москву, не обслуживает потребности города (являются транзитными). Наверняка эти автомобили были выловлены на МКАД. Но, позвольте, МКАД и создавалась как транзитная объездная дорога без заезда в город. Поэтому эти 35% грузовиков не заезжают в столицу и опираться на эту цифру в таком контексте, мягко выражаясь, — наивно. Есть в докладе еще ряд интересных и противоречащих друг другу цифр, но за дефицитом бумаги описывать их не буду.

К чему мы это? Да просто вазелин в ближайшее время станет дефицитом!

СОДЕРЖАНИЕ

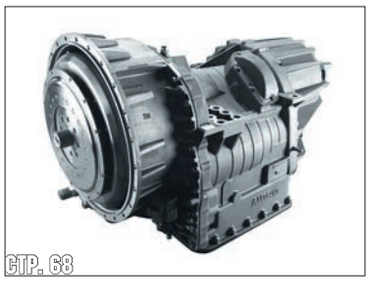
События и факты	4	Новости
MATS-2013: битва за эффективность	14	Выставка
Россияне назвали главную причину ДТП	22	Закон и человек
Группа ГАЗ показала «Садко»	30	Презентация
МВД предлагает поделить Россию...	36	Закон и человек
DAF обновился полностью	40	Новинка
Работяга Ford Cargo	46	Эксплуатация
Подать трап	56	Техника
Allison выходит на тропу конкуренции	68	Технологии
Последний рубеж	70	Встречи на дорогах
Анекдоты	78	Юмор

АВТОТРАК

№ 3 АПРЕЛЬ 2013

СТР. 14

СТР. 40


СТР. 68

СТР. 46

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР:
Дмитрий Жигульский
(495) 796-8384
dskiy@mail.ru

КОММЕРЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР:
Феликс Бекерман

ОБОЗРЕВАТЕЛИ:
Алексей Мошков
Андрей Карасёв
Владимир Чехута

ДИЗАЙН И ВЕРСТКА:
Юлия Гольцева

ОФИС:
(499) 209-3792
info@autotruck-press.ru

РЕКЛАМНЫЙ ОТДЕЛ:
(495) 749-4550
reklama@autotruck-press.ru

РАСПРОСТРАНЕНИЕ:
(495) 749-4550
distributor@autotruck-press.ru

АДРЕС ДЛЯ КОРРЕСПОНДЕНЦИИ:
119633, Москва, а/я 117, журнал «Автотрак»
info@autotruck-press.ru

WWW.AUTOTRUCK-PRESS.RU

Журнал зарегистрирован в Комитете РФ по печати: свидетельство № 77-3368 от 10.05.2000 г.
Тираж 15 000 экз.
Перепечатка материалов, представленных в журнале «Автотрак», допускается только с разрешения редакции.

ПОДПИСАТЬСЯ на журнал «Автотрак» можно в любом отделении связи РФ и стран СНГ.
Подписные индексы: 81170 – в каталоге «Газеты и журналы» агентства «Роспечать», 12431 и 12432 – в каталоге российской прессы «Почта России»

СТР. 14

MERCEDES-BENZ ПРЕДСТАВЛЯЕТ НОВЫЙ ATEGO

MERCEDES-BENZ TRUCKS ПРЕДСТАВИЛ НОВЫЙ MERCEDES-BENZ ATEGO – АВТОМОБИЛЬ МАЛОЙ И СРЕДНЕЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ ДЛЯ РАЗВОЗНЫХ РАБОТ, КОТОРЫЙ ЗАВЕРШИЛ ВЫВОД НА РЫНОК НОВОГО МОДЕЛЬНОГО РЯДА УЖЕ ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ ДО ТОГО, КАК ВСТУПЯТ В СИЛУ НОВЫЕ НОРМЫ ЕВРО-6.

На разработку и производство новой модели израсходовано 300 млн евро. Новый Atego оснащается дизельными двигателями нового поколения, удовлетворяющими нормам токсичности Евро-6. Полностью новые силовые агрегаты используют технологию SCR, рециркуляцию отработавших газов и комбинированные сажевые фильтры. Двигатели Blue Efficiency Power предлагаются в семи вариантах с диапазоном мощностей от 115 кВт (156 л.с.) до 220 кВт (299 л.с.).

К дополнительным особенностям новой модели относятся система ESP и автоматизированные коробки передач, доступные в Германии в качестве стандартного оборудования, а также полностью обновленный интерьер: графический дисплей в центральной части комбинации приборов, устанавливаемое стандартно многофункциональное рулевое колесо и обновленные сиденья. В плане дизайна и функциональности характерные элементы интерьера соответствуют последним моделям серий Actros, Antos и Arocs. Внешность нового Atego также идеально сочетается с дизайном современных тяжелых грузовиков Mercedes-Benz.

Volvo и Shell будут вместе продвигать использование СПГ

Компании Volvo Trucks и Shell заключили соглашение о международном сотрудничестве по вопросу использования сжиженного природного газа (СПГ) в качестве топлива для коммерческих автомобилей. В основе лежит новая концепция Volvo, предусматривающая применение СПГ в дизельных двигателях, а также опыт и инвестиции Shell в разработку СПГ. Компании планируют объединить свои усилия по активному продвижению идеи более широкого использования СПГ в транспортном секторе.

Уже началась реализация мероприятий, предусмотренных в рамках данного соглашения. Так, на первом этапе основное внимание будет уделяться некоторым рынкам Центральной Европы и США. Договоренность не ограничивает возможности компаний и не влияет ни на действующие, ни на будущие соглашения и переговоры с третьими сторонами. В настоящее время сжиженный природный газ используется для городских автобусов и малотоннажных коммерческих автомобилей. Для магистральных перевозок в автомобиль необходимо заправлять большее количество топлива. Это возможно в том случае, если двигатель предусматривает работу на СПГ, так как в сжиженной форме газ занимает меньший объем.

Грузовой автомобиль Volvo FM MethaneDiesel оснащается новым двигателем, способным работать на смеси метана и дизельного топлива, причем сжиженный газ является основной составляющей. Данная модель уже поставляется в Швецию, Норвегию, Бельгию, Испанию, Нидерланды и Великобританию, а в настоящее время ожидается ее выход на рынки Италии и Франции.

Реклама

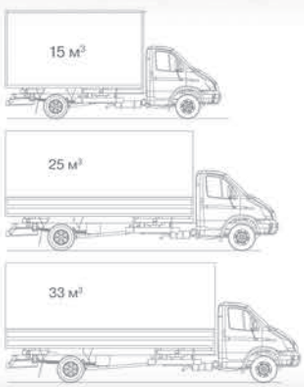
Обновленный Валдай

Скидка 50 тыс. руб [1]

Лизинг 0% [2]

Выгодный Trade-in

Уникальные условия для корпоративных клиентов



- Двигатель **ДИЗЕЛЬ Cummins®**
- Расход топлива 12 л. [3]
- Гарантия 2 года 80 тыс. км.
- Межсервисный интервал 15 тыс. км.
- Круиз–контроль в базовой комплектации

azgaz.ru

8-800-700-0-747
(звонок по России бесплатный)

1- Скидка действует на все модификации автомобилей семейства «Валдай», включая спецтехнику на их базе. Действует на территории РФ. Для физических лиц и юридических лиц всех форм собственности. Период проведения Акции: с 01.03.2013 по 31.05.2013. 2-Организатор акции: ООО «Коммерческие автомобили – Группа ГАЗ», компания-партнер: ООО «Элемент Лизинг». Лизинг со ставкой удорожания 0,0% в год возможен при определенных условиях: аванс не менее 49% от стоимости автомобиля, срок лизинга 12 месяцев, график платежей дигрессивный. Акция действует на все модификации автомобилей семейства «Валдай», включая спецтехнику на их базе. Действует на территории РФ. Для физических лиц и юридических лиц всех форм собственности. Период действия акции: 01.03.2013 – 31.05.2013. Подробности на сайте azgaz.ru и в офисах продаж ООО «Элемент Лизинг». 3- Контрольный расход топлива по ГОСТ 20306-90, на 100 км при 60 км/ч. Вся информация, касающаяся экономии Клиента при покупке автомобиля «ГАЗ», носит информационный характер и ни при каких условиях не является публичной офертой, определяемой положениями статьи 437 (2) Гражданского кодекса РФ. ® **Камминз Инк.**, свидетельство о регистрации торговой марки на территории РФ № 318757 от 16.11.2005.

Новый Volvo FH получил авторитетную международную награду в области дизайна продукции – Dot Product Design Award. Среди тысяч представленных на конкурсе продуктов со всего мира новый тягач оказался самым достойным.

Volvo Trucks выиграла престижную награду Red Dot Product Design

Награда является международной и присуждается за исключительные достижения в области дизайна. В этом году производители, дизайнеры и архитекторы из 54 стран представили на суд 4662 продукта. Новый Volvo FH выиграл в номинации «Автомобилестроение и транспорт».

При создании нового Volvo FH в центре внимания были водители. Технология экономии топлива, улучшенная эргономичность, превосходная управляемость, системы активной и пассивной безопасности делают этот автомобиль родоначальником новой эры в индустрии коммерческого транспорта. При этом новый FH сохраняет в себе наследие Volvo.

Более 1000 гостей-представителей дизайнерской профессии, различных индустрий, политики и медиа-сообщества соберутся 1 июля в оперном театре Аалто немецкого города Эссен, чтобы поздравить победителей конкурса. Со 2 по 28 июля 2013 г. новый Volvo FH будет представлен в музее Red Dot Design на специальной выставке, собравшей все экспонаты. После этого их переместят в постоянный музей, где они будут представлены как минимум в течение года. Музей расположен в индустриальном угледобывающем комплексе Золльферейн в Эссене и является самой большой постоянно действующей выставкой современного дизайна в мире.

ISUZU ВПЕРВЫЕ ЗАНЯЛА ПЕРВОЕ МЕСТО

Впервые за 75-летнюю историю компания Isuzu заняла первое место по продажам на рынке Японии сразу в трех сегментах коммерческого автотранспорта: в сегменте N, грузоподъемностью 2-3 тонны с долей японского рынка 39,6%; в сегменте средних и тяжелых грузовиков грузоподъемностью свыше 4 тонн – 34,9%.

В 2013 году произойдет значительное расширение модельного ряда Isuzu в России за счет вывода на российский рынок новой модели N-серии с полной массой 9500 кг и колесной формулой 4x2, а также 2 новых моделей F-серии – среднетоннажных грузовых автомобилей с полной массой 12 000 и 18 000 кг и колесной формулой 4x2. На эти автомобили также будут распространены все условия программы Isuzu Finance.

Незаконно реализуемые на территории нашей страны новые грузовые автомобили Isuzu китайского производства (VIN автомобилей начинаются с LWL) не соответствуют и во многом уступают произведенным в России по своим характеристикам, качеству деталей и компонентов, сборки и контролю качества. Такие автомобили не подлежат гарантийному сервисному обслуживанию у официальных дилеров Isuzu в России, а также имеют проблемы с совместимостью запасных частей.

В отношении лиц, которые после получения предупреждения продолжат ввоз и продажу китайских Isuzu, будут применены все предусмотренные законом методы правового воздействия, включая приостановку импорта таможенными органами и судебное преследование с требованием полного возмещения убытков.

18+

www.citroen.ru

БИЗНЕС-КЛАСС **CITROËN**

* Креативные технологии. Реклама.

** Цены действительны на следующие версии автомобилей:
Citroën Berlingo грузовой 1,6i 90 МКПП фургон короткий, Citroën Jumper Chassis ChCa 33 L2S 2,2 Hdi 130 МКПП,
Citroën Jumper Fourgon FgTI 30 L1H1 2,2 Hdi 130 МКПП, Citroën Jumper Minibus на базе L1H1 2,2 Hdi 130 МКПП, 8+1 мест.
Цены действительны до 31.05.2013.

*** Citroën Jumper Fourgon Fg L4H3 2,2 Hdi 130 л.с. МКПП, Citroën Jumper Chassis ChCa 33 L2S 2,2 Hdi 130 МКПП, Citroën Berlingo грузовой 1,6i 90, МКПП,
для версии LONG, Citroën Jumper Minibus Автобус категории A (городские перевозки:18+4).

CITROËN **BERLINGO грузовой**
от **604 000** руб **
ВМЕСТИМОСТЬ –
2 ЕВРОПАЛЛЕТА***

CITROËN **JUMPER CHASSIS**
от **933 000** руб **
ШИРОКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ
ТРАНСФОРМАЦИИ ***

CITROËN **JUMPER FOURGON**
от **969 000** руб **
ДО 17 м² БИЗНЕС-ПРОСТРАНСТВА ***

CITROËN **JUMPER MINIBUS**
от **1 217 000** руб **
ДО 22 ПАССАЖИРОВ ***

Представляем Вам программу Citroën Business, с которой ваш бизнес покорит новые высоты. Корпоративных клиентов ждет всесторонняя поддержка в вопросах покупки и дальнейшего обслуживания автомобилей.
Это и специально выделенные менеджеры, и парк автомобилей для тест-драйва, и услуга предоставления подменного автомобиля и, конечно, гарантия оперативной сервисной помощи.
Пристегните ремни и приятного полета бизнес-классом!

Для корпоративных клиентов действует специальное предложение.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE*

CITROËN

СТЕРЕОВИДЕОКАМЕРЫ BOSCH ПОВЫШАЮТ УРОВЕНЬ АВТОМОБИЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Мы видим мир двумя глазами, бинокулярное зрение позволяет нам определять расстояния, размеры объектов, воспринимать продольные движения. Инженеры Bosch, с помощью новой стереовидеокамеры, смогли дать те же возможности системе активной безопасности автомобиля.

Благодаря бинокулярному видению, система измеряет расстояние до других объектов, используя только видео. Исходя из этого, Bosch развивает технологии, позволяющие автомобилю «самостоятельно» маневрировать или менять траекторию на участках дорог, где ведется реконструкция или ремонтные работы. Новые системы будут взаимодействовать с используемыми сейчас адаптивным круиз-контролем (ACC), системой автоматического экстренного торможения и другими.

Новая видеокамера Bosch предоставляет данные для целого ряда функций. Так, при движении на скорости до 80 км/ч, полученная с устройства информация значительно снижает как риск, так и последствия столкновения с другим транспортным средством, пешеходом или велосипедистом. Такая инновация значительно повышает безопасность движения в городских условиях.

Для эффективной работы такой системы необходима входная информация, которую можно получить либо объединением видео- и радиолокационных датчиков, либо благодаря стереовидеокамере. При этом стереотехнология выполняет все задачи обычной видеокамеры. Среди них: распознавание дорожных знаков, удержание полосы движения, автоматическая регулировка света фар автомобиля с учетом движения попутных и встречных автомобилей.

ПОЛИЦЕЙСКИЕ БУДУТ ОФОРМЛЯТЬ ШТРАФЫ ОНЛАЙН

ВЛАСТИ МОСКВЫ ПЛАНИРУЮТ ОСНАСТИТЬ ВСЕХ СОТРУДНИКОВ ГИБДД СПЕЦИАЛЬНЫМИ ГАДЖЕТАМИ «МОБИЛЬНЫЙ ИНСПЕКТОР». С ПОМОЩЬЮ ТАКИХ УСТРОЙСТВ ПОЛИЦЕЙСКИЕ БУДУТ ВЫПИСЫВАТЬ ШТРАФЫ В РЕЖИМЕ ОНЛАЙН. ПО СЛОВАМ НАЧАЛЬНИКА ОТДЕЛА ПРОПАГАНДЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ СО СМИ УПРАВЛЕНИЯ ГИБДД ГУ МВД РОССИИ ПО МОСКВЕ АРТЕМА ИВАНОВА, ПОЛИЦЕЙСКИЕ УЖЕ ПРИСТУПИЛИ К ТЕСТИРОВАНИЮ НОВЫХ УСТРОЙСТВ. А ИМЕННО, ИЗУЧАЮТСЯ ВСЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ ГАДЖЕТОВ, ЧТОБЫ ПОЛИЦЕЙСКИЕ МОГЛИ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ИМИ В ПОЛНОМ ОБЪЕМЕ.

«МОБИЛЬНЫЙ ПРИБОР ПРЕДСТАВЛЯЕТ СОБОЙ ПЛАНШЕТ, РАБОТАЮЩИЙ НА ОПЕРАЦИОННОЙ СИСТЕМЕ ANDROID. В НЕМ УСТАНОВЛЕНА СООТВЕТСТВУЮЩАЯ ПРОГРАММА, ЧЕРЕЗ КОТОРУЮ НАШ ИНСПЕКТОР МОЖЕТ ПО ЗАКРЫТОМУ КАНАЛУ СВЯЗИ ОБРАТИТЬСЯ К БАЗАМ ДАННЫХ ВОДИТЕЛЕЙ, К ПРИМЕРУ, ПОСМОТРЕТЬ НЕОПЛАЧЕННЫЕ ШТРАФЫ. СОТРУДНИКИ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ С ПОМОЩЬЮ МОБИЛЬНОГО УСТРОЙСТВА БУДУТ ВЫПИСЫВАТЬ АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ШТРАФЫ ПО НАРУШЕНИЯМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, А ТАКЖЕ ОФОРМЛЯТЬ ДТП», — ПОЯСНИЛ ИВАНОВ.

КАМАЗ и Palfinger AG укрепляют сотрудничество в России

КАМАЗ и австрийский концерн PALFINGER AG подписали соглашение о сотрудничестве в сфере производства и реализации грузоподъемной и специальной техники в России и странах СНГ. Партнеры определили пути взаимодействия по таким направлениям как дальнейшее совместное развитие производства спецтехники, совместная работа с ключевыми клиентами и совместная работа с дилерскими сетями «КАМАЗ» и Palfinger AG. В соответствии с пунктами соглашения, КАМАЗ продолжит осуществлять монтаж грузоподъемной и специальной техники Palfinger на шасси КАМАЗ, а также заниматься продвижением продукции и осуществлением сервиса через собственную товаропроводящую сеть. В свою очередь, Palfinger AG намеревается направить свою деятельность на выполнение сервиса, обучения, гарантийного обслуживания для всей линейки поставляемой техники.

SCANIA И SIEMENS БУДУТ ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАТЬ ГРУЗОВИКИ

В прошлом году исследователи электротехнического концерна Siemens AG демонстрировали свою перспективную транспортную технологию под названием Siemens eHighway. Смысл этого инновационного проекта заключается в полной электрификации тяжелых грузовиков и создание для них навесной контактной электросети над всеми автодорогами.

Исследовательский проект Siemens под названием ENUBA (Electromobility in heavy commercial vehicles to reduce the environmental impact on densely populated areas) уже получил финансирование от немецкого федерального министерства по защите окружающей среды. Для него уже начали строить специальный полигон к северу от Берлина. Кроме этого инновационная идея приглянулась руководству штата Калифорния, которое планирует электрифицировать трассу 710 (Interstate 710), так как по ней перемещается 40% всех грузов, прибывающих в США через морские порты Лонг-Бич и Лос-Анджелеса.

В этом году правительство Швеции заинтересовалось проектом и выделило деньги на создание «рогатого» грузовика и экспериментального участка автострады. Что же может дать использование магистральных электрогрузовиков?

Во-первых, упростятся автомобильные конструкции и снизится стоимость производства седельных тягачей. Уменьшится себестоимость доставки грузов на дальние расстояния: цена электротрансмиссии, включающая электродвигатель и его систему управления, стоят гораздо меньше, чем традиционный ДВС и коробка передач. К тому же электроэнергия в качестве автомобильного «топлива» стоит в разы меньше, чем ее углеводородный аналог.

Второе – это шум, исходящий от современных скоростных автострад. Если там будут одни электромобили, то станет значительно тише: электромоторы работают практически бесшумно.

В-третьих, экология. Ради уменьшения вредного воздействия на окружающую среду автостроителей постоянно заставляют создавать новые и все более экологически чистые транспортные средства. Но эта борьба за чистоту воздуха весьма негативно сказывается на стоимости современных машин. Так, к примеру, новейший грузовик с двигателем уровня Евро-6 будет стоить примерно на 12-15 тысяч евро дороже, чем автомобиль с мотором Евро-5. У электромобилей, как известно, никаких вредных выбросов нет.

Что касается совместного проекта Scania-Siemens, то пока обе стороны не обнародовали никаких подробностей относительно их будущего детища. Пока что известно, что шведы уже несколько лет экспериментируют с собственной электротрансмиссией, предназначенной для использования в грузовиках и автобусах. Siemens разработал свой проект – eHighway. Siemens eHighway представляет собой дизель-электрическое гибридное транспортное средство последовательного действия. Он оснащен дизельным двигателем небольшой мощности, электромотором с функцией электрогенератора, пантографом (похожие на токоприемники троллейбусов или электропоездов) для получения электроэнергии и мощными литий-ионными аккумуляторными батареями. Электропривод грузовика работает на постоянном токе напряжением 750 вольт, который из обычного трехфазного переменного тока трансформируется специальными подстанциями. Станут ли скандинавы заимствовать идею немецких электриков – неизвестно.

РОССИЙСКИЙ РЫНОК LCV В I КВАРТАЛЕ ВЫРОС НА 3%

Продажи легких коммерческих автомобилей в России по итогам марта составили 14242 единиц, что примерно соответствует прошлогоднему уровню. За три первых месяца 2013 года реализация легкого коммерческого транспорта увеличилась на 3%, до 35709 машин. При этом две трети (67,6%) продаж составили LCV отечественных марок, оставшиеся 32,4% пришлись на иномарки.

Доминирует на российском рынке LCV по-прежнему ГАЗ – в прошлом месяце было реализовано 6829 машин этой российской марки (-1,6%), заняв 47,9% рынка. На втором месте идет УАЗ, который снизил продажи легких коммерческих автомобилей на 19,7%, до 1720 штук. Лидером среди иностранных LCV остается Volkswagen, реализовавший 1284 машины – на 15,6% больше, чем годом ранее. Четвертое место занимает Ford с показателем 1088 проданных легких коммерческих автомобилей (+28,5%). Замыкает «пятерку» лидеров на этот раз Lada – реализация пикапов и фургонов Largus и «ВИС» составила 787 машин.

Continental представила «гибридные» грузовые шины

На выставке Mid-America Trucking Show (MATS) в Кентукки компания Continental представила новые грузовые шины Hybrid HD3, которые являются «гибридом» шин для региональных и дальнемагистральных перевозок. Как отмечает производитель, Continental Hybrid HD3 для ведущей оси обладают тремя ключевыми преимуществами – низким износом, топливной экономичностью и высоким тяговым усилием. Continental Hybrid HD3 стали самыми широкими шинами Continental для ведущей оси (248 мм), а их протектор глубиной 27/32 дюйма способен «регенерироваться» в течение срока службы благодаря форме канавок. Как говорит директор по технологиям отделения грузовых шин Continental Либор Хегер (Libor Heger), комбинация этих параметров в сочетании с увеличенным пятном контакта увеличивает эксплуатационный ресурс и гарантирует отличное тяговое усилие на магистралях.

По словам г-на Хегера, при использовании на магистралях Continental Hybrid HD3 сокращают расход топлива, если сравнивать с обычными шинами для региональных и более длительных перевозок. «Благодаря улучшенному компаунду протектора, самостабилизирующемуся реберно-блочному рисунку и минимизированной деформации жестких плечевых зон можно ожидать, что сопротивление качению будет на 10% ниже, чем у Continental HDR2 и HDL2 DL», – добавил он. Continental Hybrid HD3 появятся у ритейлеров в апреле 2013 года в типоразмерах 295/75R22.5, 11R22.5 и 11R24.5, а в конце года будут доступны соответствующие протекторные ленты. И ленты, и сами шины будут переданы американскому Управлению по охране окружающей среды (EPA), которое должно включить их в список продуктов, позволяющих сокращать расход топлива.

Новый высокотехнологичный двигатель PACCAR MX-11

DAF Trucks объявляет о запуске производства нового поколения двигателей стандарта Евро-6 с рабочим объемом 10,8 л и мощностью 290-440 л.с. Новый высокотехнологичный двигатель PACCAR MX-11 имеет компактные размеры и отличается минимальным расходом топлива, малой массой, низким уровнем шума в сочетании с превосходной производительностью и максимальной надежностью. Новый двигатель PACCAR MX-11, спроектированный и изготовленный компанией DAF Trucks в Эйндховене, должен быть запущен в производство осенью 2013 года и будет поставляться в комплектации новых автомобилей DAF Euro 6 серии CF и XF. «Новый двигатель PACCAR MX-11 полностью соответствует тенденции повышения эффективности при малых рабочих объемах, – поясняет Рон Борсбум, член совета директоров DAF Trucks, ответственный за разработку и усовершенствование продукции. 11 литров – это идеальный рабочий объем двигателя в классе мощности 290-440 л.с. в соответствии с требованиями экологического законодательства Евро-6 и с применением надежного одноступенчатого турбонаддува. Принимаясь за разработку двигателя PACCAR MX-11, мы решили начать с чистого листа. Основными критериями при разработке стали высокая производительность, малая масса и низкий расход топлива, а также максимальная надежность и долговечность для гарантии бесперебойной работы автомобиля. Интервалы между техническим обслуживанием нового двигателя PACCAR MX-11 увеличены до 125 000 км».

Renault Master получил удлиненную версию

Российские дилеры Renault начали продажи Renault Master L4 с удлиненным кузовом и колесной базой, который предлагается по цене 1 млн 324 тысячи рублей. Как отмечается, новая версия позволяет еще больше расширить предложение Renault в растущем сегменте легкого коммерческого транспорта, а также открывает дополнительные возможности по конверсии автомобилей под специфические нужды каждого конкретного клиента: от кареты скорой помощи до маршрутного такси.

Длина Master L4 с задним приводом составляет 6,9 метров, при объеме багажного отделения в 15,8 кв.м. Автомобиль оснащается турбодизельным двигателем 2.3 л мощностью 125 л.с. Максимальный крутящий момент в 310 Н·м достигается при частоте вращения коленчатого вала от 1500 оборотов в минуту. Расход топлива в смешанном цикле составляет 9.3 л. Новая удлиненная версия автомобиля дополнит гамму Renault Master, которая сегодня представлена семью версиями с передним и задним приводом. По желанию клиента в комплектацию автомобиля можно добавить пакеты дополнительного оборудования, отвечающие за безопасность, внешний вид фургона и уровень комфорта. Renault Master активно используется крупными компаниями-«кузовостроителями», которые специализируются на переоборудовании автомобилей под конкретные потребности клиентов: туристические миниавтобусы, машины инкассации, кареты скорой помощи, фургоны-рефрижераторы. Предложение в данном сегменте расширяется благодаря новой версии Renault Master L4, которая может быть переоборудована в маршрутное такси.

Уникальная поставка Scania

Благодаря официальному дилеру «РязаньСкан» состоялась передача уникального самосвала Scania крупнейшему предприятию цементной промышленности «HOLCIM Россия». Полноприводный 4-осный комплектный самосвал G440 CB8x8EHZ в такой комплектации впервые был поставлен на российский рынок. Автомобиль предназначен для работы в карьере, его высокая проходимость за счет колесной формулы и мощного двигателя 440 л.с. позволит преодолевать сложные внедорожные условия.

Самосвал укомплектован мощным 13-литровым рядным двигателем Scania с технологией SCR, обеспечивающей соответствие экологическому стандарту Евро-4. Высокий крутящий момент 2300 Нм достигается уже на низких оборотах, и это одна из причин, которая обуславливает исключительно низкий расход топлива, надежность и долговечность мотора. Полный привод и полностью рессорная подвеска повышенной прочности делают автомобиль настоящим внедорожником. Обладая габаритами обычного самосвала, машина может не только работать в карьере или на бездорожье, но и передвигаться по дорогам общего пользования без каких-либо специальных разрешений. Самосвал оборудован кузовом повышенной прочности «KH Kipper» объемом 21 куб.м с гидравликой системы разгрузки Hyva, защитным козырьком над кабиной и съемным задним бортом с тросовым приводом. Материал кузова – высококачественная шведская сталь Hardox 450, устойчивая к износу при погрузке, транспортировке и разгрузке абразивных материалов. Стальные брызговики над тележкой прикреплены к кузову и при опрокидывании поднимаются вместе с ним. Грузоподъемность машины составляет 36-38 тонн.

I-See модернизировали

Компания Volvo Trucks представляет новую версию системы I-See, устанавливаемую на Volvo FH последней модели и позволяющую экономить топливо при движении по холмистой местности. Технологическая новинка считывает актуальную информацию о рельефе дороги, хранящуюся на удаленном сервере. Все грузовые автомобили, оснащенные новой версией системы, имеют доступ к общей информации, помогающей экономить топливо.

Систему I-See можно сравнить с автопилотом, который при движении по холмистой местности позволяет максимально снижать расход топлива, выбирая нужную передачу и регулируя ускорение и торможение двигателем. При магистральных перевозках экономия может достигать 5%.

Если грузовой автомобиль, оснащенный обновленной версией I-See, в первый раз преодолевает холмистый участок, вся информация о местной топографии передается на сервер Volvo Trucks, а не только хранится в памяти грузовика, как это было раньше.

И когда другая машина с технологией I-See движется по тому же маршруту, система автоматически получает необходимые данные с сервера и сразу же использует полученную информацию для эффективного переключения передач, ускорения и торможения.

Благодаря новой версии системы все автомобили, независимо от того, какой транспортной компании они принадлежат, всегда смогут получить доступ к самой актуальной информации о маршруте. Данные полностью основаны на текущих топографических характеристиках дорог, а не на картах, которые имеют свойство устаревать со временем.

Первая версия системы I-See была представлена в числе многих других инновационных решений, реализованных в последней модели Volvo FH.

За отсутствие алкозамка будут штрафовать на 50 тысяч

Госдума готовит законопроект, согласно которому перевозчики и производители будут обязаны оснащать общественный транспорт алкозамками – специальными приборами, не позволяющими завести двигатель, если уровень алкоголя в выдыхаемом воздухе водителя превышает норму.

Таким образом парламентарии надеются снизить количество ДТП, происходящих по вине нетрезвых водителей автобусов. В первую очередь алкозамки планируется установить на школьные автобусы. По словам автора законопроекта, сотрудники ГИБДД во всех регионах регулярно сталкиваются с ситуациями, когда транспортом с детьми управляет пьяный водитель.

В перспективе оборудование автобуса алкозамком будет происходить уже на заводе, наравне с установкой прикуривателя. А вот штрафы за невыполнение закона грозят в первую очередь перевозчикам и лицам, ответственным за выпуск водителя в рейс. Наказание за отсутствие алкозамка, согласно законопроекту, составит 50 тыс. рублей.

В некоторых штатах США подобные замки ставят в машины водителей, ранее уличенных в пьяном вождении. В Германии, Норвегии и Испании приборы устанавливают и на общественный транспорт. Эксперимент по установке приборов в школьные автобусы в начале года начался в Подмосковье.

Автопарк ГАИ оборудуют видеокамерами

Практически весь автопарк ГАИ до конца текущего года будет оборудован видеокамерами, фиксирующими процесс общения инспектора с нарушителем правил дорожного движения. Об этом сообщил начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России Виктор Нилов.

«Задача оборудовать машины средствами видео- и аудиофиксации поставлена министром внутренних дел и планомерно выполняется, – сказал Нилов. – У нас есть надежда, что почти 100% машин будут оснащены такими системами до конца 2013 года». По мнению чиновников, лоббировавших этот проект, установка видеокамер в салонах автомобилей ГАИ поможет борьбе с коррупцией в рядах российской автоинспекции, так как весь процесс будет фиксироваться.

ЛУКАШЕНКО НАЗВАЛ СЛИЯНИЕ МАЗА И «КАМАЗА» «БАНДИТСКОЙ АКЦИЕЙ»

Белоруссия не пойдет на объединение МАЗа и «КамАЗа» без достаточных инвестиций в белорусское предприятие. Об этом заявил президент Белоруссии Александр Лукашенко, оглашая послание к белорусскому народу и Национальному собранию, передает РИА Новости.

Объединить «КамАЗ» и МАЗ предложила госкорпорация «Ростех» (в прошлом называлась «Ростехнологии») в 2010 году. Первоначально Москва и Минск рассматривали обмен акциями «КамАЗа» (49,9% его акций принадлежит «Ростеху») и МАЗа в рамках объединения двух компаний, но белорусские власти отказались от этого варианта.

Затем было предложено создать совместное предприятие, в которое будут внесены 49,9% акций «КамАЗа» и 49,9% акций МАЗа, а также несколько российских и белорусских заводов по выпуску автокомплектующих. В ходе переговоров Минск оценил активы МАЗа в 2,5 млрд долларов. Российская сторона сочла цену завышенной и предложила за завод 1 млрд долларов.

Глава «Ростеха» Сергей Чемезов в мае 2012 года заявил, что его холдинг должен иметь перевес в акционерном капитале объединенной компании. Лукашенко сообщал в ответ, что стороны должны соблюдать паритет. В сентябре Чемезов признал, что переговоры идут «туго». Переговорный процесс продолжается до сих пор. В настоящее время обсуждается вариант создания совместного холдинга «Росбелавто» на основе МАЗа и «КамАЗа».

«Я спрашиваю: сколько вы вложите в модернизацию МАЗа? Денег нет», — сказал глава белорусского государства. Лукашенко сообщил Национальному собранию, что получает информацию, согласно которой «за ними стоят иностранцы, которые заинтересованы в том, чтобы МАЗ закрыть». «Я на эту бандитскую акцию не пойду. Я спрашиваю, что мы получим?», — провозгласил Лукашенко.

Белорусский лидер напомнил, что рынки у России и Белоруси — общие (обе страны вместе с Казахстаном сформировали Таможенный союз), и МАЗ «не уступает по качеству и цене будущему акционеру». «Хотите попробовать? Не будем трогать собственность. Создадим совместную управляющую компанию. Посмотрим три-пять лет, как она будет работать», — предложил Лукашенко российским партнерам по переговорам.

Владимир Чехута.
Фото: Steven Johns
и компаний-производителей.

MATS-2013:
БИТВА ЗА ЭФФЕКТИВНОСТЬ

ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ МАРТА В ГОРОДЕ ЛУИСВИЛЛ (ШТАТ КЕНТУККИ) СОСТОЯЛАСЬ ЕЖЕГОДНАЯ ВСЕАМЕРИКАНСКАЯ ВЫСТАВКА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ — «ANNUAL MID-AMERICA TRUCKING SHOW» (MATS-2013).

Масштабное мероприятие проходило в выставочном центре Broadbent Arena, в котором разместили свои стенды более тысячи больших и мелких компаний, представляющих транспортное машиностроение Северной Америки. Посмотреть на новейшие грузовые автомобили и последние достижения отрасли приезжали более 65000 специалистов и профессиональных водителей со всей территории США.

Характеризуя рыночную ситуацию, можно процитировать слова президента корпорации Daimler Trucks North America Мартина Дома, который сказал: «Я слышал прогноз аналитиков о 10% росте продаж на этот год для грузовиков тяжелого 8-го Класса. Но пока что реализация этих машин идет хуже, чем в 2012-м году. Будет ли эта тенденция сохраняться, я пока не знаю. Я лишь вижу, что на рынке сейчас присутствует неуверенность». Конечно, уровень продаж – важная и обсуждаемая тема для крупных автопроизводителей, но покупателей, как видится, заботит совсем другое. «Топливная экономичность транспортного средства сегодня является единственным важным критерием, который влияет на выбор автоперевозчика», – считает глава концерна Daimler Trucks AG Андреас Реншлер. И как показывают стенды выставки, этому критерию эффективности было уделено значительное внимание. Если взглянуть на статистику, то она сообщит, что в 2010 году тяжелые грузовики Класса 8 могли преодолеть от 9,7 до 10 км пути, сжигая один галлон (3,785 л) топлива – это в среднем. Модели 2013 года теперь могут проехать приблизительно 12,8 км, используя такой же галлон солярки. То есть, экономическая выгода от замены грузовика на более современный может достигать 4200 галлонов топлива (примерно $17000) при его полной годовой загрузке.

PETERBILT

Компания Peterbilt Motors Company не делала громких премьер весной этого года. Новинкой можно, пожалуй, назвать модель Peterbilt Model 567, предназначенную для строителей, коммунальщиков, лесорубов и других тяжелых перевозок. Грузовик комплектуется 13-литровым двигателем PACCAR MX-13 с максимальной мощностью 500 л.с. и крутящим моментом 2507 Нм. Мотор агрегатируется на выбор с механическими коробками передач Fuller или автоматической трансмиссией Allison. Шасси можно оборудовать передней осью Dana Spicer или Meritor грузоподъемностью от 5,4 до 9,9 тонн. Ведущий тандем Dana Spicer Single выдерживает нагрузку 18 тонн, а строенная тележка Meritor – 31,5 тонны. Для Peterbilt Model 567 была разработана новая, более прочная, алюминиевая короткая кабина, к которой при желании можно присовокупить спальник длиной 1118, 1828 или 1982 мм. Панорамное ветровое стекло с более узкими передними стойками позволит улучшить обзор водителю. Для достижения современного уровня комфорта внутри кабины используется современная звукоизоляция, система освещения из светодиодных ламп и на выбор три варианта отделки салона: «Platinum», «Premiere» или «Prestige».

На выставке Peterbilt сообщил о возможности установки новейшего газового мотора 2013 Cummins Westport ISX12 G с максимальной мощностью 400 л.с. и крутящим моментом 1965 Нм. Этот силовой агрегат, созданный на основе нового дизельного двигателя Cummins ISX12, оборудован оригинальной системой искрового воспламенения Westport и 3-х уровневым катализатором. Мотор Cummins ISX12 G, работающий на природном газе, позволяет автоперевозчикам снизить эксплуатационные расходы на топливо, а также выполнить все требования американского экологического агентства Environmental Protection Agency (EPA) без приобретения дизельного сажевого фильтра или системы каталитической нейтрализации выхлопных газов с помощью мочевины (SCR). Заказать грузовик Peterbilt с газовым двигателем ISX12 G покупатели смогут с августа 2013 года.

Еще одной новостью от Peterbilt стала презентация 579-й модели со спальником средней длины. Таким образом, в 579-м модельном ряду появится вариант кабины с расстоянием от передней части бампера до задней стенки кабины (BBC), равным 2972 мм (117 дюймов). На премьере Билл Козек (Bill Kozek), генеральный директор Peterbilt, отметил: «Новая конфигурация Модели 579 со средней длиной предложит автоперевозчикам уменьшение снаряженной массы автомобиля и отличные технические характеристики со стандартным двигателем PACCAR MX-13. Эта комбинация базовых узлов полностью оптимизирует транспортное средство для наших клиентов, занятых, в основном, региональными перевозками». »»

KENWORTH

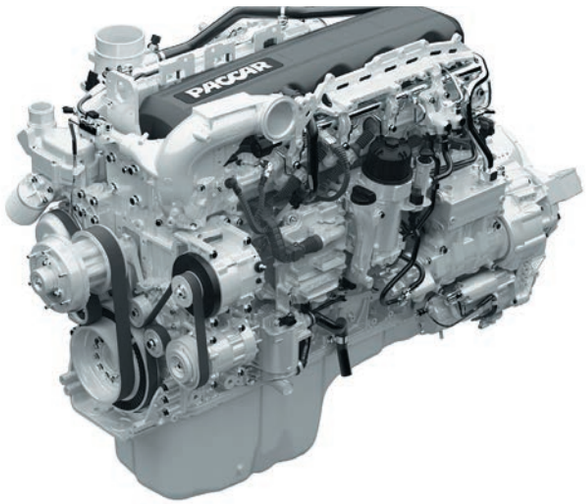
Компания Kenworth Truck Company объявила о запуске с лета этого года новой «рабочей лошадки» Kenworth T880, предназначенной для строительства и перевозки других тяжелых материалов. «Наши клиенты требуют долговечные транспортные средства с низкими эксплуатационными расходами. И мы уверены, что новый Kenworth T880 превзойдет все их ожидания», – сказал Кевин Бэни, главный инженер компании. Kenworth T880 оснащается штампованной алюминиевой кабиной шириной 2,1 м и увеличенными дверными

проемами, 5-секционным композитным капотом фирмы Metton, двигателем PACCAR MX-13 мощностью 500 л.с., трансмиссиями на выбор Fuller или Allison, мостами и осями Dana Spicer или Meritor.

Следующей новостью стала презентация нового средневысокого 52-дюймового спальника для флагманского тягача Kenworth T680. Грузовик с такой комплектацией, во-первых, стоит дешевле, а во-вторых, имеет меньшую на 210 кг снаряженную массу, чем автомобиль со стандартным 76-дюймовым спальником, применяемым в основном для дальнемагистральных маршрутов. При этом комфорт пребывания в уменьшенной кабине остается довольно высоким. Так, внутренняя высота кабины достигает почти 2-х метров – она поможет стоять шоферу в полный рост, в салоне достаточно места для одежды и личных вещей водителя, удобные кровати помогут полноценному отдыху, а инсталлированная аудиосистема с ЖК-телевизором отвлечет от забот в нерабочее время. Компания полагает, что укороченный и невысокий спальник будет хорошо востребован операторами, занятыми на региональных перевозках. К тому же новинка может приглянуться перевозчикам, использующим цистерны, контейнеровозы или низкорамные платформы, так как их подвижной состав имеет меньшую высоту, чем традиционные 53-футовые полуприцепы. Следовательно, пониженная высота трейлера в сочетании с невысоким тягачом позволит улучшить аэродинамику всего транспортного средства.

Новый пакет под названием «Advantage» (Выгода) был специально разработан для магистрального автопоезда в составе седельного тягача Kenworth T680. Смысл этого проекта заключается в использовании передовой аэродинамики, современных узлов привода и новейших электронных систем с целью добиться максимальной экономии топлива для всего транспортного средства (тягач/полуприцеп).

Прежде всего надо отметить, что седельный тягач Kenworth T680 Advantage, объявленный недавно лучшим тяжелым американским грузовиком, комплектуется 12,9-литро-



вым двигателем PACCAR MX-13 мощностью 500 л.с. Этот новый силовой агрегат расходует на 3,5% меньше топлива, чем двигатель PACCAR MX предыдущего поколения.

Мотор агрегатируется с автоматизированной механической коробкой передач Eaton UltraShift Plus. Сам автомобиль T680 имеет весьма продвинутый аэродинамический дизайн, который официально признан одним из лучших американским экологическим агентством EPA. Чтобы максимально эффективно использовать топливо, Kenworth T680 Advantage оснащен электронным контроллером, который ограничивает скорость автопоезда на уровне 100 км/ч. Именно в этом режиме расход топлива получается самым эффективным. Также предусмотрен временной ограничитель на работу двигателя на холостом ходу. Для этого в автомобиле установлена новая система APU с аккумуляторными батареями, питающими разные нагревательные и охлаждающие устройства. Еще один путь экономии топлива – адаптивный круиз-контроль Bendix Wingman Advanced System, подбирающий скоростной режим машины в соответствии с меняющимися дорожными условиями и поддерживающий безопасное расстояние до впередиидущего автомобиля.

В автопоезд в составе седельного тягача T680 Advantage входит трейлер Utility, который недавно был удостоен сертификата EPA SmartWay как очень эффективный с точки зрения транспортного бизнеса полуприцеп.

«В течение бесчисленных часов моделирования и испытаний на газодинамическом стенде мы рассчитали оптимальные размеры и подобрали спецификацию автопоезда. Оказалось, что кроме известных аэродинамических приспособлений трейлера, помогающих уменьшить расход топлива, были выявлены новые детали, позволяющие тоже это делать: высота трейлера, местоположение тандемного узла и даже наклон трейлера», – говорит главный инженер Kenworth Truck Company Кевин Бэни. Для достижения этой самой эффективности трейлер был оборудован фронтальным дефлектором фирмы Laydon, который надежно заполнил пространство между тягачом и передней панелью полуприцепа. Создав искусственное препятствие для встречных ветров, автопроизводитель сразу смог добиться 3% экономии топлива. Далее полуприцеп получил дополнительные аэродинамические элементы: боковые юбки-отражатели и хвостовик от фирмы ATDynamics. Этот пакет, как указывают специалисты, сокращает потребление топлива еще на 6,6%. »»

FREIGHTLINER

Хотел бы напомнить, что в прошлом году, на выставке MATS-2012, компания Freightliner Trucks также демонстрировала свое видение перспективы в виде оригинального концепта Freightliner Revolution Innovation Truck, созданного, кстати, на основе серийного тягача. Идея нашпиговать грузовик современными узлами привода, деталями из карбона, умной электроникой и аэродинамическими устройствами выглядит разумно – ведь в результате можно получить снижение расхода топлива почти на двухзначную величину. Но не будет ли потом проблем с обслуживанием и ремонтом этих высокотехнологичных транспортных средств? Сегодня в США уже отмечается дефицит грамотных механиков, а также зафиксированы длительные простои в сервисных станциях автомобилей с небольшим сроком эксплуатации.

В этом году Freightliner был довольно пассивен и показал всего одну новинку – модель 122SD, которая, по сути, является улучшенной модификацией Coronado SD. Freightliner 122SD – это «рабочая лошадка» в диапазоне полной массы автомобиля от 41,5 до 72 тонн, предназначенная для буксировки тяжелых и негабаритных грузов, транспортировки леса, а также под монтаж различного нефтегазового и строительного оборудования.

Грузовик оснащается на выбор двигателями Detroit DD13, DD15 TC, DD16 или Cummins ISX15 мощностью до 600 л.с., автоматизированными или механическими коробками передач Eaton или Allison, алюминиевой кабиной SD со стальными элементами, прочной рамой, осями и ведущими мостами с разной нагрузочной способностью, передними галогеновыми фарами и дисковыми тормозами.

WESTERN STAR

Канадская компания Western Star успешно продолжает свою многолетнюю традицию выпускать высококачественные тяжелые грузовые автомобили. На выставке в Луисвилле она демонстрировала сверхтяжелое шасси Western Star серии 6900 XD колесной формулы 6x6. Грузовик полной массой до 62100 кг предназначен для перевозки тяжелых и негабаритных грузов в горнорудной и нефтегазовой промышленности. Это шасси может быть использовано под монтаж самосвальной платформы с максимальной грузоподъемностью 40 тонн. Автомобиль Western Star 6900 XD комплектуется 14-литровым двигателем Detroit Diesel series 60 (Tier 3) мощностью 600 л.с. и 18-скоростной механической коробкой передач Eaton Fuller FR-13210B. Передняя ось тягача – от Dana Spicer с нагрузкой 12 тонн, а тыловая тандемная тележка – от Sisu.

VOLVO

Компания Volvo Trucks на выставке MATS показала новый грузовик, новую подвеску Volvo Blade Air Suspension и новую модификацию своего двигателя D13. Для расширения модельного ряда на североамериканском рынке компания представила новый седельный тягач Volvo VNX с 16-литровым двигателем Volvo D16 мощностью 600 л.с. и автоматизированной механической коробкой передач Volvo I-Shift. Тяжеловоз предназначен для работы в составе автопоезда полной массой до 100 тонн. Покупателям будут доступны разные варианты шасси: 6x4 или 8x4, с передними осями грузоподъемностью от 7,2 до 9 тонн и ведущей тележкой, выдерживающей нагрузку от 20,7 до 23,4 тонны. Стандартные системы безопасности новинки включают прочную крышу и кабину, сваренную из высокопрочной стали High-Strength Steel, подушки безопасности со стороны водителя и пассажира и электронную систему стабилизации Volvo Enhanced Stability Technology. Новая пневмоподвеска Volvo Blade Air Suspension улучшает управляемость и плавность движения автомобиля, а также повышает эффективность торможения и тягу – особенно при трогании с места.

MACK

Компания Mack Trucks громких премьер не делала вообще, новостями от «бульдогов» можно назвать новый 505-сильный 13-литровый двигатель Mack MP8 Econdyne+ (максимальный крутящий момент 2520 Нм), две новые подвески и мотор, работающий на сжиженном природном газе LNG.

Новый силовой агрегат предназначен для шоссейных грузовиков Mack. Согласно пресс-релизу, этот двигатель способен «максимизировать топливную экономичность при сохранении параметров мощности, особенно на холмистом ландшафте». Mack MP8 Econdyne может производить достаточно большой крутящий момент на малых оборотах двигателя, позволяя транспортному средству двигаться на высоких передачах в течение длительного времени при очень высокой топливной эффективности.

Кроме этого в компании объявили об адаптации газового двигателя Cummins Westport ISX 12G. Пока что эти моторы можно заказать для серии Pinnacle, а также для шасси с низкопосаженной кабиной TerraPro Low Entry и для бескапотных грузовиков TerraPro Cabover. Для моделей Granite газовые агрегаты будут доступны позже.

»»

VOLVO

Компания Volvo Trucks на выставке MATS показала новый грузовик, новую подвеску Volvo Blade Air Suspension и новую модификацию своего двигателя D13. Для расширения модельного ряда на североамериканском рынке компания представила новый седельный тягач Volvo VNX с 16-литровым двигателем Volvo D16 мощностью 600 л.с. и автоматизированной механической коробкой передач Volvo I-Shift. Тяжеловоз предназначен для работы в составе автопоезда полной массой до 100 тонн. Покупателям будут доступны разные варианты шасси: 6x4 или 8x4, с передними осями грузоподъемностью от 7,2 до 9 тонн и ведущей тележкой, выдерживающей нагрузку от 20,7 до 23,4 тонны. Стандартные системы безопасности новинки включают прочную крышу и кабину, сваренную из высокопрочной стали High-Strength Steel, подушки безопасности со стороны водителя и пассажира и электронную систему стабилизации Volvo Enhanced Stability Technology. Новая пневмоподвеска Volvo Blade Air Suspension улучшает управляемость и плавность движения автомобиля, а также повышает эффективность торможения и тягу – особенно при трогании с места.

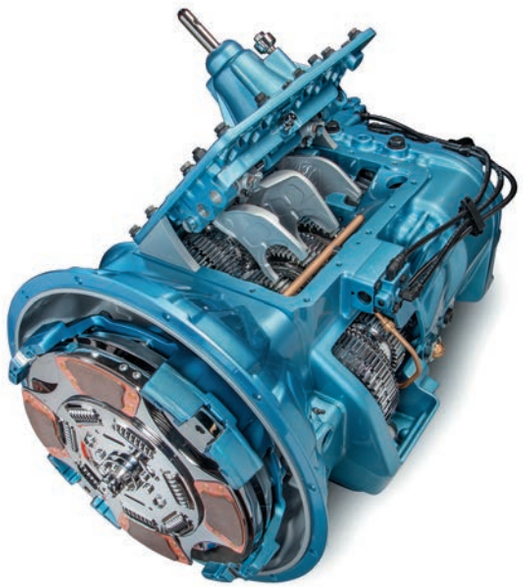
EATON

Eaton Vehicle Group, специализирующаяся на выпуске автомобильных трансмиссий, представила 10-ступенчатую автоматизированную коробку передач UltraShift Plus. Она уже упоминалась в этом материале, так как многие автопроизводители применяют ее в своих новых грузовиках.

Трансмиссия предназначена для магистральных и региональных перевозок.

Согласно распространенному релизу, КП UltraShift Plus обладает рядом новых особенностей, которые характеризуются уменьшенной снаряженной массой узла по сравнению с предыдущим аналогом, увеличенной эффективностью и производительностью, что оказывает влияние на снижение расхода топлива, а также упрощением конструкции, что способствует снижению затрат на техобслуживание.

Новый принцип смазки трущихся деталей позволил сократить внутренние потери на трение на треть, а применение алюминия вместо чугуна помогло уменьшить вес трансмиссии примерно на 34 кг. И последнее – в коробке Ultra Shift Plus используется электронный привод сцепления, что обеспечивает более быструю и плавную перемену передач. Учитывая описанные выше моменты, не стоит удивляться, что новая трансмиссия на независимых испытаниях показала расход топлива на 1,9% меньше, чем коробки Eaton серии Fuller FR Series. ■



Реклама

ВЫБЕРИ СВОЮ SCANIA

SCANIA

8 800 505 55 00

www.scania.ru

Департамент транспорта пойдет в рейд против стоянки фур в жилом секторе

Столичный департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры решил вывести борьбу с фурами на новый уровень. Проблема фур на МКАД, надо понимать, уже считается решенной, и чиновники решили копать дальше — в прямом смысле углубиться в город.

Ради этого представители Департамента транспорта собираются организовать рейды совместно с московской ГИБДД по жилым кварталам столицы. Цель – выявление и, соответственно, наказание незаконно припаркованных грузовиков.

Задумка, безусловно, неплохая. Прилегающие ко всевозможным промзонам улочки испокон веков забиты ожидающими погрузки-разгрузки или просто отдыхающими фурами. От этого там традиционно ни проехать толком, ни пройти невозможно.

Рейды – это замечательно, но кто, скажите пожалуйста, раньше мешал столичным полицейским самостоятельно поддерживать закон и порядок – без привлечения всяких штатских штрафовать и изгонять фуры из спальных районов?

Однако фуры – это на самом деле далеко не самая большая проблема московских спальных районов. Гораздо в большей мере, нежели фуры, загромождают парковочное пространство грузовозы поменьше. В любом спальном микрорайоне города обочины более или менее крупных улиц заставлены среднетоннажными фургонами, самосвалами. И еще кучей самодвижущихся рыдванов полуторатонной грузоподъемности. Последние, кстати, модно называть самым настоящим бичом дворового пространства. Гости столицы привыкли, знаете ли, чтобы гужевой транспорт жил под боком у погонщика. Поэтому свое средство производства (как правило, это полудохлая «Газель») каждый из них норовит поставить под окна занимаемой жилплощади. Чтоб все пятьдесят проживающих в данной однушке гастарбайтеров могли следить за ее сохранностью. Прочие жители двора обычно от подобной «системы паркинга» испытывают ну очень противоречивые чувства.

В общем, из спальных районов надо гнать не только фуры, но и вообще всякую коммерческую технику, «обитающую» там. Огромные парковочные площади враз освободятся. И на самом деле никакие специальные рейды для этого не нужны. Дело в том, что уже давным-давно практически все московские дворы оборудованы системами видеонаблюдения. Именно с их помощью специально «заточенные» чиновники в реальном времени надзирают, например, за качеством уборки снега во дворах. Чтобы изжить грузовой транспорт из спальных районов, достаточно обязать этих бдящих отслеживать наличие такового на подконтрольной территории и извещать об этом полицейских. Последние приедут по вызову, поглядят, да и оштрафуют нарушителя. Ведь для юридического лица, владеющего транспортным средством, наказание за незаконную парковку в жилой зоне или во дворе составляет сейчас 100 000-200 000 рублей. Глядишь, и попросторней станет в спальных районах... ■

Контрольное управление президента Российской Федерации выяснило, что с дорогами у нас плохо, и лучше не будет. Потому, что воры умело маскируются под дураков, и что делать с этим — никто не знает.

Заставь дурака дорогу строить

Фраза про дураков и дороги как проклятье висит над нашей страной уже несколько веков. Воровство и раздолбайство при строительстве и содержании дорог давно стало наряду с водкой, балалайкой и медведями на улице самой настоящей визитной карточкой России, а серьезные дядьки из серьезных отечественных ведомств не устают «открывать Америку», выясняя: почему же у нас все никак не получается разобраться с дорогами?!

На этот раз в роли Капитана Очевидность решило выступить Контрольное управление президента. Чего это их дернуло проконтролировать российские дороги – понятно не до конца. Возможно, все объясняется тем, что кого-то из руководства данного ведомства угораздило на собственной машине прокатиться от Москвы до какого-нибудь богом забытого Урюпинска.

Так или иначе, но в результате своих изысканий контролеры выяснили, что для достижения результатов, предполагаемых «Транспортной стратегией РФ на период до 2030 года», России потребуется 150 лет. Именно столько современными темпами придется строить недостающие нашей стране 400 000 километров автодорог. А «Стратегия» предполагает, что сие случится уже через 17 лет.

Президентские контролеры выяснили, что «расходование средств на модернизацию дорожной сети ведется без должного планирования»: из 900 тысяч километров дорог России более 100 тысяч являются фактически ничейными.

При проектировании дороги у нас, оказывается, не учитывают затраты на весь период службы дороги. Кроме того, стоимость полностью аналогичных участков разных трасс может отличаться более чем в два раза.

А еще кристально наивных товарищей из президентского контрольного ведомства поразила «методика выбора маршрута трасс». Они внезапно выяснили, что нет в России даже четких ее критериев. И от этого (вот ведь незадача!) происходит завышение стоимости проектов более чем на 30%! В качестве примера приводится недавний случай со строительством подъезда к Жуковскому от федеральной трассы Москва–Рязань. Оказывается, какими-то нехорошими дядьками (с ответсвенно-государственными лицами, разумеется) из нескольких вариантов проекта был выбран самый дорогой – подразумевавший строительство эстакады. От этого смета немедленно распухла на 2,3 млрд рублей – до 10,1 млрд.

Вообще-то, если называть вещи своими именами, это называется не «методика выбора маршрута», а «мошенничество в особо крупном размере группой лиц по предварительному сговору»! Однако ничего подобного в отчете контролеров вы не обнаружите.

А еще проверяющие, строго следуя путем Капитана Очевидность, открыли для себя, что затраты на содержание дорог в регионах со сходными климатическими условиями могут различаться в разы! На содержание каждого километра трасс в Хабаровском крае и Челябинской области официально тратится 60 000 и 284 000 рублей соответственно. Но и там, и там считается, что дороги содержатся в нормальном состоянии. Просто, видимо, челябинские дорожники строят дороги на Луне.

Смех смехом, но изучение подобных документов каждый раз приводит к одному и тому же вопросу: почему?! Если целые трудовые коллективы аналитиков раз за разом черным по белому пишут в своих отчетах: «вот тут – пилят бюджет, и тут воруют, а тут руководят либо идиоты, либо казнокрады...» и тому подобное, почему ничего в дорожной сфере не меняется годами?!

Зато целые полчища чиновников и «экспертов», не умолкая, воют о «катастрофическом недостатке финансирования дорожной отрасли». При том, что за 2010-2012 года сюда было вбухано более 2,5 трлн рублей, и это составило более 4,5% расходов консолидированного бюджета!

А контролеры все пишут, пишут, пишут! Да кому нужны эти отчеты, когда вместо каждого из них достаточно процитировать канонический ответ Карамзина на вопрос князя Горчакова: как там, мол, в России? В России, князь, все «Как обычно... Воруют-с...» ■

Запредельно умных у нас в стране раз-два и обчелся...

Запредельно умных у нас в стране раз-два и обчелся. Зато оба руководят. Один — страной, другой — правительством. Интеллектуально превосходя народ и попутно возглавляя главную партию, самый умный номер два намедни отчитывался о проделанной работе перед Думой, сверкая ясностью мыслей, делая открытия, раскрывая тайны и, в итоге, разрешил стране промилле алкоголя в крови и миллиграммы в выдыхаемом воздухе.

Попутно вспомнилось, что премьер-министр у нас в стране – главный исполнитель, и потому, если Дума ему указывает, то он и бежит реализовывать на пару с президентом, и теперь дело за малым, чтобы депутаты поручили ему или им обоим исполнить их парламентскую волю и ратифицировать людям предложенные дозы.

В докладе о проделанной за прошедший год работе (а чего так долго тянул? запутался в обилии результатов?) тайны открылось сразу три: наш премьер никакой не юрист, ПДД он не открывал и, по его мнению, в Правилах разрешено пить за рулем. Поэтому Медведев так старательно втолковывал депутатам: «В Правилах дорожного движения это нужно зафиксировать, что употребление алкоголя несовместимо с управлением транспортным средством». Из этого следует, что запрета пока нет и рулить подшофе можно? Вот бы ссылочку получить! Попутно возникает неприятное подозрение, что Дмитрий Анатольевич на «права» либо не сдавал, потакая коррупции, либо ему пора еще разок отучиться в автошколе, освежив впечатление о ПДД.

Зато теперь понятно, почему Медведев так страстно боролся с нетрезвыми водителями. Решительно сражаясь за нашу безопасность на дорогах, он еще раз заявил депутатам и стране, что пить – «вредно и опасно». Демонстрируя ясность мысли, он согласился с наличием погрешности приборов: «Но если все-таки тема, связанная с погрешностями приборов – раньше этого не было, но действительно, может, наши приборы такими стали или другие проблемы возникли, может быть, точность их изменилась – у меня нет возражений зафиксировать возможность учета погрешности прибора при возникновении казуса» и дал свой долгожданный ответ – 0,1 промилле.

Так разрешат нам хоть сколько-нибудь промилле в крови или миллиграмм в воздухе или нет? Судя по поведению «лакмусового» Геннадия Онищенко – разрешат. В издевательской дозировке. «Базовым является то, что сказал председатель правительства – садясь за руль, не надо пить ни в каких объемах. Что касается измерительных приборов, есть такое понятие, и профессионалы о нем знают, – технически достижимый уровень контроля. Абсолютного ноля нет в природе. Именно это и имеется в виду. Важно вообще не пить, а прибор разберется», – прокомментировал главный санитарный врач страны.

Кстати, а почему Медведев так и не узнал, что нуля в природе не существует? Два года тому назад ему про ноль рассказывал тогда еще защитник прав моторизованных россиян, а ныне депутат Вячеслав Лысаков. И ведь был услышан: «Я не собираюсь упираться. Пусть мне все объяснят», – сообщил тогда стране истекающий сроком полномочий президент Медведев, тут же закрывшийся для всяких выкладок про ноль и его вероятность.

Вероятность отмены нуля косвенно укреплена лидером парламентской фракции «Единая Россия» Владимиром Васильевым: «близкие к нулю пропорции не определяются никаким прибором. Мы работаем сегодня над подготовкой предложений, которые решили бы взвешенно данную проблему».

Учитывая, что на разогреве о возможной отмене нуля задолго до премьера выступили Яровая, Лысаков и Тюльпанов, желание всерьез изменить алкогольную составляющую наших законов есть и решение неизбежно. Скорее всего, будет так: разрешенные 0,1 промилле в крови, что приблизительно равно 0,05 мг алкоголя на литр выдыхаемого воздуха и жесточайшие репрессии в пользу полиции, под угрозой отъема имущества, лишения свободы и запрета на профессию для всех, превысивших эту карикатурную норму.

Да, кстати, за рулем пить нельзя! ■

Названы самые безопасные дороги России

Стали известны самые безопасные дороги России. Соответствующий рейтинг по результатам двух месяцев 2013 года составили эксперты межрегионального общественного центра «За безопасность российских дорог».

Лучшие автодороги были определены согласно «рейтингу территорий», который был составлен по совокупности данных о населении регионов, количества ДТП, числа погибших и раненых в них.

Выяснилось, что по состоянию на данный момент наименее опасным регионом оказалась Тюменская область. Примечательно, что по итогам 2012 года дороги региона оказались лишь на 29 месте из 33. По словам экспертов, такого результата удалось достичь благодаря работе местного ГИБДД, регулярно проводящей спецмероприятия, а также за счет тюменской службы ЖКХ, обеспечивающей качественную уборку улиц.

В пятерку лучших вошли также дороги Белгородской области, республики Удмуртия, Саратовской и Новосибирской областей. Последнее место заняли дороги Пермского края, а предпоследнее досталось Санкт-Петербургу и Ленинградской области. Москва и Подмосковье, занимавшие в 2012 году 19 место, опустились еще ниже и оказались на 27 строчке. ■

Самые безопасные дороги России

Регион	Население (тыс. человек)	ДТП	Погибло	Ранено	Рейтинг территорий
Тюменская область	3511	318	35	457	1,65
Белгородская область	1532,7	129	33	150	1,70
Республика Удмуртия	1552,7	146	26	185	1,90
Саратовская область	2519,1	258	38	318	1,97
Новосибирская область	2666,4	308	36	371	1,98
Волгоградская область	2608,5	292	59	381	2,02
Республика Башкортостан	4071,8	497	52	629	2,05
Оренбургская область	2031,3	247	29	324	2,07
Тверская область	1353,5	175	39	216	2,14
Свердловская область	4297,5	509	57	678	2,15
Ростовская область	4276,4	539	71	692	2,28
Ставропольский край	2787	357	56	2,31	
Алтайский край	2416,9	343	39	433	2,33
Красноярский край	2838	528	80	703	2,39
Кемеровская область	2761,6	406	37	533	2,50
Челябинская область	3478,6	532	48	628	2,54
Республика Татарстан	3787,3	550	61	719	2,60
Ивановская область	1062	184	13	259	2,66
Рязанская область	1145,4	240	26	345	2,72
Нижегородская область	3307,6	516	72	669	2,73
Омская область	1976,3	338	38	440	2,79
Самарская область	3215,4	503	65	678	2,86
Воронежская область	2335,2	413	72	544	2,91
Пензенская область	1386,2	239	36	291	2,93
Иркутская область	2427,9	431	60	553	2,93
Краснодарский край	5229,1	771	159	842	2,94
Москва вместе с областью	18705	2374	245	2906	2,96
Тульская область	1553,9	281	35	371	3,03
Приморский край	1953,4	390	41	479	3,06
Хабаровский край	1344,2	263	18	324	3,27
Владимирская область	1444,6	309	37	455	3,54
Санкт-Петербург с областью	6687	1502	128	1873	3,81
Пермский край	2634,1	635	74	818	3,94

Правительство одобрило закон об установке «ЭРА-ГЛОНАСС» на все авто

Все очень просто. Дело в том, что правительство одобрило проект Федерального закона «О Государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС», внесенный депутатами Госдумы Владимиром Кононовым и Антоном Жарковым.

К слову сказать, дата соответствующей публикации на сайте правительства как бы намекает, что чиновники трудятся даже по субботам, болезные. Перерабатывают на благо народа, так сказать.

Так или иначе, но «глонассный» законопроект гласит, в частности, что уже с 1 января 2017 года все новые автомобили российского производства будут в обязательном порядке оснащаться системой экстренного реагирования при авариях на базе системы глобального позиционирования ГЛОНАСС. А уже с 2020 года предлагается ввести норму, согласно которой поголовно все машины, предназначенные для движения по российским дорогам, должны иметь подобную систему на борту.

Особенно забавно смотрятся выкладки экспертов, уверяющих, что данная система увеличит стоимость автомобиля в среднем на 3000 рублей. С таким даром финансового предвидения – на семь-то лет вперед! – впору не какие-то смешные ГЛОНАССы внедрять, а на биржах триллионами ворочать! Никто на самом деле не знает, где будет (и будет ли вообще) рубль через семь лет, а эти господа умудрились даже стоимость приборчика рассчитать! Гении, что тут еще скажешь!

Напомним, что система, которую власти, похоже, уже «приговорили» к установке на все машины России, будет предположительно состоять из ГЛОНАСС-приемника, акселерометра, отслеживающего ускорение машины по всем координатным осям, блока памяти, куда будут записываться все текущие параметры движения и работы систем авто, и передатчика GSM/UMTS-формата. Через последний будет происходить автоматическое оповещение экстренных служб в случае аварии. Авторы этой идеи уверяют, что внедрение подобной системы позволит спасать на 30% больше жизней, чем сейчас, – «лишних» 4000 человек. Надо полагать, что для подстраховки устройство будет принимать сигналы и американской GPS.

Но не в этом суть. Суть в том, что идеологи всей этой задумки скромнейшим образом умалчивают о гораздо более пикантных аспектах поголовного оснащения такой системой всех авто в стране. Сейчас любой автомобильный навигатор умеет вычислять собственную скорость. Вот и грядущий ГЛОНАСС-чудо-модуль наверняка сможет. И никто не помешает государственным программистам, которые напишут софт для сего модуля, предусмотреть в нем подпрограммку, которая будет доносить на того, кто сидит за рулем. Причем в автоматическом режиме.

Бог его знает, чего еще напридумают ужесточить и запретить в ближайшие семь лет наши законодатели. Однако можно с огромной долей вероятности предсказать: «ЭРА-ГЛОНАСС» в каждой машине наверняка будет контролировать выполнение всех, каких только технически возможно, аспектов ПДД. И немедленно докладывать наверх. Так что, достаточно скоро мы все скажем камерам автоматической фиксации ПДД «прощай», а взамен получим по «недреманному оку» Большого Брата в собственных авто. ■

Российским автовладельцам грозит новый налог. Экологический

Недавняя поездка премьера на ГАЗ, прямо скажем, оказалась очень плодовитой на всякие интересные новости, явно ожидающие нас в ближайшем будущем. Одна из них — появление еще одного автомобильного налога. На этот раз экологического.

Надо сказать, что Медведев приехал на ГАЗ не только запустить производство «Газели NEXT», но и вообще узнать, что новенького в отечественном автопроме. Для этого там организовали целое совещание по развитию автопрома в стране.

И именно там заместитель главы Министерства промышленности Алексей Рахманов решил озвучить прекраснодушную идею: отказаться от транспортного налога и ввести вместо него налог экологический. Последний должен взиматься с владельца машины в зависимости от ее экологического класса и возраста. Замминистра не преминул указать, что Минфин, в принципе, не против этой идеи.

Тут ну никак не получится избежать воспоминаний о том, как буквально несколько лет назад власти самым наглым образом обманули буквально всех автовладельцев страны, посулив им отмену транспортного налога, но так и не сделав этого. Помнится, сначала некоторые из высших чиновников завели в прессе дискуссию на тему, что неплохо было бы вместо транспортного налога ввести специальный акцизный сбор с каждого проданного литра бензина. Чтобы все по справедливости было: сколько ездишь – столько и платишь за ремонт и строительство дорог. Ведь транспортный налог идет именно на эти нужды. Вся страна воспрянула: а как же, все правильно, введем акцизы и уберем транспортный налог. Убедившись в общественном одобрении идеи акцизов, власти их и ввели. А отменить транспортный налог «забыли».

В просторечии подобные фокусы называют кидаловом, и за это совершенно справедливо бьют морду. Наши же чиновники предпочитают именовать это бюджетной политикой и совершенно искренне не считают себя кандидатами на получение тумаков. Владимир Путин, помнится, объяснил журналистам, что транспортный налог не отменили, поскольку, дескать, «губернаторы были против». Ну да: те самые губернаторы, которых тов. Путин назначает на их посты, были против, и он, надо понимать, не смог им противостоять!

И вот теперь очередной чиновник закидывает удочку по поводу очередной замены транспортного налога. Видимо, считает, что туповатый и поголовно склеротичный электорат уже напрочь позабыл, как его совсем недавно обманули с акцизами на бензин под прикрытием все той же песни об отмене транспортного налога.

О какой замене транспортного налога вы толкуете, господа чиновнички?! Как будто никто из ваших слушателей не в курсе опубликованных на днях Минфином результатов собственных расчетов относительно ближайших перспектив дорожных фондов. Они, согласно выкладкам министерства, в ближайшие три года недосчитаются 108,7 млрд рублей из-за уменьшения количества акцизных денег от продажи бензина!

Ведь совсем недавно правительство собственными руками создало такой механизм обложения акцизами нефтяников, который стимулирует их производить как можно более экологичное топливо. Так, сейчас бензины класса Евро-4 и Евро-5, например, вообще акцизами не облагаются, и нефтеперерабатывающие заводы судорожно реконструируются, дабы больше не производить топливо более низких классов, поскольку оно-то акцизами обложено как следует. Причем процесс модернизации НПЗ идет такими темпами, что министр финансов Антон Силуанов обмолвился в том духе, что в России скоро вообще не останется бензина хуже Евро-4.

Напомним еще раз, что акцизы на топливо формируют дорожные фонды страны наравне с транспортным налогом. О какой замене транспортного налога экологическим можно всерьез говорить в подобных условиях?! Ну кто может поверить в то, что власти вдруг именно сейчас возьмут и откажутся от транспортного налога ради экологии! Да российский чиновник не был бы самим собой, если бы вдруг всерьез прислушался к голосу здравого смысла и справедливости, и от чистого сердца решил облегчить участь простого человека! Да ни за что!

Поэтому любые трели о новом налоге взамен старого, да еще и сдобренные экологической тематикой, воспринимаются сейчас вполне однозначно: поставят «дымовую завесу экологии», введут новый налог на автовладельца (на этот раз – экологический), а средневеково-грабительский транспортный налог, как водится, «забудут» отменить. На губернаторов всегда же потом можно будет сослаться... ■

Россияне назвали главную причину ДТП

Наличие высокого социального статуса, регистрационных знаков «особых серий», а также низкий уровень культуры водителей напрямую ведут к увеличению количества нарушений ПДД и аварийности. Об этом свидетельствует исследование, проведенное экспертным советом при Правительстве РФ, Национальным исследовательским университетом «Высшая школа экономики» и ВЦИОМ.

Основной целью исследования являлось определение перспективных направлений совершенствования системы обеспечения безопасности на дорогах. Во время исследования специалисты опросили 1100 автовладельцев в онлайн-режиме, 1600 жителей РФ – в режиме реального опроса, а также провели интервью с 50 сотрудниками ГИБДД.

Как выяснилось, главной причиной нарушения ПДД российские водители считают низкий уровень культуры участников дорожного движения. Эту точку зрения поддержали 56% опрошенных. Еще 24% респондентов посетовали на неэффективную организацию дорожного движения, 9% – на недостаточно жесткие санкции за нарушение правил, а еще 9% – на привилегированное положение определенных участников дорожного движения.

Большинство опрошенных (43%) считает, что нарушают все водители, независимо от их статуса. Тем не менее, 37% респондентов считают, что нарушение ПДД наиболее характерно для представителей силовых ведомств, а 35% респондентов ответили, что правила чаще нарушают депутаты и помощники депутатов. Следовательно, образ нарушителя ПДД зачастую ассоциируется у автомобилистов с представителями государственной власти. Помимо этого, около 29% автомобилистов также ассоциируют нарушение правил ПДД с представителям бизнес-элиты.

Кроме того, 65% респондентов уверено, что нарушителей можно определить по внешним признакам. При этом 77% из них в числе таких признаков называют «особые» номерные знаки, еще 72% – тонированные стекла, а еще 53% указало на высокую стоимость автомобиля нарушителя.

Более половины водителей считает, что обладатели «VIP-номеров» на дороге имеют больше прав, чем остальные автомобилисты. При этом три четверти опрошенных достаточно четко смогли выделить те серии номеров, по отношению к которым сотрудники ГИБДД проявляют гораздо большую лояльность (останавливают гораздо реже). Среди наиболее типичных нарушений, допускаемых такими водителями, были названы превышение скорости, пересечение сплошной полосы разметки, езда по «встречке» или выделенной полосе.

При этом абсолютное большинство опрошенных (91%) поддерживают предложение о введении запрета на предъявление водителями каких-либо удостоверений личности, свидетельствующих о статусной принадлежности, сотрудникам ГИБДД. При этом сами представители Госавтоинспекции отметили, что зачастую наличие регистрационного знака «привилегированной серии» или служебного удостоверения свидетельствует о бессмысленности попыток привлечь водителя за нарушение ПДД, а количество таких автомобилей и водителей в Москве составляет от 20 до 40% от общего потока. ■

В БОРЬБЕ ЗА ПРИБЫЛЬ ПОБЕЖДАЕТ
FIAT DUCATO

Реклама.

от 925 000 руб.

НИЗКАЯ СТОИМОСТЬ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НА ЗАЩИТЕ ВАШЕГО БЮДЖЕТА

FIAT DUCATO ПОМОЖЕТ СДЕЛАТЬ ВАШ БИЗНЕС ЕЩЕ БОЛЕЕ РЕНТАБЕЛЬНЫМ, Т.К. ТЕПЕРЬ СТОИМОСТЬ НА ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ФИКСИРОВАНА ПО ВСЕЙ РОССИИ И СОСТАВЛЯЕТ ОТ 7550 РУБ. (2 ЗОНА) И 8 000 РУБ. (1 ЗОНА)

Подробности: в салонах официальных дилеров FIAT, на сайте **www.fiatprofessional.ru** и по телефону горячей линии **8 800 100 50 02**

FIAT PROFESSIONAL

ВЫГОДНЫЙ КРЕДИТ 6,9%

ФАКТЫ ГОВОРЯТ ЗА СЕБЯ

FIAT FINANCE

Кредитная программа «Fiat Finance» тариф Fiat Benefit (СТ): валюта кредита — рубли РФ, минимальная сумма кредита 50 тыс. р., максимальная сумма — 6,5 млн р., ставка 6,9% годовых действует при первоначальном взносе не менее 30% от стоимости автомобиля и сроке кредита 24 мес. Предполагается возможность включения в сумму кредита страховых премий по страхованию каско и страхованию жизни и здоровья заемщика на весь срок действия кредитного договора. При погашении кредита через иные кредитные организации, платежные системы, «Почту России» взимается комиссия за перевод средств в соответствии с тарифами организаций. В случае несвоевременной уплаты процентов и возврата кредита с заемщика взимается штраф в размере 0,5 % от суммы неуплаченных в срок процентов и части непогашенной ссудной задолженности за каждый день просрочки. Предложение распространяется на новые автомобили Fiat Doblo (модели Panorama, Cargo) и Fiat Ducato, приобретаемые у официальных дилеров «Fiat». Максимальная разрешенная масса — не более 5 тонн. Предложение действительно на 08.04.2013 г., носит информационный характер и не является публичной офертой (ст. 437 ГК РФ). Условия предложения могут быть изменены в случае изменения процентных ставок банком. Кредит предоставляется ООО «Русфинанс Банк», генеральная лицензия № 1792 от 13.02.2013 г.

Валерий Писанов. Фото автора

ГРУППА ГАЗ ПОКАЗАЛА «САДКО»

ГОРЬКОВСКИЙ АВТОЗАВОД ПРОДОЛЖАЕТ МОДЕРНИЗАЦИЮ ПОЛНОПРИВОДНОГО ГРУЗОВИКА «САДКО». ГАЗ-33088 — СУГУБО УТИЛИТАРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ. НАСЛЕДНИК ЗНАМЕНИТОЙ «ШИШИГИ» ПОЛУЧИЛ НОВОЕ СЕРДЦЕ — ЯРОСЛАВСКИЙ МОТОР ЯМЗ-534. В РАЗРАБОТКУ НОВОГО ДВИГАТЕЛЯ «ГРУППА ГАЗ» ИНВЕСТИРОВАЛА ОГРОМНЫЕ СРЕДСТВА. ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА В ЯРОСЛАВЛЕ БЫЛ ПОСТРОЕН НОВЫЙ ЗАВОД.

Для начала, более подробно расскажу о новом поколении ярославских моторов, ради чего, собственно, и состоялся весь сыр-бор. Двигатели ЯМЗ-530 – новое семейство средних рядных 4- и 6-цилиндровых дизельных двигателей размерностью 1,1 литра на цилиндр. Разработка велась совместно ОАО «Автодизель» и австрийской фирмой AVL List GmbH.

Это полностью новая конструкция, созданная с использованием ведущего мирового опыта двигателестроения. Моторы соответствуют экологическим требованиям Евро-4 и имеют потенциал для выполнения норм Евро-5 и Евро-6 без существенных изменений конструкции. На тестовый «Садко» установлен рядный 4-цилиндровый дизельный двигатель ЯМЗ-534 мощностью 135 л.с. Он предназначен для установки на большинство среднетоннажных грузовых автомобилей ГАЗ.

При сборке двигателей используются комплектующие детали ведущих мировых производителей. Для достижения экологических норм Евро-4 применена система EGR, которая позволила избежать расходов на AdBlue. Установлена топливная система аккумуляторного типа Common Rail (Bosch), обеспечивающая впрыск под давлением 1800 бар. В блоке устанавливаются гильзы «мокрого» типа. Заводом заявлен ресурс 700 тыс. километров, гарантия на мотор – 2 года.

При внедрении новых двигателей на свои автомобили, «Группа ГАЗ» провела огромную работу. Особое внимание было уделено подготовке сервисной сети. Проведено обучение специалистов и сформированы склады запасных частей у региональных дилеров. Основные потребители двигателей семейства ЯМЗ-530 – ведущие российские производители грузовых автомобилей, автобусов и специальных транспортных средств. География заводов-потребителей не ограничивается лишь Российской Федерацией, существует договоренность на поставку моторов в Беларусь и Украину.

Что касается непосредственно машины, то модернизация «Садко» не ограничилась лишь одним мотором. Технические специалисты, представлявшие автомобиль прессе, упомянули более тридцати узлов и агрегатов, которые подверглись усовершенствованию.

Из истории мы знаем, что «Садко» – это плод конверсии и экономии времен развала Советского Союза. Чтобы не терять рынок полноприводных грузовиков, инженеры «ГАЗа» пошли на хитрость. От грузовиков семейства 3307 взяли раму и кабину. От утилитарного «шестьдесят шестого» – трансмиссию: »»

4-цилиндровый двигатель 530-го семейства

Топливный фильтр с влагоотделителем

раздаточную коробку и ведущие мосты. Мотор – V-образная бензиновая «восьмерка», прошедшая огонь и воду. Удлинили карданный вал, приспособили лебедку, установили систему регулировки давления в шинах. В результате получился «Садко» с заводским индексом «ГАЗ-3308». Простой рецепт, но благодаря ему удалось сохранить на конвейере самого удачного «проходимца» в истории отечественного автомобилестроения.

Однако вернемся в наше время. После революционного перемещения водителя из кабины «шишиги» в более удобную кабину ГАЗ-3307, о судьбе главного персонажа автомобиля – водителе – словно забыли. Все удобства управления автомобилем – на уровне военной техники. Сейчас, на волне относительной экономической стабильности, инженеры решили наверстать упущенные года, и активно проводят модернизацию.

В первую очередь изменения коснулись КПП: для более плавного включения передач были применены двухконусные синхронизаторы 2-ой и 3-ей скорости. Для снижения усилия на рулевом колесе и повышения надежности узла в целом применено полуинтегральное рулевое управление. Автомобиль получил усиленную раму, сцепление фирмы ZF SACHS.

В кабине изменения претерпела приборная панель – появилась новая комбинация приборов с электронным приводом спидометра и тахометра. Существует возможность установки тахографа и интеграции системы ГЛОНАСС. Педаль газа теперь электронная. Предложение «ГАЗа» можно назвать самым заманчивым на рынке внедорожных грузовиков. В своем ценовом сегменте, а цена на автомобиль «Садко» ГАЗ-33088 начинается от 1 млн рублей, у него просто нет конкурентов.

Наступило время испытать «Садко» в деле, но перед тем как залезть в настоящие «пампасы», заводские инструкторы посоветовали для начала почувствовать автомобиль на трассе.

Инструктором красного автомобиля была очаровательная брюнетка. Девушка занимает должность главного специалиста по продвижению проекта «Садко». И, к слову, в «пампасах» она дала фору всей пишущей братии! Но я забегаю вперед.

Как ни странно, для меня самые яркие впечатления остались не от преодоления целины или снежных косогоров, которые входили в обязательную программу теста. «Садко» удивил ездой по трассе полигона, где прямые скоростные участки чередуются крутыми виражами. Оказалось, грузовик способен совершенно по-легковому отвечать на реакции и действия водителя.

Конечно, он немного задумчив по легковым меркам, по грузовым же – характер у «Садко» просто взрывной.

Новый мотор более эластичный, чем его предшественник с тракторным прошлым. Тормоза – пневмогидравлические. Существует одна замечательная особенность «зубастой» резины, которая работает словно ретарда: стоит отпустить педаль газа, как автомобиль тут же теряет ход и всякое желание к свободному качению.

Надо сказать, что работа КПП действительно порадовала: переключение передач еще не «иномарочное», но уже и не грузовое-советское. Если попытаться выразиться более понятным языком – это 24-я Волга.

Первое чувство, которое приходит к тебе, когда на «Садко» покидаешь накатанную дорогу, это вседозволенность. Мне почему-то вспомнилась армия, когда «дури» в голове еще по-юношески много, »»

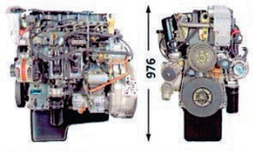
Амортизаторы подвески максимально разнесены по краям

Крайняя точка передней подвески – рулевая тяга. Стоит задуматься

Стояночный тормоз – трансмиссионный. Долго он не живет

Педаль тормоза – напольная. Наверное, с оглядкой на валенок

Технические характеристики ЯМЗ-534 Е-4

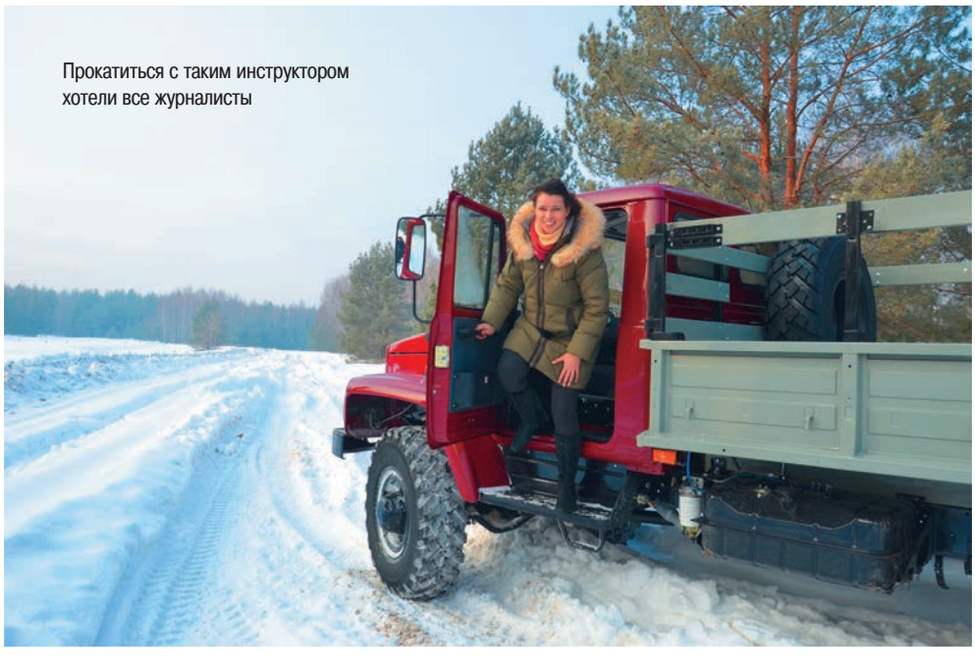


Параметры	ЯМЗ-53442
Количество цилиндров и их расположение	Р - 4
Диаметр цилиндров и ход поршня, мм	105Х128
Рабочий объем цилиндров, л	4,43
Степень сжатия	17,5
Номинальная мощность, нетто кВт (л.с.)	99 (134,5) при 2300 об/мин
Максимальный крутящий момент, нетто, Н•м (кгс•м)	417 (42,5) при 1200.....2100 об/мин
Контрольный расход топлива по ГОСТ 20306-90 при движении с постоянной скоростью, л/100 км:	
60 км/ч	13,9
80 км/ч	18,3
Максимальная скорость автомобиля на горизонтальном участке ровного шоссе, км/ч	95
Масса незаправленного двигателя,кг	460
Система топливоподачи	Аккумуляторного типа, ECRS (Bosch)
Уровень внутреннего шума в кабине, дБ(А)	79
Расход масла на угар, % от расхода топлива	не более 0,1

а ответственности – никакой. При движении по глубокому снегу колеса быстро докапываются до твердого грунта, и автомобиль продолжает движение. Как ни старались журналисты, но за время теста ни один «Садко» не пострадал, вернее сказать – не был посажен на мосты.

Дизельный двигатель – это особая тактика езды по бездорожью. Не приходится постоянно поддерживать повышенные обороты мотора из опасения заглушить его в самый неподходящий момент. Реже требуется включать понижающую ступень в раздатке. Мотор ЯМЗ-534 получился что надо, подарок для настоящего «проходимца». Езда по бездорожью стала более простой, можно сказать, комфортной.

На фоне всех плюсов «Садко» унаследовал один существенный недостаток. Как и положено отечественному автомобилю, главной стезей которого является бездорожье, ему по штату положен водитель. Причем водитель, в данном контексте, с большой буквы. Тот, кто будет подтирать сопли и протягивать гайки, следить за общим состоянием и ставить прогноз. Если он будет готов нырнуть под «любимую» в любую погоду, она повезет и заплатит ему тем же. ■



Прокатиться с таким инструктором хотели все журналисты

Правильные грузовики

ISUZU

Встречайте!

Официальные дилеры ISUZU

www.isuzu.ru

Москва: ООО «Авто М» (495) 598 57 00; ООО «Компания Автофургон» (495) 974 72 20; ООО «АКС Холдинг» (495) 258 25 29; ООО «Блок АвтоСтарт» 8 800 200 23 51 (бесплатно по России); ООО «ДМ Исудзу» (495) 967 94 24; ООО «КамТракСервис» (495) 540 52 50; ООО «Евразия Моторс» (495) 721 86 48; ООО «РАЛЛИ СЕРВИС ПЛЮС» (495) 221 12 99; ООО Группа Компаний «РУСАВТОЦЕНТР» (495) 435 31 03; ОАО «Интертрансэкспедиция» (499) 357 11 11; **Санкт-Петербург:** ООО «АВТОГРАФ» (812) 327 00 00; ООО «ГРУЗОМОБИЛЬ ПИТЕР» 8 800 700 05 00 (бесплатно по России); ООО «Леон КомТранс» (812) 777 45 05; **Рязань:** ООО «АвтоМет» (4912) 92 34 55; **Липецк:** ЗАО «Агрореммаш» (4742) 358 201; **Воронеж:** ООО «ЛАБОРАТОРИЯ ОХРАННЫХ СИСТЕМ» (4732) 79 75 35; ООО ТСЦ «КомТранс» (473) 276 17 14; **Краснодар:** ЗАО «Кубаньгрузсервис» (861) 234 03 36; **Ставрополь:** ИП Хропаль Виталий Николаевич (865) 229 82 82, (865) 229 82 83; **Нижний Новгород:** ООО «ТД СОЛЛЕРС НН» (831) 246 77 77; ООО «Торговый Дом «АГАТ» (831) 279 88 07; ООО «Чайка НН» (831) 22 99 700; **Уфа:** ООО «ВостокКомТранс» (347) 246 07 70; **Казань:** ООО «Делфо Ком» (843) 239 36 85; **Пермь:** ООО «ПермАвтоТрак» (342) 294 29 89; **Самара:** ООО «Ракита Мастер» (846) 373 87 33; **Тольятти:** ООО «СамараТрансСервис» (8482) 69 61 40; **Сургут:** ООО ПКФ «Новотех» (3462) 23 68 66; **Магнитогорск:** ООО «Авто К» (3519) 31 39 96; **Екатеринбург:** ООО «Автомобильный центр на Маневровой» (343) 27 000 85; **Березовский:** ООО «Исузу Урал» (343) 344 21 00; **Челябинск:** ООО ТД «СТО Молния» (351) 262 69 85; **Иркутск:** ООО «Арлан Сибирь»(3952) 73 07 40; **Омск:** ООО «ИнтерАвто» (3812) 79 55 12; **Красноярск:** ООО «Камион» (391) 273 70 66; ООО ТЦ «Мегаполис» (391) 202 55 77; **Новосибирск:** ООО СТЦ МАН (383) 325 35 07; **Барнаул:** ООО «Триал» (3852) 36 09 05; **Набережные Челны:** ООО Торговый Дом «ДТА-Центр» (8552) 39 53 53; **Владивосток:** ООО «Восток УАЗ» (423) 234 68 98, 234 69 07; **Хабаровск:** ООО «Строительно-дорожные машины» (4212) 59 06 22; **Улан-Удэ:** «БайкалТрансКом» (3012) 20 43 93

МВД ПРЕДЛАГАЕТ ПОДЕЛИТЬ РОССИЮ НА КЛИМАТИЧЕСКИЕ ЗОНЫ

ПОЛИЦИЯ ОЦЕНИТ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЗИМНИХ ШИН В РАЗНЫХ РЕГИОНАХ СТРАНЫ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ КЛИМАТА.

По поручению МВД профильные научные институты и ведомства проведут исследование в разных регионах и основных климатических зонах России, чтобы понять, где целесообразно вводить обязательное использование зимних шин на легковых автомобилях и цепей для грузовиков в холодный сезон, а где – рекомендательное. Также полиция предлагает ограничиться за нарушение этих норм предупреждением или символическим штрафом в 100 рублей, однако Госдума уже рассматривает вопрос о штрафах от 1 до 5 тыс. рублей. У идеи обязательного использования в России зимней резины есть противники, которые говорят, что безопасность зависит не от климата, а от вовремя и качественно убранных дорог.

Спор о пользе введения обязательной «переобувки» машин в зимнюю резину в России ведется уже не первый год. О проблеме вновь заговорили после беспрецедентных пробок на федеральной трассе М10

в декабре прошлого года, когда во время сильного снегопада большегрузные фуры буксовали, а затор растянулся на несколько десятков километров. Аналогичные пробки несколько раз заблокировали движение на столичной МКАД. Одной из главных причин пробок называлась летняя резина автомобилей. Тогда же премьер России Дмитрий Медведев поручил первому вице-премьеру Игорю Шувалову решить эту проблему.

Как выяснили «Известия», замминистра МВД Сергей Герасимов направил письмо и подробную аналитическую записку по вопросу введения обязательного использования зимних шин на легковых автомобилях и цепей для грузовиков в холодный сезон в аппарат Шувалова. В ней очередной раз напоминается, что в 18 европейских странах наличие зимних шин обязательно при определенных погодных условиях в сроки от 1 октября до 30 апреля (они могут немного варьироваться).

В ряде стран, среди которых есть и северные, такие как Норвегия, и южные – как Италия, «переобувка» носит рекомендательный характер. При этом в ряде государств вообще запрещена шипованная резина, как портящая дорожное покрытие. Особо подчеркивается, что цепи на колеса предписывается надевать только на перевалах на горных маршрутах нескольких государств: Андорры, Австрии, Болгарии, Германии, Испании, Франции, Швейцарии и Италии, где обязательный период особенно длительный – с 15 октября по 30 апреля.

Представители МВД отмечают, что в странах Евросоюза нет единого требования к протектору шины, но все требования в принципе схожи. В России в перечне неисправностей, которые называются «Основные положения к допуску транспортных средств к эксплуатации», об особой резине пока ничего не говорится. В документе, утверждаемом правительством, имеются лишь сноски о том, что покрышки на одной оси должны иметь одинаковый рисунок, глубину протектора. Именно в это положение и подразумевается внесение понятия «зимняя резина».

Также МВД поясняет, что как таковой зимней резины для грузовиков не существует, потому что шипы не выдерживают нагрузку. Именно поэтому предлагается ис- »»

пользовать для грузовиков цепи на все ведущие колеса.

Между тем, как подчеркивают в МВД, Россия занимает огромное пространство с различным рельефом и климатом. При этом РФ и страны СНГ разбиты на четыре климатических зоны и 16 районов по Строительным нормам и правилам от 1999 года. Делятся они по ряду признаков: среднемесячной температуре в январе и июле, скорости ветра зимой и влажности воздуха летом.

«Очевидно, что в России необходимо применять более гибкий подход к нормированию применения шин и цепей противоскольжения в зимний период, – говорят в МВД. – Установление конкретных критериев их применения для каждого субъекта или климатической зоны

требует проведения дополнительных научных исследований».

Кроме того, встает вопрос о том, как быть с водителями, приезжающими из одной климатической зоны в другую. Дать свой прогноз относительно эффективности зимней резины МВД предлагает экспертам Минтранса, Минпромторга и Минэкономразвития вместе с учеными из МАДИ, МАМИ, НАМИ, ГУ ВШЭ и ряда других профильных вузов.

Если все же необходимость введения зимней резины будет подтверждена, МВД предлагает дополнить рядом изменений Правила дорожного движения, где будет прописано, что под зимним периодом следует понимать отрезок с 1 ноября по 1 апреля.

Ответственность же за отсутствие нужной резины или шипов будет наступать по ч. 1 п. 12.5 «автомобильной» 12-й главы КоАПа. Причем наказание по ней сейчас минимальное – предупреждение или штраф 100 рублей, а запрет на дальнейшее использование машины не предусмотрен.

В МВД подчеркивают, что в последнее время в Госдуме и Совфеде было подготовлено сразу пять законопроектов об обязательной зимней резине. В разных предложениях штрафы для «непереобувшихся» водителей разнятся от 1 до 5 тыс. рублей. Правительство пока дало отрицательное заключение только по одному проекту, предполагавшему применение зимних шин по всей России. Также решено, что нецелесообразно предоставлять право регионам самим устанавливать свой «зимний период».

С последним утверждением в корне не согласен председатель Движения автомобилистов России Виктор Похмелкин, являющийся сторонником обязательной зимней резины.

– Лучше ее вводить по конкретным субъектам решением местных

властей. Ведь в том же Краснодарском крае она вовсе не нужна, – говорит эксперт. – Но я против прямых штрафов, пусть даже символических, как сейчас предлагает МВД.

По его словам, стимулировать водителей необходимо с учетом иностранного опыта. Он напомнил, что в некоторых зарубежных странах непристегнутый ремень безопасности или отсутствие нужной резины не является нарушением. Зато, если такой водитель попадает в ДТП, то его вина усугубляется. Похмелкин считает, что на нерадивых автовладельцев можно воздействовать и через страховки – чтобы компания платила только пострадавшему в аварии, а с виновника взыскивала ущерб. Кроме того, он поддерживает возможность отказа водителю в прохождении техосмотра, а соответственно и в получении полиса ОСАГО, в случае, если у него нет специальной резины в зимний период. Кстати, в последнее время эксперты техцентров вносят в диагностическую карту автомобиля и марку покрышек.

Ведущую роль регионов в этом вопросе поддерживает и экс-глава ГАИ России, сенатор Владимир Федоров, ставший автором одного из пяти законопроектов, по которому за отсутствие зимней резины предлагается штрафовать водителя на 1 тыс. рублей.

– Я считаю, что регион сам должен вводить понятие «зимний период» и уведомлять об этом соседей. Было бы разумнее вообще делать это на уровне федеральных округов, но сейчас такая возможность не предусмотрена законодательно, – говорит отставной генерал.

В свою очередь, первый зампред думского комитета по транспорту Михаил Брячак заявил, что, по его глубокому убеждению, через Госдуму не пройдет ни один из четырех находящихся там законопроектов о зимней резине.

– Это сложно технически, и непонятен их смысловой характер, – категорично сказал он. – Сейчас в ПДД для водителя и так уже заложено все что нужно.

Он убежден, что речь в первую очередь идет об эффективности работы Росавтодора и других дорожных служб по расчистке трасс. По мнению депутата, достаточно усилить контроль за расходованием огромных средств, которые выделяются на эти нужды. ■

Владимир Чехута

DAF ОБНОВИЛСЯ ПОЛНОСТЬЮ

НА АПРЕЛЬСКОЙ ВЫСТАВКЕ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА CV SHOW-2013, ПРОШЕДШЕЙ В БРИТАНСКОМ ГОРОДЕ БИРМИНГЕМ, КОМПАНИЯ DAF ПРЕДСТАВИЛА НОВЕЙШИЕ ГРУЗОВИКИ СЕРИЙ LF И CF.

При разработке новых моделей конструкторы DAF уделили особое внимание обеспечению максимальной эффективности грузоперевозок, а также достижению низких эксплуатационных расходов. Автомобили DAF LF и DAF CF получили новые шасси, кабины и силовые агрегаты уровня Евро-6. Машины серии LF с полной массой от 7,5 до 19 тонн предназначены, в основном, для внутригородских перевозок, а грузовики CF с полной массой от 18 до 44 тонн можно применять для широкого круга транспортных задач.

Для голландских дебютантов были разработаны совершенно новые поколения высокотехнологичных двигателей PACCAR MX-11 и PACCAR MX-13, соответствующих экологическому стандарту Евро-6. Их характеризует совершенно новый блок цилиндров, современная система топливоподачи Common Rail, турбокомпрессор с изменяемой геометрией, комбинация систем рециркуляции отработавших газов (EGR) и технологии SCR с активным сажевым фильтром с максимальным показателем пассивной регенерации.

Все двигатели оборудованы одиночным поликлиновым ремнем и вентилятором, установленным непосредственно на коленчатый вал без промежуточного привода. Это позволяет сократить затраты на техническое обслуживание, повысить надежность узла и снизить вес двигателя. Маслосборник изготовлен из синтетических материалов, которые также снижают массу мотора и уровень шума.

В двигателях PACCAR MX-11 и MX-13 топливный фильтр и влагоотделитель с автоматическим сливом объединены в единый блок. Они крепятся непосредственно к двигателю, что значительно упрощает сервисное обслуживание. Охладитель масла, совмещенный в едином блоке с масляным фильтром, изготовлен из нержавеющей стали, что гарантирует его высокую прочность. Новые двигатели PACCAR стандарта Евро-6 обеспечивают высокую производительность и крутящий момент в широком диапазоне оборотов. Как заявляют голландские мотористы, потребление топлива новейшими агрегатами Евро-6 находится примерно на таком же уровне, как и у моделей Евро-5 (ATe).

Двигатель PACCAR MX-11 (Евро-6) объемом 10,8 л, адаптированный специально для грузоперевозок и сложных условий эксплуатации, предназначен для машин DAF серии CF. Мощность мотора варьируется от 290 до 440 л.с.

Двигатель PACCAR MX-13 (Евро-6) объемом 12,9 л также предназначен для грузовиков серии CF и имеет мощность от 410 до 510 л.с. с максимальным крутящим моментом 2500 Нм.

Грузовики серий LF и CF в зависимости от модели в стандартной комплектации оснащаются 5-, 6-, 9- или 12-ступенчатыми механическими коробками передач. Для автомобилей CF по отдельному заказу доступна 16-ступенчатая механика, а также 6-, 12- и 16-ступенчатые полуавтоматические коробки передач ZF AS Tronic с функцией DAF EcoRoll. Она обеспечивает контролируемый спуск автомобиля при выключенном сцеплении, позволяя максимально использовать естественную инерцию, а функция DAF Fast Shift ускоряет процесс быстрого переключения верхних »»

DAF LF

DAF LF

передач. Новейшее программное обеспечение и новые датчики гарантируют, что работа сцепления будет плавной и позволит достичь отличных характеристик разгона и маневренности.

Стремясь добиться максимальной эффективности новых машин, конструкторы DAF сосредоточили свое внимание на оптимизации компоновки и усовершенствовании шасси CF. В результате появились следующие нововведения: входящий в стандартную комплектацию бак AdBlue объемом 65 л теперь размещен под кабиной, а аккуму-

Кабина DAF-LF

Новый среднемагистральный DAF CF

ляторные батареи переместились в заднюю часть шасси. Это дало возможность установить топливный бак объемом до 1500 литров. Надо отметить модернизированные задние брызговики и замыкающую поперечину шасси новой конструкции.

Конструкция шасси грузовиков LF была полностью пересмотрена для достижения максимальной жесткости и получения дополнительного свободного пространства для крепления компонентов. Для увеличения грузоподъемности модели массой 18 и 19 тонн могут оснащаться новой задней 13-тонной осью для тех стран, где разрешена увеличенная нагрузка на нее.

Для седельных тягачей серии CF с 460-сильным двигателем и полной массой автопоезда 44 тонны появилась новая более легкая задняя ось. Встроенный в подвеску задней оси стабилизатор поперечной устойчивости обеспечивает оптимальную жесткость и устойчивость транспортного средства, а также позволяет снизить эксплуатационную массу. Новая монтажная плита седельно-сцепного устройства, продуманное крепление отсеков аккумуляторных батарей и новая система рулевого управления также позволяют уменьшить массу автомобиля.

Разрабатывая дизайн новых автомобилей, специалисты DAF черпали свое вдохновение с внешнего вида тяжелой модели XF Euro 6. Именно поэтому наружный и внутренний дизайн кабины LF и CF подчеркивает «братское» подобие новинок с недавно модернизированным флагманом XF. Прочные и оптимально интегрированные верхняя и нижняя решетки радиатора подчеркивают явное семейное сходство, которое усиливается установленной по центру хромированной панелью с логотипом DAF. Отметим, что грузовики LF и CF оборудованы бампером новой конструкции.

Продуманный дизайн способствует максимальному охлаждению двигателя и обеспечивает оптимальные аэродинамические свойства автомобиля. Грузовики серий LF и CF также оснащены новыми привлекательными фарами. Фары серии CF в стандартной комплектации комплектуются встроенными дневными ходовыми огнями, улучшающими видимость в светлое время суток. В качестве дополнительного оборудования поставляются уникальные светодиодные фары DAF. Еще одна новинка – встраиваемые в бампер фонари освещения поворотов, которые светят в направлении движения »»

Кровать тягача DAF CF

Бак для мочевины можно разместить за кабиной

автомобиля при маневрировании и поворотах.

Новое рулевое колесо автомобилей LF и CF – еще одна черта, объединяющая их с автомобилями серии XF. Оно имеет широкий диапазон регулировок и в него интегрированы органы управления радиоприемником, телефоном и круиз-контролем.

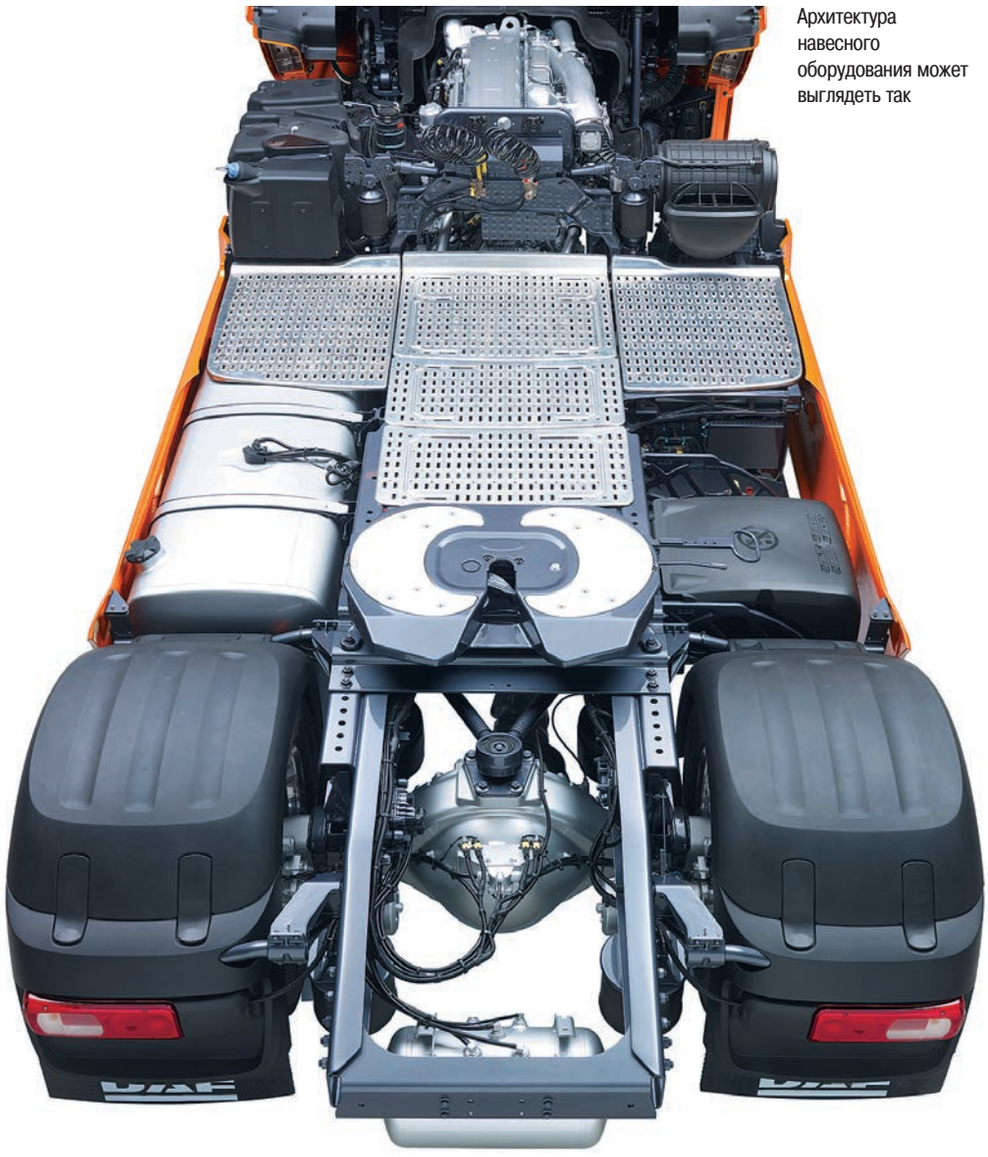
Приборная панель новых автомобилей LF полностью модернизирована, а для автомобилей CF была создана совершенно новая панель, обеспечивающая удобный доступ

Приборная панель DAF CF

Аккумуляторные батареи вынесены в задний свес рамы

ко всем органам управления. Переключатели сгруппированы по функциям для максимального удобства управления. Новые автомобили LF и CF оснащены такой же электронной панелью приборов, как у автомобилей серии XF, включая стильную отделку указателей под алюминий. В центре приборной панели располагается яркий 5-дюймовый цветной дисплей, который предоставляет информацию на 32 языках обо всех основных функциях автомобиля и двигателя, а также дает подсказки водителю в отношении наиболее экономичного управления автомобилем.

Компания DAF начнет серийный выпуск грузовых автомобилей серии CF с двигателями PACCAR MX-13 (Евро-6) в июне 2013 года, а первые машины с моторами PACCAR MX-11 сойдут с конвейера осенью. Производство новых автомобилей LF стандарта Евро-6 стартует в четвертом квартале этого года. ■



Архитектура навесного оборудования может выглядеть так

Александр ТРОХАЧЕВ. Фото автора и FORD

РАБОТЯГА FORD CARGO

В БУДУЩЕМ ГОДУ FORD CARGO СПРАВИТ СВОЙ 30-Й ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ. К ТОМУ ВРЕМЕНИ В СЕРИИ БУДЕТ УЖЕ НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ТУРЕЦКОГО РАБОТЯГИ С ИНДЕКСОМ H566. А ПОКА ПЕРЕВОЗЧИКАМ ДЕСЯТКОВ СТРАН МИРА, И РОССИЙСКИМ В ТОМ ЧИСЛЕ, ВЕРОЙ И ПРАВДОЙ СЛУЖИТ НЫНЕШНИЙ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД H476. В 2011-М ОН ПРОШЕЛ СЕРЬЕЗНУЮ МОДЕРНИЗАЦИЮ И ДО СИХ ПОР ПОЛЬЗУЕТСЯ СПРОСОМ В РАЗНЫХ РЕГИОНАХ РФ.

РОДОСЛОВНАЯ

Выпуск Ford Cargo изначально осуществляет расположенное в Турции предприятие Ford Otosan. Оно специализируется на производстве грузовиков и двигателей и базируется в городе Иноню. Есть еще сборочные мощности в Сан-Паулу, но те грузовики предназначены исключительно для бразильского рынка и в Россию их не поставляют.

История турецкого завода уходит корнями во вторую половину прошлого века. В 1960-м здесь начали собирать модель F600, в 1966-м освоили изготовление D-Series, а с 1984-го наладили тиражирование Cargo. В 1990 году грузовику сделали фейслифт. Потом работягу обновили в 1997-м, а еще через шесть лет, в 2003-м, свет увидела первая, полностью новая, модель H298, с которой и начались поставки в РФ. Финальным обновлением стала модернизация 2010 года, когда грузовику 2011-го модельного года присвоили индекс H476. К тому времени при плановой мощности 25 тыс. автомобилей в год завод выпускал меньше половины своих производственных возможностей – 11 тыс. ед.

Начало продаж Ford Cargo H298 в России датировано 2007 годом. В первый полный сезон представительства данной модели на отечественном рынке было реализовано 1,5 тыс. ед., и это несомненный успех, ведь в 2008-м грянул мировой финансовый кризис. Еще больше репутация добротной рабочей лошадки укрепилась за грузовиком после его обновления в 2010-м году, когда суммарные продажи H298 и H476 выросли до 3,5 тыс. ед.

На 2013 год дилеры подали заявки на 450 грузовиков Ford Cargo. Основными регионами, проявившими интерес к этому семейству в настоящее время, являются столичный кластер, юг России и Урал. Самые активные покупатели находятся в Москве, Санкт-Петербурге, Ростове-на-Дону, Краснодаре и Красноярске, хотя география всех поставок существенно шире.

ГЛОБАЛЬНЫЙ ПРОДУКТ

Текущее поколение Ford Cargo насчитывает около 50 модификаций тягачей, машин дорожной серии и строительных шасси. Самые популярные в России – двухосные тягачи и шасси. Но турецкие грузовики представлены также версиями «строителей» с колесной формулой 4x2, 6x2, 8x2, 6x4 и 8x4. Дорожную серию Midilli образуют двухосники 4x2 и трехосники 6x2. Самый богатый выбор предлагает линейка шасси общего назначения с формулой 4x2, 6x2 и 8x2.

В российских транспортных компаниях востребованы все три типа

KOMATSU
PC 210 LC
Ford
АВТЕК-ТЕСТ

Один из старых Ford Cargo

кабин: узкая дневная, дневная с низкой крышей и одним спальным местом и высокая «двуспалка», причем доля последних неизмеримо выше всех остальных. Простые кабины ставят на машины для выполнения муниципальных задач на коротком плече (вывоз мусора, озеленение территории, ремонтно-восстановительные работы). Низкие кабины с одним спальным местом идут на автовозы, топливозаправщики и другие автомобили для транспортировки грузов на короткие и средние расстояния. Кабины с высокой крышей и двумя спальными полками выбирают те, кто возит грузы в межрегиональном сообщении и нуждается в использовании экипажа из двух водителей.

Дизайн интерьера простоват, но он функционален. Органы управления расположены удобно, материалы моются легко. Рулевая колонка меняет положение по вылету и углу наклона, сиденье водителя с поясничным упором регулируется по высоте и в продольном направлении. Дисплей борткомпьютера хотя и маловат, но отображает важнейшую информацию. Не скажу, чтобы я был в восторге от интерьера кабины (особенно в сравнении с европейскими представителями Большой семерки), но и хаять его почем зря не стану: машина достойная!

В подтверждение – несколько аргументов. В стандартное оснащение включен окрашенный в цвет кузова бампер, галогенные фары головного света с автоматическим корректором, «противотуманки» (кроме строительных и коммунальных шасси), магнитола с CD, электрические стеклоподъемники, фиксируемый в четырех положениях стальной люк в крыше, ABS/ASR. На борту есть розетка 12В в центральной консоли, центральный замок с дистанционным управлением и многое другое.

Отдельного упоминания заслуживает стандартный пакет холодного климата. В нем используется автономный предпусковой подогреватель двигателя, усиленные кольца поршней и масляного насоса, электро-

Оптика на турецких машинах светит отлично

Незакрытые ступени не только собирают грязь, но и ухудшают аэродинамику. Особенно при магистральных перевозках

Дверные ручки этого грузовика не спутаешь ни с какими другими

Развозные машины пользуются неплохим спросом

подогрев кожуха масляного фильтра и моторное масло 10W40. Подогрев используется также в ветровом стекле, зеркалах заднего вида, сиденье водителя. Топливная магистраль – с теплоизоляцией. Сальники и резиновые уплотнители – в морозоустойчивом исполнении, а бак антифриза – увеличенной емкости. Бортовая электрика представлена АКБ повышенной емкости (225А·ч), а также стартером на 80А. Есть также улучшенный генератор и блокировка дифференциала. Дополнительный пакет для

Обилие зеркал улучшает обзорность

Окошко в боковой двери помогает при маневрировании в стесненных условиях

холодного климата (опция) включает подогрев топливной магистрали, тепловые стержни в топливном баке и моторное масло 5W30.

Из четырех двигателей Ecotorq рабочим объемом 7,33 и 8,974 л мощностью 260, 320, 350 и 380 л.с. перевозчики предпочитают брать самые сильные: неспроста и наиболее популярный тягач имеет индекс 1838T. При этом он отвечает стандарту Евро-5, тогда как остальные до недавних пор были исключительно уровня Евро-3. Обеспечиваемый пик крутящего момента находится в диапазоне 840-1400 Нм при 1200-1800 об/мин. для моторов с отдачей до 350 «лошадей» и составляет 1600 Нм при 1450-1600 Нм для 380-сильной версии. Система впрыска везде одна и та же – Bosch Common Rail с максимальным давлением впрыска 1600 атмосфер.

Три синхронизированные механические коробки передач ZF (две 9-ступенчатые и одна 16-ступенчатая), две коробки отбора мощности ZF и оси Arvin Meritor составляют хотя и небольшой, но достаточный простор для выбора. Его расширяют передаточное отношение главной передачи 3.21-4.56:1 для дорожных версий и колесный редуктор с отношением 5.41:1 для самосвалов. Технические данные не являются тайной за семью печатями, и их нетрудно узнать из буклетов и в интернете. А вот стоимость запчастей и характерные поломки вызывают неподдельный интерес.

ХВАЛА И КРИТИКА

К достоинствам автомобиля перевозчики относят удобство обслуживания. Например, механизм подъема кабины позволяет фиксировать ее в двух положениях – под углом 35 и 60 градусов. Первый удобен для регулярного осмотра, второй – преимущественно для обслуживания и ремонта.

Открытые ступеньки делают «транспортировку» грязи в кабину слишком легкой, и для России актуальнее удлинители дверей. Особенно это важно для магистральных перевозок, где отсутствие боковых панелей ухудшает аэродинамику и увеличивает расход топлива. Кстати, в Бразилии «голые» ступени вообще не пользуются спросом из-за того, что с ними высок риск нападения грабителей. Еще одна претензия к ступеням была связана с тем, что на старом поколении они прогибались под тяжестью массивных тел немолодых водителей. Позже крепление усилили, и поводов поворчать стало меньше.

Дальнобойщики ругают кабину за то, что слишком узкая. Из-за этого спальное место шириной 58 см и длиной 190 см, мягко говоря, не всех устраивает. Не спасают даже подштамповки в спинках кресел: тесно, что ни говори. Одно дело – переночевать в командировке раз или два и совсем другое – по нескольку ночей кряду. Есть сетования на то, что в морозы в ней холодно, и единственным спасением на старой версии была установка «сухой» автономки. А это, как вы понимаете, дополнительные затраты. Теперь Webasto, термоизоляция, обогреватель бака с мочевиной, подогрев фильтра уже включены в спецификацию для российского рынка.

Кресло с подлокотником

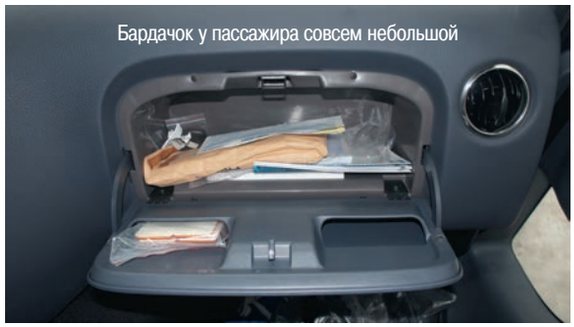
Не всем по душе скупые отсеки и полочки, по части которых гастарбайтер проигрывает всем «европейцам». Впрочем, на то он и представитель золотой середины, чтобы быть лояльным по цене к перевозчику, в противном случае ему пришлось бы «бодаться» с представителями Большой семерки, а это уже совсем другой коленкор.

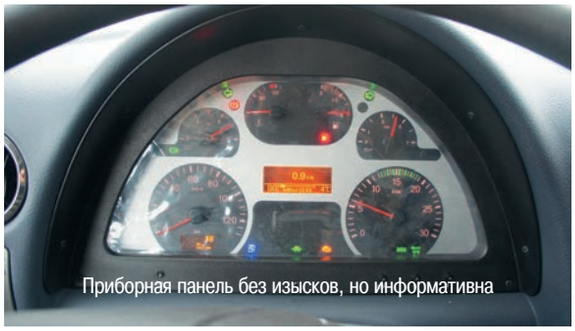
Подвеска кабины механическая, и это тоже определенный минус: с ней поездка не такая комфортабельная, как с пневмоподушками. С другой стороны, эта конструкция долговечнее. А вот элементы передней и задней подвески автомобиля не всегда выдерживают заложенный производителями ресурс. Стоимость деталей в розницу такая: 31 тыс. руб. за переднюю листовую рессору и 11,5 тыс. руб. за задний пневмобаллон.

На моделях серии H298 транспортники были в ужасе от низко посаженного радиатора охлаждения, и периодические коллизии с ним лишь подтверждали первичные опасения. На нынешнем поколении H476 его установили выше, и проблема ушла в прошлое. Тем не менее, уязвимые детали остаются, и среди прочих это, конечно же, фронтальная оптика. Фара ближнего света в сборе продается за 4,8 тыс. руб., дальнего – 2,9 тыс. руб., противотуманная – 2,4 тыс. руб.

Ахиллесова пята автомобиля – система впрыска топлива Common Rail. Ну не хочет она без последствий переваривать отечественное дизтопливо! В результате перевозчик всегда должен быть готов к замене форсунок и реанимации топливного насоса высокого давления. Для понимания вопроса приведем цены: форсунка стоит около 27 тыс. руб., а ТНВД – примерно 79 тыс. руб. Если же предстоит замена поршневой группы, цена вопроса будет от 15 тыс. руб. за комплект на один цилиндр, а головка блока цилиндров в сборе потянет на 105 тыс. руб.

Интервал ТО у седельного тягача Ford Cargo 1838T составляет 30 тыс. км, т.е. фактически как у европейских одноклассников. Но эксплуатационные расходы чуть меньше, т.к. многие запчасти дешевле. У нового поколения турецких машин интервал обслуживания будет


Бардачок у пассажира совсем небольшой


Приборная панель без изысков, но информативна

Органы управления объединены общим цветовым фоном

Педали все подвесные

В ниши под рукой можно и стакан поставить, и телефон положить

увеличен вдвое, а значит, стоимость владения станет еще более привлекательной.

Сиденье водителя с приличным диапазоном регулировок

БИЗНЕС-РЕШЕНИЯ

Нынешний Ford Cargo продают и обслуживают в 20 странах мира через 50 дилерских предприятий. В Российской Федерации сбытом и сервисной поддержкой заняты 20 дилерских центров, из которых 14 полноценных и шесть

– сервисные партнеры. При этом с 2013 года российское меню-прайсинг предусматривает единую цену на запчасти и услуги по всем центрам, а доставка узлов и деталей до дилерского предприятия осуществляется бесплатно.

С будущего года планируется введение сервисного контракта, который существенно облегчит жизнь каждого перевозчика, эксплуатирующего «турецкоподданого». При покупке автомобиля владелец заключит договор о сервисном обслуживании. По сути, клиент получит не просто транспортное средство, а готовое бизнес-решение. Но само представительство компании в лице СП «Ford Motor Company & Sollers» торговать техникой напрямую не будет: сбыт по-прежнему останется прерогативой официальных дилеров.

Лучше всего обслуживание Ford Cargo налажено в Приволжском и Южном федеральных округах, и следующим шагом станет освоение необъятных просторов Сибири, где работает такая техника. В представительстве утверждают, что в перспективе СТО будут стоять друг от друга на расстоянии не более 300-500 км, что позволит планировать ТО и ремонт. Для достижения этой цели сейчас активно ведется поиск мультибрендовых сервисных партнеров. Через некоторое время обслуживание и ремонт грузовиков можно будет осуществить на СТО, опекающих модель Transit. А пока клиенты ориентируются на сервисы, отмеченные синим овалом Ford применительно к Cargo.

Передяя панель закрывается на ключ

Турецкий гастарбайтер хорош тем, что склад в Москве обеспечивает наличие товарного запаса на два месяца. Это означает, что вы в любой момент можете прийти и купить нужный автомобиль. Правда, срок поставки специализированной техники составляет три месяца и, намерившись что-то приобрести, об этом нужно позаботиться заранее.

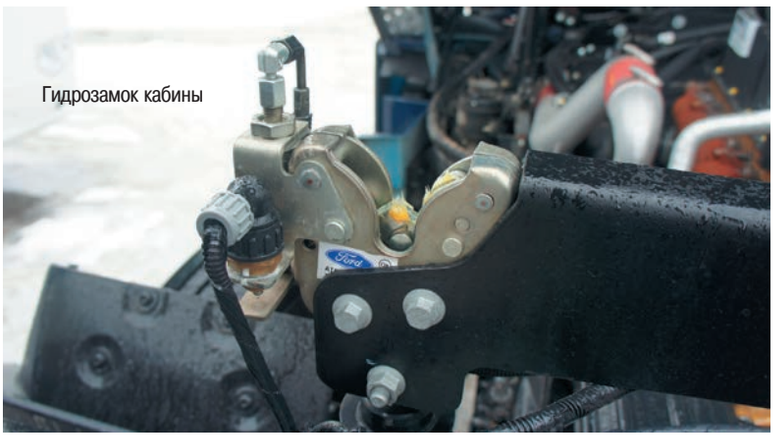
ПРЕЕМНИК-2013

Представитель новейшего поколения Ford Cargo – не какая-то абстрактная, а вполне осязаемая модель. Ее российский дебют состоится в мае, но уже сейчас благо-

Новый Ford Cargo скоро появится в России

Подвеска кабины – пружинная

Магистральные тягачи турецкой марки на российских дорогах



Гидрозамок кабины

Топливный бак в блоке с баком для мочевины

Топливный фильтр-влагоотделитель

Рекомендованная розничная стоимость оригинальных запасных частей Ford Cargo в России, руб. (с НДС)

Амортизатор передний, 2 шт. на ось	6200
Ведомый диск сцепления	25100
Вкладыши коренные/шатунные (комплект на шейку)	1200/4100
Водяной насос	16100
Выжимной подшипник сцепления	9054
Глушитель	27500
Головка блока цилиндров в сборе	105000
Клапан впускной/выпускной	940/950
Корзина сцепления	26953
Насос ГУР	14700
ПГУ сцепления	24200
Пневмобаллон задней подвески в сборе	11200
Подшипник передней/задней ступицы	6000/14200
Поршневая группа (комплект на цилиндр)	15300
Поршневые кольца (комплект на цилиндр)	3400
Прокладка ГБЦ	6700
Ремкомплект шкворневого узла на ось	8600

даря российскому представительству компании известны важнейшие технические подробности.

Первое и самое заметное отличие – новый агрессивный дизайн. В принципе, это намек конкурентам на техническое совершенство, силу и скрытый потенциал. Кстати, основным соперником «566-го» в Южной Америке является весьма успешный бескапотник VW Constellation бразильской сборки. А в России ему предстоит занять нишу между дорогими европейскими бюджетниками и дешевыми китайскими одноклассниками.

Новый фаворит маркирован индексом 1846, что означает полную массу в 18 т и двигатель мощностью 460 л.с. Он получит дополнительную термоизоляцию кабины и переработанный салон, где можно будет стоять в полный рост. Ключевые отличия от нынешнего поколения: КПП-автомат, интардер, дисковые тормоза, EBD, ESP, серийная пневмоподвеска кабины.

В настоящее время Ford Cargo H476 стоит 67450 евро или 2,7 млн руб. Новое поколение турецких грузовиков будет дороже примерно на 15-20% и настолько же дешевле сопоставимых по комплектации «европейцев». Как и прежде, «турецкоподданый» составит хорошую альтернативу за разумные деньги. А в том, что его оценит

Аккумулятор, глушитель, ресивера, бачок с дизтопливом для автономного отопителя

Стандартная V-образная тяга заднего моста

Пакет передних рессор

Вырез в спойлера для забора воздуха

Задняя подвеска на пневмобаллонах

транспортное сообщество, сомнений нет: достаточно сказать, что эксперты отрасли не так давно номинировали Ford Cargo на титул International Truck of the Year 2013. И хотя лавры победителя достались другому автомобилю, это нисколько не умаляет достоинств гастарбайтера, которого с нетерпением ждут российские перевозчики. ■

Рессора передняя	30900
Стартер	20800
Стремянка передней рессоры/задней подвески	740/3400
Стекло ветровое	18500
Термостат	820
ТНВД Common Rail	78500
Тормозной барабан передний/задний	20100/20100
Тормозные колодки передние/задние	3550/3550
Тяга продольная рулевая	7600
Указатель поворота	850
Фара ближнего света в сборе	4700
Фара дальнего света в сборе	2800
Фара противотуманная в сборе	2300
Фильтр воздушный, большой	4900
Фильтр воздушный, малый	1750
Фильтр масляный	1400
Фильтр-патрон осушителя воздуха	1070
Фонарь задний в сборе	2700
Форсунка Common Rail	27000
Шланг тормозной задний	1320

Осушитель воздуха известного производителя

Андрей Шилов.
Фото автора

ПОДАТЬ ТРАП

УПРОСТИТЬ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫЕ РАБОТЫ, СЭКОНОМИТЬ ВРЕМЯ, МИНИМИЗИРОВАТЬ ЗАТРАТЫ НА ОПЛАТУ ТРУДА ГРУЗЧИКОВ И ЗАЩИТИТЬ ДВЕРИ ФУРГОНА ОТ НЕСАНКЦИОНИРОВАННОГО ВСКРЫТИЯ — ВСЕ ЭТИ БЛАГА ДАЕТ СВОЕМУ ВЛАДЕЛЬЦУ ГИДРОБОРТ.

Перевозчик, который хоть раз попробовал все прелести погрузки/разгрузки машины при помощи гидроборта, обязательно оснастит данной опцией и свою новую машину. Данную закономерность подтверждает статистика компаний, занимающихся продажей, монтажом и обслуживанием гидравлических подъемников. Клиент, пришедший один раз, как правило, остается с компанией на долгие годы.

ЧЕМ ПОДНИМАТЬ?

Гидроборт, гидролифт, микролифт, борт гидрофицированный – все эти названия обозначают один и тот же грузоподъемный механизм, стационарно устанавливаемый на автомобили, прицепы или полуприцепы и предназначенный для подъема-опускания перевозимых грузов от уровня земли до уровня пола грузовой платформы транспортного средства и облегчения (сокращения времени) процесса погрузки/разгрузки.

Наибольшее распространение получили подъемные механизмы с гидравлическим приводом. Такие способны поднимать большие по массе грузы, обладают достаточно компактными размерами и, что очень важно, могут быть адаптированы под практически любой автомобиль. Главное, чтобы у него была крепкая рама и надежная (вернее сказать, обладающая большим запасом прочности) система электропитания. В классическом исполнении гидроборт представляет собой систему, состоящую из: алюминиевой или стальной грузовой платформы, которая может иметь дополнительное покрытие для снижения риска соскальзывания с ее поверхности груза; силовых гидроцилиндров привода (количество цилиндров определяется грузоподъемностью механизма, но, как правило, их либо два, либо четыре); питаемой их гидростанции, в которую входит »»

Гидростанция механизма должна быть в прочном герметичном корпусе, а доступ к ней свободным для облегчения обслуживания или ремонта

тоннажных автомобилей. Небольшой, но высокопроизводительный гидроборт позволяет малотоннажникам более эффективно использовать рабочее время, увеличить количество рейсов и, соответственно, прибыль автоперевозчика. Самые маленькие гидроборты, имеющие «лопату» размером не больше чем створка задней двери фургона типа Mercedes-Benz Sprinter, позволяют оперативно работать с товаром при обслуживании торговых точек, расположенных в тесных дворах или у проезжей части. Чем быстрее произойдет разгрузка, тем меньше соберется пробка на улочке, к обочине которой притерся

Практика показывает, что при свежих АКБ время автономной работы системы составляет от четырех до пяти часов

Автомобиль, на который монтируется гидроборт, должен иметь мощный, а главное – исправный генератор и свежие аккумуляторные батареи. Последние должны обязательно быть закрыты надежным чехлом или находиться в корпусе-ящике. Если на автомобиле установлен маломощный генератор, то он при работе установки и при зарядке аккумуляторов будет работать на пределе своих возможностей, а значит, быстро выйдет из строя

Система управления установкой – чем проще, тем лучше. Как показывает практика, сложные устройства с электронными блоками в России могут капризничать. Одно из качеств блока управления – герметичность. Если корпус будет «дышать», его начинку за пару зим прикончат пары противогололедных реагентов

гидравлический насос (как правило, шестеренчатый), приводимый в действие от электродвигателя и, разумеется, системы управления.

Приводной электромотор питается от аккумуляторных батарей. Соответственно от их емкости, а также характеристик электродвигателя, будет зависеть время автономной работы погрузочно-разгрузочного устройства. Практика показывает, что при свежих АКБ время автономной работы системы составляет от четырех до пяти часов. Силовая конструкция подъемника представляет собой особого типа раму с поперечной балкой. По статистике продаж и предложений на вторичном рынке подъемные механизмы с гидравлическим приводом составляют 90% рынка гидробортов. Оставшиеся десять делят между собой устройства с пневматическим, а также механическим приводом. Однако их за малочисленность и эксплуатационные характеристики, уступающие моделям с гидроприводом, рассматривать не станем.

В зависимости от предназначения, гидроподъемники могут обладать различной грузоподъемностью. Для грузовиков малого тоннажа выпускаются модели подъемных механизмов, максимальная нагрузка для которых составляет около 500 килограммов. Экономическую эффективность их применения можно было бы поставить под сомнение, если бы не вводимые запреты на въезд в центр городов среднетоннажных и крупно-

«Оригинальный» способ закрепить борт. Однако самодельный замок-засов – не панацея. Нужно следить за техническим состоянием шарниров и исправностью гидравлики!

доставивший товар грузовичок. Увы, но дорожная ситуация бывает такова, что очень часто подъехать к магазину просто не представляется возможным и товар сгружают прямо на проезжую часть.

Одними из самых востребованных являются гидроборта грузоподъемностью от одной до полутора тонн. Такими комплектуется большинство среднетоннажных грузовиков – основа работающих в городах и пригородах флотилии развозных автомобилей. На рынке встречаются предложения и по подъемникам, способным брать на свою «лопату» 16 и даже более тонн груза. Но такие механизмы востребованы перевозчиками крайне редко и в основном для оснащения машин, задействованных на спецперевозках. Стоят могучие

Обратите внимание на защитное покрытие платформы гидроборта. Оно не должно изнашиваться, обязано обеспечивать хорошее сцепление с подошвами ботинок грузчиков и колесами вилочных погрузчиков, а также сопротивляться коррозии

Чем быстрее произойдет разгрузка, тем меньше соберется пробка на улочке, к обочине которой притерся доставивший товар грузовичок

Альтернатива подъемнику – трап. Но кроме дешевизны иных преимуществ у него нет. Кроме того, применить данную опцию можно только на автомобилях с низким полом

гидроподъемники под десять тысяч долларов. Очень дорого! В наличии на складах дилеров моделей, обладающих сверхвысокой грузоподъемностью, практически не бывает. Их привозят непосредственно с завода-изготовителя (где собирают под конкретный заказ и никак иначе) после получения предоплаты от клиента. По этой причине сроки доставки данного типа оборудования не один-два дня, как на борта малого и среднего класса, а несколько недель.

ТИПЫ ГИДРОБОРТОВ

Самыми массовыми и, пожалуй, популярными являются так называемые гидроборта консольного типа, «лопаты» которых приводятся в действие двумя или четырьмя силовыми гидроцилиндрами. Кинематику движения »»

Самыми массовыми и, пожалуй, популярными являются так называемые гидроборта консольного типа, «лопаты» которых приводятся в действие двумя или четырьмя силовыми гидроцилиндрами

Гидроподъемник незаменим и для спецмашин, например, для погрузки/разгрузки шин большого диаметра. На фото – передвижная шиномонтажная мастерская, созданная на базе фургона

Если у машины задний мост подвесной, то при работе с гидроподъемником его нужно опустить

На легких гидробортах даже трапеция выполнена из алюминиевого сплава

грузовой платформы задают закрепленные на раме грузовика рычаги с шарнирами. Благодаря возможности регулировать уровень платформы, последняя может в процессе движения оставаться строго горизонтально опорной поверхности или же наклоняться на заданный угол. В последнем случае платформа превращается в некое подобие трапа, по которому в машину затягивают тележки с грузом или въезжает погрузочная техника.

В транспортном положении гидроборта консольного типа могут либо занимать строго вертикальное положение, закрывая платформой заднюю дверь фургона, либо убираться под свес кузова – так называемые «слайдеры». Преимуществом первого типа является дополнительная защита дверей от несанкционированного проникновения. Если на ночной стоянке замок можно практически бесшумно вскрыть, то звук от работы насосной станции не услышать просто невозможно. Слайдеры, благодаря своей особенности прятаться под кузов, не мешают погрузке машины с пандуса. Учитывайте данное обстоятельство при выборе той или иной системы. На рынке можно встретить и предложение по так называемым вертикальным подъемникам (колонные гидроборта), которые имеют возможность перемещаться по специальным направляющим, расположенным вдоль вертикальных стоек фургона на достаточно большую высоту и обеспечивают загрузку машины в несколько ярусов. Однако их перевозчики особым вниманием не жалуют отчасти потому, что «лопата» такого механизма вследствие особой кинематики его работы будет все время расположена горизонтально опорной поверхности. А если груз необходимо забрать/сбросить с машины, стоящей на подъеме или спуске?

Слайдеры, благодаря своей особенности прятаться под кузов, не мешают погрузке машины с пандуса. Учитывайте данное обстоятельство при выборе той или иной системы

КУПЛЮ БОРТ

Чтобы купить новый гидроподъемник, недостаточно просто выбрать нужную вам модель по каталогу фирмы-производителя. Для начала необходимо внимательно посмотреть на раму грузовика и смонтированную на ней будку. Именно последняя зачастую создает установщикам подъемного оборудования массу проблем. Если рамы у грузовиков одной марки и модели – стандартные, и под них, собственно говоря, изготавливается необходимый крепеж (переходники, адаптеры, нестандартные метизы), то будки могут иметь самые разные размеры. Дело даже не только в их ширине или высоте, а, например, в том, насколько сильно надстройка выдается за заднюю траверсу рамы. Словом, прежде чем платить деньги, необходимо произвести соответствующие замеры на машине и уже отталкиваясь от них подбирать оборудование.

Для того чтобы иметь представление о порядке цен на подъемное оборудование, примерим борта двух популярных в России производителей гидробортов к массовому среднетоннажному грузовику Hyundai HD 72. Большинство фирм-установщиков предлагает для данной машины подъемники фирм Dhollandia и BAR Cargolift. Грузоподъемность обоих – примерно одна тонна. Этого вполне достаточно для полноценной работы. Однако помните, что запаса по грузоподъемности у механизмов практически нет, поэтому не стоит рассчитывать на то, что, бросив на платформу довесок в 100-150 килограммов, вы быстрее разгрузите или погрузите машину и сократите время ее нахождения в рейсе. При перегрузе срабатывает защитный механизм, и платформа не движется. Отключить блокировку без ущерба для конструкции невозможно, поэтому не экспериментируйте – себе дороже выйдет.

Прежде чем определиться с моделью погрузчика, необходимо также выбрать и тип материала, из которого будет изготовлена его грузовая платформа. «Лопаты» могут быть из- »»

готовлены либо из алюминия, либо из высокопрочной стали. Последняя заметно удешевляет конструкцию, но обладает большей массой. Для примера, если стальная платформа весит 400, то алюминиевая – 200 килограммов. А лишний вес дополнительного оборудования – потеря грузоподъемности машины и ненужный расход топлива. С одной стороны, на расходах топлива за один рейс «довесок» в пару сотен килограммов серьезно не скажется, но при подсчете затрат на топливо за период, скажем, в 100 000 километров пробега (год работы), выйдет, что пару дней в году вы могли бы жечь горючее бесплатно! А это, согласитесь, уже весьма существенный довод в пользу более легкого алюминиевого борта. Кроме того, не будем забывать и тот факт, что алюминиевый профиль гораздо проще подогнать под размеры фургона, в то время как сталь подбирается по ширине будки и, как правило, не режется.

Теперь по стоимости. Гидравлический подъемник Dhollandia нужной нам грузоподъемности со стальной платформой потянет на 3900 евро, включая монтаж, а за алюминиевый борт запросят 4150 евро. Подъемник BAR с алюминиевой «лопатой» потянет на 4400 евро. Заметим, что при установке оборудования на фирменной сервисной станции продавца вы получите двухгодичную гарантию на оборудование и установку. Пренебрегать этим не стоит, так как стоимость работы у всех примерно одинаковая – 400 евро. Чтобы не потерять гарантию, придется и техническое обслуживание доверить компании-установщику, благо расценки на ТО вполне гуманны – стоимость работ с материалами составит примерно 4500 рублей. Данную сумму придется платить два раза в год.

Гидравлический подъемник Dhollandia нужной нам грузоподъемности со стальной платформой потянет на 3900 евро, включая монтаж, а за алюминиевый борт запросят 4150 евро

МОНТАЖ

Для того чтобы смонтировать подъемное оборудование на машину, мастерам хорошо оснащенного цеха, как правило, достаточно десяти-двенадцати часов – два рабочих дня. Это если имеется все необходимое для монтажа, включая переходники, адаптеры, метизы и, в некоторых случаях, дополнительные силовые элементы. Спору нет, установку оборудования можно произвести и быстрее, только как отразится это на качестве выполняемых работ – неизвестно. А любой

Если гидроборт есть на прицепе или полуприцепе, то его можно оставлять на месте погрузки/разгрузки. Главное – заряженные аккумуляторы для питания насосной станции гидроподъемника

Классика жанра – среднетоннажник с гидробортом. В данном случае Mercedes-Benz Atego + Sorensen

Для того чтобы смонтировать подъемное оборудование на машину, мастерам хорошо оснащенного цеха, как правило, достаточно десяти-двенадцати часов — два рабочих дня

отказ техники приведет к проблемам с выполнением перевозчиком обязательств перед своими клиентами. Поэтому не стоит торопить установщиков. Сегодня станции технического обслуживания и мастерские, работающие при наличии заказов в две смены – не редкость.

Для того чтобы сэкономить средства, перевозчик может смонтировать подъемное оборудование и силами собственного ремонтного участка, однако в этом случае он может потерять (а так оно и происходит в большинстве случаев) гарантию на гидроборт. Да и цена вопроса – примерно 400 евро за монтаж одного комплекта, согласитесь, не та сумма, которая является для перевозчика, особенно крупного, существенной. Есть еще одна проблема, – например, при большом расстоянии между полом фургона и платформой придется изготавливать так называемый «мостик» – лист металла с несколькими усилителями, повышающими его прочность при работе устройства. Данный элемент придется рассчитывать. А хватит ли для этого опыта у мастеров собственного ремонтного участка? Увы, но часто установка собственными силами заканчивается тем, что приходится-таки обращаться к профессионалам за помощью в устранении огрехов. Переустановка гидроборта – удовольствие не из дешевых, за данную операцию просят порядка... 200-300 евро! Кроме того, если для коррекции пространственного положения борта потребуется изготавливать дополнительные силовые элементы, например, все те же «мостики», то будьте готовы выложить дополнительно 5-7 тысяч рублей. Еще хуже, если в процессе монтажа выяснится, что необходимо перенести запасное колесо, расположенное под задним свесом рамы и препятствующее монтажу установки. В этом случае потребуется изготовление дополнительного кронштейна для переноса запасного колеса на бок. Данная доработка потянет еще на 7-10 тысяч рублей. Теперь посчитайте временные затраты и потерю прибыли из-за простоя машины и поручите монтаж оборудования специалистам. Так и быстрее и дешевле.

РЕМОНТ И ОБСЛУЖИВАНИЕ

Ничто не вечно под Луной. Если гидроборт начал давать сбои, следует незамедлительно обратиться в сервисную организацию и желательно ту, где гидроборт был смонтирован на ваш автомобиль. Чтобы точно поставить диагноз неисправности, следует предварительно провести диагностику, за которую запрашивают от 800 до 1500 рублей в зависимости от амбициозности ремонтников. Диагностика, входящая в данную сумму, – комплексная, и включает в себя обязательную мойку оборудования. Вроде бы мелочь, но важная. Так, если механизм не будет очищен от грязи, то обнаружить начавшиеся течи гидравлики или, например, сколы хромового покрытия на штоках гидроцилиндров будет затруднительно. Так же, как и выявить трещины в защитных резиновых чехлах. Деталь недорогая, но как только гофра перестает выполнять свои защитные функции – хром начинает слетать со штоков, а образовавшиеся каверны «сгрызают» сальники. Бытующее среди перевозчиков мнение, что хром отлично противостоит коррозии, справедливо лишь отчасти. Да, действительно, данный химический элемент стойко держится при воздействии на него агрессивных паров противогололедных реагентов, но не стоит забывать, что само по себе хромовое покрытие имеет пористую структуру и влага проникает к металлу – основе, на которое этот самый хром нанесен. В итоге окислы железа просто сбрасывают с поверхности штока хром.

Особенно важна комплексная диагностика, когда проблемы возникают с электрической частью оборудования, »»

например, управляющей электроникой, соленоидом и так далее. После ее проведения владельцу машины на руки выдается распечатка с обнаруженными неисправностями. Получив такую, сразу поинтересуйтесь, смогут ли вам на месте устранить обнаруженные недостатки. Это очень важно, так как при обращении в иную фирму, занимающуюся ремонтом гидробортов, вас могут обязать пройти диагностику повторно. А это дополнительные затраты в размере 800-1500 рублей. Кроме того, если в процессе ремонта выявится еще какой-либо, не обнаруженный ранее, дефект, то у вас будет повод пусть немного, но поторговаться, минимизируя расходы на восстановление подъемника.

Чтобы машина не «зависла» в ремонтной зоне на большой срок, у мастеров должны быть в наличии все необходимые запасные части. Заметим, что у привлекательных своей ценовой политикой (работа + запчасти) мультибрендовых фирм склады небольшие, и они очень часто предпочитают иметь дело с запасными частями, привезенными самим клиентом. В этом случае перевозчик автоматически перекладывает на свои плечи ответственность за качество монтируемых деталей и если вдруг выяснится, что после проведения ремонта сальники гидроцилиндров опять дали течь, то доказать, что это произошло вследствие нарушения технологии переборки агрегата и никак не связано с качеством самих деталей, увы, будет невозможно.

Кстати, ремонт гидравлических цилиндров с текущими сальниками не так и дешев. За работу просят примерно 2500 рублей, и это, еще раз подчеркнем, без учета стоимости запасных частей. За последние придется отдать еще как минимум 30 евро. В такую сумму обычно оценивается полный комплект деталей на один цилиндр, включающий сальники и уплотнения, всевозможные прокладки. Временные затраты, включающие монтаж/демонтаж цилиндра, составят от 3 до 3,5 часов в зависимости от того, насколько закисли резьбовые соединения. А закисают они, бывает, так сильно, что без болгарки или газового резака не обойтись.

Если борт не развивает полную мощность – груз, который легко брал раньше, ныне еле-еле тянет, да и делает это заметно медленнее – в первую очередь необходимо убедиться в отсутствии наружных течей. Если таковые обнаружатся, значит и «потроха» перепускают масло. Такую гидравлику спасет только полная переборка. Как показывает практика и подтверждает статистика специализированных ремонтных мастерских, с подобными симптомами добрая половина гидравлической жидкости, не выполнив своей работы, идет на слив в бак по обратной магистрали. Как вариант, причиной падения мощности может быть изношенный гидравлический насос. Чтобы проверить развиваемое им давление, а также оценить производительность, необходимо как минимум подключить к магистрали высокого давления манометр. Если же насос в порядке, развиваемое давление соответствует паспортному значению, то практически в 100% случаев виновником низкой скорости работы гидроборта и падения его грузоподъемности является перепуск гидравлической жидкости внутри цилиндров. Диагностика только гидравлической части обойдется примерно в 500 рублей. Опытные мастера проведут ее минут за двадцать, не больше.

Большинство неисправностей гидравлики связаны с несвоевременным обслуживанием или вообще игнорированием перевозчиком данной операции. Заметим, что полное техническое обслуживание достаточно проводить хотя бы один раз в год, а шприцевание шарниров – каждые две недели. Техническое обслуживание включает в себя полную диагностику, в том числе так называемое «весовое» испытание борта. Это когда на платформу устанавливается максимально допустимый по технической документации груз и проверяется время (читай скорость) его поднятия. В перечень работ входит и замена гидравлической жидкости, а также пополнение смазки в узлах трения через шприц-масленки. Стоимость самого полного ТО составляет примерно 4500-5000 рублей, включая расходные материалы – гидравлическую жидкость и консистентную смазку. По времени работа займет не более трех часов, правда, если в процессе диагностики не обнаружатся отклонения в работе механизма или неисправности его узлов и агрегатов.

Что касается выбора используемого в гидросистеме масла, то здесь, прежде всего, необходимо ориентироваться на рекомендации завода-изготовителя подъемного оборудова-

ния. Перечень смазок в обязательном порядке дается в инструкции по эксплуатации любого борта. Некоторые фирмы, работающие достаточно долго на рынке услуг по ремонту гидроподъемников, заливают в гидросистему так называемое авиационное масло. Считается, что именно оно дает максимальную защиту деталей гидравлической системы, а также лучше других работает при резко отрицательных температурах. Применение авиационного масла этой зимой стало актуально для центральной части России.

РЫНОК ГИДРОБОРТОВ

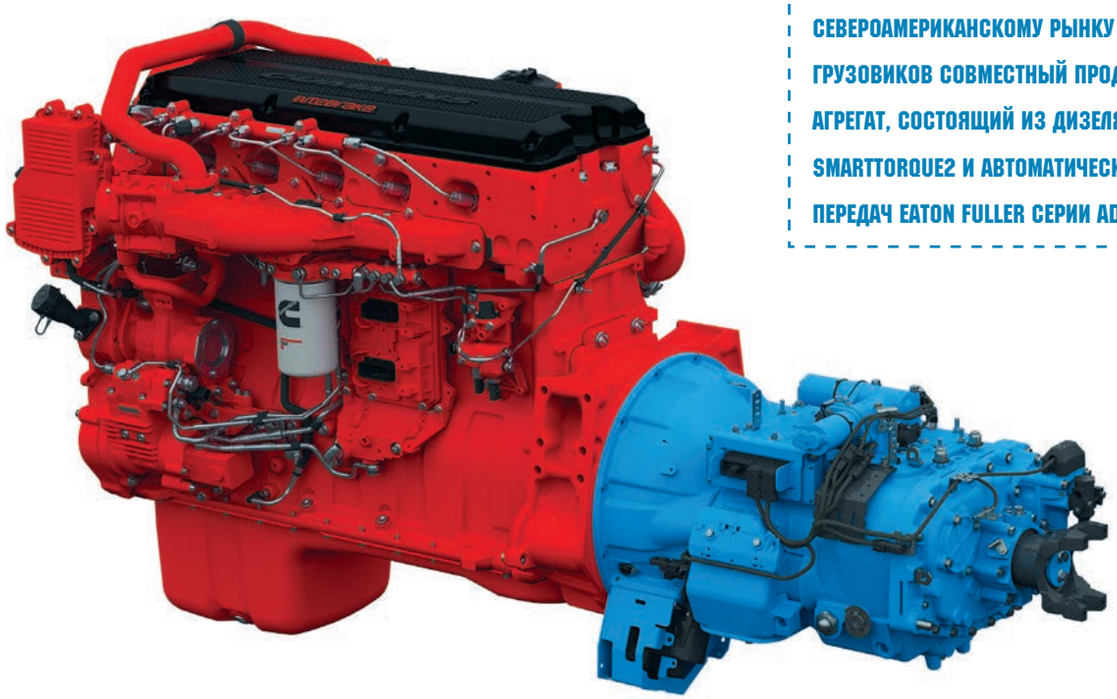
На рынке новых и бывших в эксплуатации подъемников достаточно большой выбор предложений, как от именитых европейских производителей, так и прочих компаний, только пробующих на вкус русский пирог. Хорошая репутация у гидробортов немецких фирм MBB, BAR Cargolift, Dautel, Sorensen; шведской Zepro; бельгийской Dhollandia; французской Erhel Hydris. Европейцы приходят как в виде новых устройств, так и бывших в эксплуатации. Причем раньше, в период безудержного спроса на коммерческую технику и отсутствующие заградительные пошлины, гидроборта попадали в Россию вместе с машинами. Именно таким путем часто приходили и не столь широко известные у нас марки подъемного оборудования: Hubmatic, Ceka-Lift или Atlas. Прежде чем проголосовать за них своим кровно заработанным рублем, узнайте – есть ли возможность отремонтировать оборудование и сколько это будет стоить. ■

Борт должен по возможности четко закрываться «лопатой» подъемника. На фото – продукция Dautel

СОВМЕСТНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Карасев А. В.

КОМПАНИИ EATON И CUMMINS ПРЕДСТАВИЛИ СЕВЕРОАМЕРИКАНСКОМУ РЫНКУ ТЯЖЕЛЫХ ГРУЗОВИКОВ СОВМЕСТНЫЙ ПРОДУКТ — СИЛОВОЙ АГРЕГАТ, СОСТОЯЩИЙ ИЗ ДИЗЕЛЯ CUMMINS ISX15 SMARTTORQUE2 И АВТОМАТИЧЕСКОЙ КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ EATON FULLER СЕРИИ ADVANTAGE.



Силовой агрегат является плодом долгосрочного сотрудничества между этими компаниями. Два ведущих североамериканских производителя имеют обширные технические и деловые отношения уже на протяжении многих лет.

Новый силовой агрегат, как обещано со ссылкой на результаты испытаний, способен сократить затраты автоперевозчиков на топливо в размере 3-6%. Продукт предназначается главным образом для магистральных и региональных грузовиков. Силовой агрегат будет доступен осенью этого года.

Одним из главных усовершенствований, сделанных компанией Eaton в своих коробках передач Fuller серии Advantage, является отказ от применения внешнего радиатора охлаждения. Такое решение позволило снизить общий вес трансмиссии и повысить эксплуатационную надежность автомобиля в целом. Уменьшить вес агрегата позволили также другие технические решения. Среди них – использование алюминия для корпуса задней передачи, управляющего цилиндра и механизма переключения. Картер коробки передач изготовлен из чугуна. Стенки корпуса сделаны тонкими. Все эти ухищрения позволили создать коробку передач, которая легче, чем ее предшественница – коробка передач Eaton UltraShift Plus LAS.

Новая КП получила более эффективную систему смазки, точно регулирующую подачу масла. За счет снижения гидравлических потерь увеличился коэффициент полезного действия передачи, а следовательно, снизился расход топлива автомобилем.

Коробки передач Eaton Fuller серии Advantage специально разрабатывались для работы с дизелями Cummins ISX15 SmartTorque2. Такая ориентация сделала передачу «умнее» и позволила максимально оптимизировать силовой агрегат на снижение расхода топлива.

Двигатель Cummins ISX15 SmartTorque2 – дальнейшее развитие дизеля Cummins ISX15 SmartTorque. Основное новшество заключено в блоке управления двигателем. Запатентованная Cummins программа Vehicle Acceleration Management управляет ускорением транспортного средства, способствует плавному переключению передач. ■

MAXXFORCE 13 С МОЧЕВИНОЙ

Карасев А. В. Фото Navistar

АМЕРИКАНСКАЯ КОМПАНИЯ NAVISTAR INTERNATIONAL CORPORATION ПРЕДСТАВИЛА НА ЕЖЕГОДНОЙ СЕВЕРОАМЕРИКАНСКОЙ ВЫСТАВКЕ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА MID-AMERICA TRUCKING SHOW (MATS-2013) СВОЙ МАГИСТРАЛЬНЫЙ ТЯГАЧ INTERNATIONAL PROSTAR С ДВИГАТЕЛЕМ MAXXFORCE 13, ОСНАЩЕННЫМ СИСТЕМОЙ SCR. БРЕНД MAXXFORCE ЯВЛЯЕТСЯ СОБСТВЕННОЙ ТОРГОВОЙ МАРКОЙ КОРПОРАЦИИ NAVISTAR. ПОД МАРКОЙ MAXXFORCE ВЫПУСКАЮТСЯ ДВИГАТЕЛИ РАЗЛИЧНОГО НАЗНАЧЕНИЯ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ, СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ И ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ, ИНДУСТРИАЛЬНЫЕ И МОРСКИЕ СИЛОВЫЕ УСТАНОВКИ.

Двигатель ProStar MaxxForce 13 SCR оснащается разработанной Cummins системой селективной каталитической очистки SCR (Selective Catalytic Reduction) для выполнения экологических требований. Технология SCR предусматривает впрыск в отработавшие газы строго дозированного количества 32,5% водного раствора мочевины. В присутствии катализатора (пентаоксида ванадия) при высокой температуре (180°С) происходит химическая реакция, превращая вредные оксиды азота (NOx) в безвредные вещества – азот и воду. Дополнительно к SCR двигатель укомплектован системой рециркуляции отработавших газов EGR (Exhaust Gas Recirculation).

Блок двигателя MaxxForce 13 отлит из высокопрочного уплотненного серого чугуна с компактированым (вермикулярным) графитом (CGI). Применение передовых технологий делает дизель одним из самых легких в классе 13-литровых двигателей. Дизели MaxxForce 13 предлагаются с мощностью от 365 до 475 л.с.

Компания Navistar уже изготовила 70 тыс. автомобилей ProStar с двигателями MaxxForce 13. В ходе тестирования новой модификации грузовиков с дизелями MaxxForce 13 SCR опытные автомобили прошли почти 6 млн миль. Грузовики проверялись в различных климатических зонах, эксплуатировались в горных условиях.

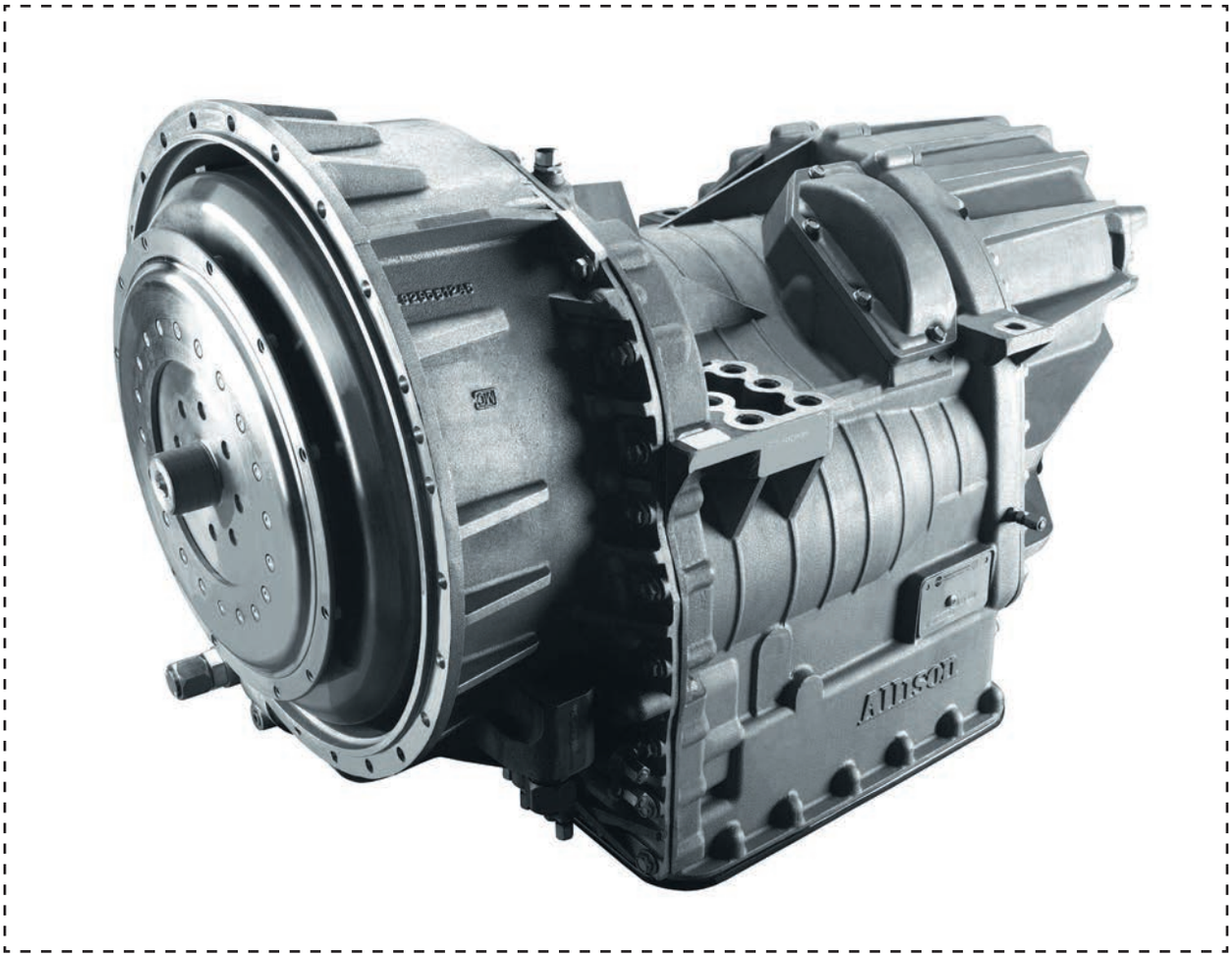
Компания обещает поставить грузовики International ProStar с новым двигателем в конце апреля. Перевод других моделей на двигатели с SCR, по заверениям Navistar International, будет происходить поэтапно в течение года.

Презентация ProStar MaxxForce 13 SCR прошла через четыре месяца после выпуска ProStar, оснащенного двигателем Cummins ISX15, также имеющего систему SCR. За это время было изготовлено и отправлено заказчикам свыше 1000 грузовиков ProStar с двигателями Cummins ISX15. ■

ALLISON
ВЫХОДИТ НА ТРОПУ КОНКУРЕНЦИИ

А. В. Карасев. Фото Allison Transmission

НОВЕЙШАЯ КОРОБКА ПЕРЕДАЧ ALLISON TRANSMISSION TC10 БЫЛА ПРЕДСТАВЛЕНА НА ВЫСТАВКЕ IAA В ПРОШЛОМ ГОДУ. ИННОВАЦИОННЫЙ АГРЕГАТ ПРЕДНАЗНАЧЕН ДЛЯ МАГИСТРАЛЬНЫХ ТЯГАЧЕЙ. КОНСТРУКЦИЯ КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ ОСНОВАНА НА НОВЕЙШИХ РЕШЕНИЯХ CONTINUOUS POWER TECHNOLOGY



Коробка передач TC10 представляет собой комбинацию гидротрансформатора и 10-ступенчатого механического узла. Буквы «TC» обозначают не только гидротрансформатор (torque converter), но и парный промежуточный вал (twin countershaft). Конструкцию коробки передач с парным промежуточным валом можно условно сравнить с коробкой передач с двойным сцеплением.

Главный козырь TC10 – передаваемый непрерывный крутящий момент. Крутящий момент двигателя передается через многодисковые «мокрые» сцепления, как это принято в классических автоматических коробках передач. В новой TC10 работают сразу семь сцеплений: пять в основной пятиступенчатой коробке передач и два в двухступенчатом редукторе. Управление

муфтами осуществляется гидравликой. Двухступенчатый редуктор также использует планетарную передачу и синхронизаторы для включения передней и задней передачи.

Гидротрансформатор используется только в начале движения автомобиля. Он делает старт тягача с места плавным. Динамические нагрузки на двигатель и трансмиссию, таким образом, сводятся к минимуму. Плавное начало движения возможно благодаря тому, что гидротрансформатор, установленный на передаче TC10, способен увеличить крутящий момент в 1,76 раза и затем уменьшить его без разрыва мощности.

Использование гидротрансформатора при работе совместно с низкими передачами позволило разработчикам коробки существенно изменить передаточные отношения ступеней относительно традиционных агрегатов. Так, нижние передачи стали более высокими. Это, в свою очередь, позволило сблизить передаточные отношения между восьмой, девятой и десятой ступенями. Передаточное отношение верхних ступеней у коробки TC10 отличается примерно на 17%, в то время как у обычных 10-ступенчатых коробок передач магистральных тягачей этот показатель – в два раза выше, и составляет около 34%. Сближение верхних передач, на которых происходит основное движение автопоезда по шоссе, позволяет подобрать более оптимальное передаточное отношение, а значит – снизить расход топлива.

Переключение передач в механической коробке передач, в том числе и автоматизированной, сопровождается разрывом мощности, который затем приходится восполнять. На это уходит какое-то количество топлива. Таким образом, агрегат, работающий без разрыва мощности, позволит сэкономить горючее. С этой целью создаются коробки передач с двойным сцеплением.

При перемене передач в TC10 величина передаваемой мощности снижается незначительно. Переключение передач с наименьшей потерей мощности кроме экономии горючего позволяет увеличить ресурс турбонагнетателя, так как не происходит «раскручивания» турбины – резкого увеличения ее оборотов при снятии нагрузки с двигателя. Плавное переключение передач заметно не только когда грузовик разгоняется, но и когда замедляется с помощью моторного тормоза. Переключение с минимальным разрывом мощности обеспечивает постоянный тормозной момент даже в момент переключения передач.

Перед началом серийного производства шесть коробок TC10 проходили эксплуатационные испытания. Тестирование агрегатов проводилось в тяжелых климатических условиях – в штатах, отличающихся низкой и высокой температурами: Миннесота и Долина Смерти соответственно, а также в горных условиях Лавленд Пасс и Аппалачи.

Каких-либо данных по снижению расхода топлива компания пока не сообщает. Указывается только на то, что динамика автопоездов выросла в среднем на 20%. Таким образом, водители чувствуют себя более комфортно в городских условиях движения.

В компании обещают, что новый агрегат будет продаваться дешевле, чем автоматическая коробка передач Allison 4000. Конечная стоимость TC10 будет конкурентоспособна с автоматизированными коробками передач. Блок управления новой передачи подключается к шине данных по протоколу J1939, что обеспечивает широкие возможности по подключению агрегата.

Коробка передач TC10 – долгосрочный проект компании Allison Transmission продолжительностью восемь-десять лет. Предлагая TC10, компания хочет доказать перспективность использования агрегатов с многодисковыми «мокрыми» муфтами в сравнении с агрегатами, оснащенными «сухими» сцеплениями, в отношении расхода топлива и эксплуатационных издержек.

В продуктовой линейке компании новая коробка передач должна дополнить автоматическую передачу Allison 4000, которая, все-таки, не очень хороша на дальних магистральных перевозках. TC10 весит 1030 фунтов (467 кг). Примерно такой же вес имеет 13-ступенчатая коробка передач Eaton UltraShift Plus.

Сравнение с продукцией компании Eaton не случайно. На внутреннем рынке (североамериканском) коробка передач Allison TC10 станет конкурентом агрегатам UltraShift Plus – 10- и 13-ступенчатой автоматизированным КП. Потеснит ли TC10 позиции популярных 9-ступенчатых роботизированных коробок ZF, предлагаемых производителями европейских грузовиков под собственными технологическими «соусами», покажет время. Надо полагать, в Allison Transmission на это рассчитывают.

На TC10 производитель обещает пятилетнюю гарантию или пробег 750 тыс. миль (1207 тыс. км). Сервисное обслуживание коробки передач предусмотрено через 500 тыс. миль (805 тыс. км). Коробка рассчитана на работу с двигателями мощностью до 600 л.с. ■

Алексей Мошков

ПОСЛЕДНИЙ РУБЕЖ

ВЕСЕННЕЕ ОБОСТРЕНИЕ

С НАСТУПЛЕНИЕМ ВЕСНЫ РУКОВОДИТЕЛИ ВСЕХ МАСТЕЙ, ПЫТАЯСЬ УТВЕРДИТЬСЯ В ГЛАЗАХ ЭЛЕКТОРАТА, ВСТУПАЮТ В БОЙ С ЧЕМ-ТО КРУПНЫМ И ОПАСНЫМ. ВОЖДИ ДРЕВНИХ ЛЮДЕЙ ЗАБИВАЛИ С ЭТОЙ ЦЕЛЬЮ КАМНЯМИ МАМОНТОВ, РЫЦАРИ СРЕДНЕВЕКОВЬЯ СРАЖАЛИСЬ С ДРАКОНАМИ, А ЛИДЕР КНДР ВЫЗВАЛ НА БОЙ АМЕРИКУ. НО АМЕРИК НА ВСЕХ НЕ ХВАТАЕТ И СОВРЕМЕННЫМ РУКОВОДИТЕЛЯМ МЕЛКОГО И СРЕДНЕГО ЗВЕНА ПРИХОДИТСЯ ИСКАТЬ СЕБЕ БОЛЕЕ ДОСТУПНОГО И МЕНЕЕ ОПАСНОГО ПРОТИВНИКА. ВО МНОГИХ СЛУЧАЯХ В РОЛИ МАЛЬЧИКОВ ДЛЯ БИТЬЯ ОКАЗЫВАЮТСЯ АВТОПЕРЕВОЗЧИКИ.

РЕЧЬ О ВЕСЕННЕМ ЗАКРЫТИИ ДОРОГ? ИЛИ О ЗАПРЕТЕ ДВИЖЕНИЯ ПО МКАД? ДАВНО ПРОЕХАЛИ! УСПОКОЙТЕСЬ! МКАД — ДАВНО УЖЕ НЕ САМАЯ СВЕЖАЯ ФИШКА СЕЗОНА.

НОВИНКИ СЕЗОНА

Помните прошлогоднюю шумиху с тахографами и ГЛОНАСС? Закончилась она тем, что практически на каждой машине, даже самой захудалой «Газели», стали красоваться такие приборы. Правда, мало кто из водителей, работавших по «городу», знает, как именно выглядят, для чего нужны и где находятся эти приблуды, не говоря уже о том, чтобы уметь их включать. Впрочем, это неважно, так как тахографы всем вскоре опять придется поменять. Даже тем, кто только установил их. Владельцы иномарок, оснащенных такими приборами с рождения, перестаньте улыбаться! Вам это также предстоит. Равно как и владельцам автомобилей, «выполняющих рейсы в пределах субъекта Федерации», а проще говоря: самосвалов, автолавок, развозных «Бычков», ремонтных «летучек» и так далее. Согласно недавно сочиненному приказу Минтранса, тахографы должны теперь стоять абсолютно на всех грузовиках полной массой более 3,5 тонн и всех автобусах, кроме городских. Причем не простые, а с блоком СКЗИ (системой криптографической защиты информации). А год назад все официальные лица всерьез утверждали, что показания электронного тахографа невозможно сфальсифицировать.

Заводы, освоившие производство электронных тахографов, в том числе и оригинальных, работающих в паре с ГЛОНАСС, узнали о нововведении в последний момент, и сейчас не имеют в своей производственной линейке таких образцов. Мастерские по ремонту и установке тахографов и вовсе бортанули. Созданное Минтрансом ФБУ «Росавтотранс» по разработанным самим

Согласно приказу номер 36 министерства транспорта, всем этим новеньким тахографам, как отечественных, так и иностранных производителей, предстоит отправиться на свалку. Кто-нибудь возместит их стоимость?

же им критериям начало определять, кто может работать с новыми тахографами, а кто не может. Но, пока таких тахографов не существует физически, «Росавтотрансом» была отобрана одна (ОДНА) на всю Россию организация, имеющая право работать с приборами нового поколения. Что делать остальным более чем 390 предприятиям, работавшим до сих пор в этой сфере, – неясно. На данный момент они сидят без работы, поскольку делать даже простую проверку не имеют права.

Трудности ремонтников нас не касаются? А «гайцев» не волнуют наши трудности. Сказано – тахограф с криптозащитой! Покажи именно такой! Кстати, блок этой защиты, увеличивающий по предварительным прикидкам стоимость тахографа почти вдвое, должен меняться каждые три года.

Так кто же это придумал? Оказывается, мы – перевозчики! Вот отрывок из интервью руководителя ФБУ «Росавтотранс» официальному печатному органу Минтранса «Транспорт России»:

– Сергей Александрович, чем было вызвано создание ФБУ «Агентство автомобильного транспорта?

– Вопрос о создании структурного подразделения Минтранса России, аналогичного Росавиации, Росжелдору, Росморречфлоту и Росавтодору, которое бы занималось автомобильным транспортом, назрел давно. На протяжении ряда лет его поднимали как организаторы автомобильных перевозок из разных регионов России, так и ***сами перевозчики*** *(выд. редакции). Получалось, что в отличие от авиаторов, железнодорожников, работников водного транспорта и дорожников, интересы автотранспортного сообщества в части формирования цивилизованного рынка услуг автоперевозок, повышения его надежности и снижения аварийности на федеральном уровне никто не отстаивает...*

Полный текст интервью можно почитать здесь:

http://www.transportrussia.ru/avtomobilnyy-transport/sdelan-pervyy-shag.html

Что ж, организовать за счет перевозчиков полную замену всех тахографов, в том числе и установленных заводом-изготовителем, – неплохое начало отстаивания их интересов. Мы тоже по мере сил пытаемся заниматься такой деятельностью, но, несомненно, во вновь созданном органе возможностей по отстаиванию на пару порядков больше. С целью устроиться в это учреждение, чтобы отстаивать интересы автотранспортников более грамотно и организованно, я посетил страничку вакансии ФБУ «Росавтотранс». Отрадно, что свободных вакансий не обнаружилось, значит людей, болеющих душой за интересы водителей, действительно очень много. Места в специально создаваемых для защиты этих категорий трудящихся учреждениях занимаются моментально.

Год назад все официальные лица всерьез утверждали, что показания электронного тахографа невозможно сфальсифицировать

Пользуясь случаем, хочется высказать некоторые пожелания и задать вопросы руководителям Федерального бюджетного Учреждения «Росавтотранс»:

1. Оборудование автомобилей средствами контроля –

«Росавтотрансом» была отобрана одна (ОДНА) на всю Россию организация, имеющая право работать с приборами нового поколения

Согласно Приказу Минтранса РФ от 13 февраля 2013 г. N 36 «Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства» с первого апреля 2013 года все перевозчики при истечении срока до плановой поверки тахографов должны заменить их на контрольные приборы, оснащенные блоком криптографической защиты информации. Хотя таких приборов еще нет в природе, нет и мастерских, имеющих право с ними работать, не подчинившихся ждут огромные штрафы. Что будет с гарантией на импортную технику, в которой штатно устанавливаемый тахограф является неотъемлемой частью автомобиля, в приказе не говорится. Крайний срок перехода на новые тахографы – 1 апреля 2015 года.

действительно нужная работа. Теперь, когда эта задача практически выполнена, давайте сделаем так, чтобы тахографы, особенно на автомобилях, использующихся в городе, действительно работали, а записи с карточек и даже дисков – контролировались. Водители-рабы из соседних с Москвой областей, вынужденные вместо 8 часов работать по 12-16, скажут вам за это огромное спасибо, а безопасность движения реально повысится.

2. Какой смысл менять один тахограф на другой, пусть даже и более совершенный, если реального механизма контроля за их показаниями нет?

3. Современный тахограф является неотъемлемой частью электрооборудования современного грузового автомобиля: его данными пользуется, например, блок управления автомобилем и двигателем. Не вызовет ли замена штатно устанавливаемых тахографов на вновь разрабатываемые опасных последствий или, как минимум, снятия автомобиля с гарантии?

4. Как устроиться работать в ФБУ «Росавтотранс»?

ТЕПЕРЬ О ЛЮБИМОМ МКАДЕ И ПРОПУСКАХ

Сколько копий сломано по поводу них и все не по делу. Ведь, если дословно выполнять требования Правил, никакие пропуска ни на МКАД, ни в «третье кольцо», никуда более еще водителю грузового автомобиля не нужны. Проезд что в пределы МОЖД, что в «третье кольцо», что по МКАДу запрещает знак 3.4 – «Движение грузовых автомобилей запрещено». Согласно действующей на данный момент редакции ПДД, действие этого знака «не распространяется на транспортные средства, которые обслуживают предприятия, находящиеся в обозначенной зоне, а также обслуживают граждан или принадлежат гражданам, работающим в обозначенной зоне. В этих случаях транспортные средства должны въезжать в обозначенную зону и выезжать из нее на ближайшем к месту назначения перекрестке».

Какой документ нужен, чтобы подтвердить факт обслуживания предприятий, находящихся в обозначенной зоне? Правильно оформленный путевой лист с указанным адресом первого (второго) заказчика или ПТС автомобиля, если владе-

Производители не только создали отечественные тахографы, но и разработали единый стандарт для карт (на снимке карта предприятия). Теперь все эти труды тоже коту под хвост

На этом примере тахографа с ранних машин Volvo FH видно, что заменить даже такой прибор – не очень просто. Нынешние тахографы органически вписаны в электрическую систему и блоки управления. Менять их – это производить изменение конструкции транспортного средства. Как к этому отнесутся производители?

Если дословно выполнять требования Правил, никакие пропуска ни на МКАД, ни в «третье кольцо», никуда более еще водителю грузового автомобиля не нужны

лец прописан в нужном районе Москвы. Нужно ли получать пропуск? В Правилах, имеющих силу Федерального закона, ничего про это не сказано. Власть имущие прекрасно об этом знают, и штрафы выписывают не за «отсутствие пропуска» (ну нет такой статьи в Административном Кодексе), и не за «невыполнение распоряжения мэра», а за «несоблюдение требования знака». У меня был знакомый водитель, владелец не нового «Мерседеса». От других перевозчиков конца 90-х – начала 2000-х годов он отличался чрезвычайной скрупулезностью. Сам был ИП, сам вел документацию, платил налоги, его тягач и полуприцеп по-настоящему проходили техосмотр. Затраты времени и денег на это, конечно, еще те, но спектакль в виде показа оформленного по всем правилам путевого листа с конкретным адресом заказчика, пытающимся остановить его гаишникам, я видел сам. И никаких пропусков, никаких денег. Единственное ограничение – нельзя ездить по центру с одного адреса на другой. Надо было обязательно выезжать и снова проникать в центр как и положено – «кратчайшей дорогой», что он и делал, снова и снова ввергая в ступор своим знанием Правил стражей «третьего кольца».

Тут полагается утереть слезу по поводу неорганизованности водите-

Даже таким теперь нужен тахограф с криптозащитой. Стоит дороже такого автомобиля, а автомобиль ездит 3-4 дня в месяц?

Водитель этого грузового автомобиля поступил совершенно правильно, доставляя груз в магазин, расположенный на закрытом для движения грузовиков участке дороги

Согласно действующей на данный момент редакции Правил, такие знаки также можно проезжать, имея путевой лист с конкретным адресом или проживая в запретной зоне. Единственное ограничение – требуется въезжать и выезжать из запретной зоны «на ближайшем перекрестке»

На стороне «запретителей» – псевдообщественное мнение, полиция и внутренние войска

лей-профессионалов и владельцев автотранспорта, призвать их переходить на «белую» бухгалтерию, не регистрировать автомобили на подставных лиц, платить налоги, вступать в профсоюзы, обжаловать приходящие по почте «письма счастья» и т. д. и т. п.

Не судьба. Во-первых, лазейка с «обслуживанием предприятий, находящихся в закрытой зоне», и, очевидно, с «владельцем, прописанным там, где надо», скоро прикроется. Хотя мало кто ей пользовался из-за своей безграмотности и недостатка времени и средств на отстаивание своих прав. Соответствующие изменения в ПДД уже подготовлены. Интересно получается – Федеральный Закон Правила Дорожного движения меняют сразу после ограничения движения грузовых автомобилей в одном субъекте Федерации. Закон что дышло? Одна надежда на профсоюз. Может он нам поможет? Поможет. Вот так, примерно:

«Профсоюз дальнобойщиков поддержал запрет на движение грузовиков по МКАД…»

В интервью «Русской службе новостей» председатель Межрегионального профсоюза водителей-

гализовать свой бизнес. Тем самым улучшится качество услуг, улучшится безопасность дорожного движения и повысится зарплата у водителей», – добавил председатель профсоюза. Кроме того, считает А. Котов, запрет избавит столицу от большого количества складов, которые не обслуживают саму Москву, а являются перевалочными пунктами для сортировки товара и отправки его в регионы». Это, к сожалению, не провокация председателя – это проза жизни. Полный текст интервью можно посмотреть здесь: http://www.rusnovosti.ru/news/235233/

Безусловно, такое мнение имеет право на существование. Действительно, Москва превратилась в общероссийский логистический центр. Но неужели бывший водитель действительно считает, что многочисленные склады из столицы могут вывести какие-то пропуска? Да и наивно считать панацеей переход на ночную доставку. Во-первых, многие крупные торговые центры находятся в жилых домах или по соседству с ними, что автоматически исключает возможность ночных погрузочно-разгрузочных работ. А если перевести на работу «в ночь» все склады, придется платить на 40% больше их работникам, что автоматически вызовет удорожание товаров. Пробки в Москве не будут прекращаться и ночью, поскольку всем этим ночным грузчикам, водителям погрузчиков, менеджерам по доставке и завскладам придется как-то добираться на работу или с работы.

профессионалов Александр Котов объяснил позицию возглавляемой им организации.

«Это мера вынужденная, если бы подобные шаги правительство Москвы сделало раньше, то мы бы сейчас такие коллапсы в столице не замечали», – сказал А. Котов. По его мнению, это также позволит снизить присутствие нелегалов на рынке перевозок. «Я считаю, что эта мера существенно сократит количество нелегального транспорта. Он выведет из тени достаточно большое количество нелегалов, заставит их ле-

Назначение этого знака – предотвращение выезда на дорогу с односторонним движением, а вовсе не запрет движения определенных видов транспорта без пропусков

«Кирпич» – более грозный противник, но такое сочетание знака и табличек противоречит ГОСТу

ПОСЛЕДНИЙ РУБЕЖ

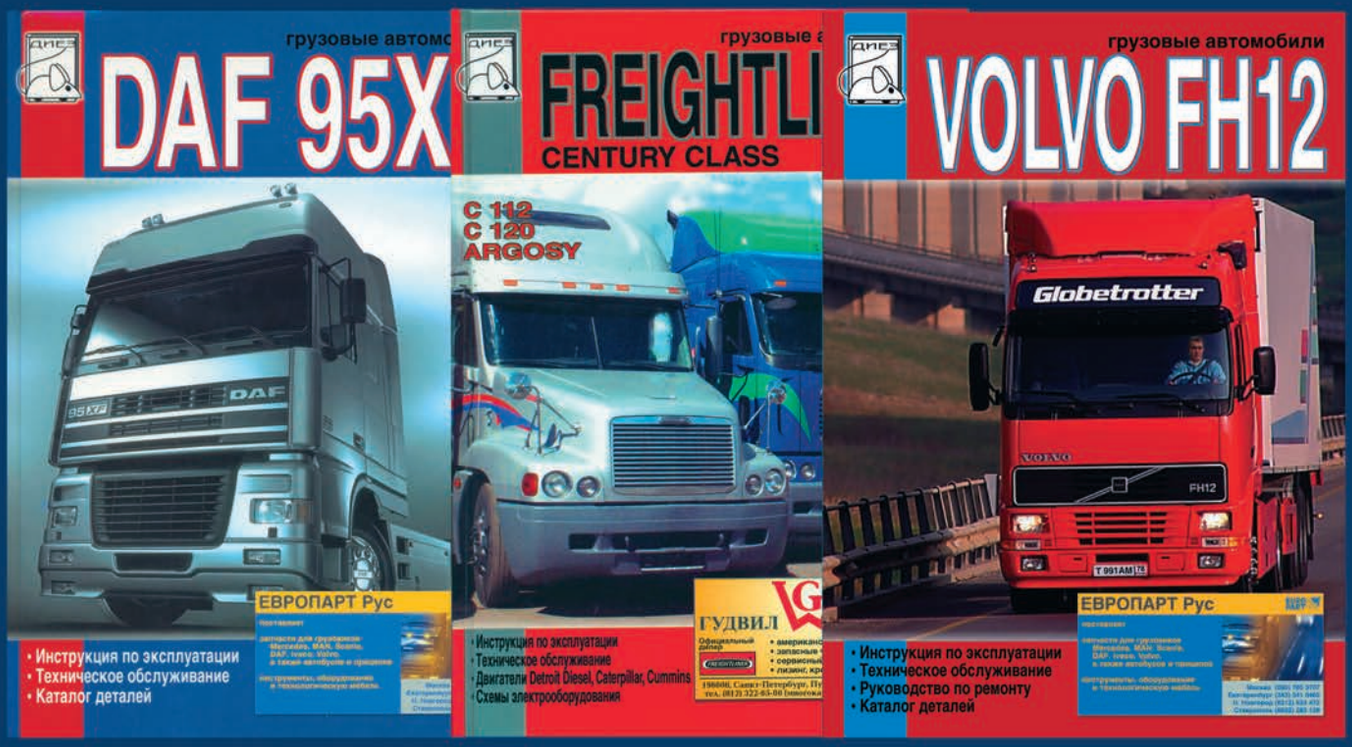
Неужели этого не понимают московские власти? Понимают, конечно, но впереди выборы мэра. А основная часть электората имеет легковые автомобили. Водителей грузовиков абсолютное меньшинство, вот и можно все туже «закручивать гайки» перевозчикам, чтобы показать бур-

ПДД и ГОСТы? В первый раз слышим! Фантазия столичных рисователей и вешателей знаков безгранична

ную деятельность во благо страны и электората. То, что это не даст результата – дело второстепенное. Главное – показать активность. А значит, «наезды» на грузовики будут продолжаться. Сколько их было, этих запретов? Вспомним самые крупные вехи: Садовое кольцо в начале 90-х, а вслед за ним «третье кольцо», запрет на въезд в МОЖД машинам с полной массой более 7 тонн, теперь вот МКАД. С чего все взяли, что этот «наезд» – последний? Последним он станет, если все водители, владельцы, грузоотправители и получатели, организации, представляющие их интересы, выступят единым фронтом против новых ограничений, а не будут их поддерживать. Иначе лет через 30, чтобы доставить товар в Москву, водителю придется крутить педали купленного в кредит за 800 тысяч евро веломобиля (ё-мобиля), одобренного для использования в столице.

Не стоит строить иллюзий на победу. На стороне «запретителей» – псевдообщественное мнение, полиция и внутренние войска. Но, наткнувшись хоть раз на серьезное сопротивление перевозчиков, вешатели знаков «движение грузовых автомобилей запрещено» и изобретатели самобытных российских тахографов найдут себе на следующий раз других «мальчиков для битья». Ведь скандалы и забастовки тоже им не нужны. И МКАД, и 12 тонн и 36-ой приказ – это последний рубеж, где перевозчики могут заявить о своих интересах. Иначе их будут нагибать по своему усмотрению власти всех уровней, включая глав сельских администраций, председателей ЖСК и дворников. ■

Если мы будем слушаться доморощенных законодателей, работать вскоре придется на таких агрегатах



Предлагаем широкий выбор технической литературы: руководство и каталоги на грузовые и легковые автомобили отечественного и импортного производства.

По вопросам приобретения обращаться

Москва, 31 км МКАД, ТЦ “Авто-31”, павильон В-1-10

Тел. +7 (903) 722-22-71

Все было спокойно, пока на пульт не поступил странный звонок. Странным было то, что пульт от телевизора до этого никогда не звонил...

Мужик приходит на почту отправлять посылку. В зале ни одного человека, а приемщица читает газету. Мужик обращается к ней:
— Я бы хотел...
Приемщица:
— Мужчина, встаньте в очередь!
И продолжает читать газету.
— Простите, но здесь...
— Мужчина, я вам что, не ясно сказала? Встаньте в очередь!
Читает газету дальше. Тут мужик разозлился и как плюнет ей в рожу.
Приемщица:
— Да вы что себе позволяете, хам! Сейчас полицию вызову!
— А почему вы думаете, что это я? Посмотрите, сколько здесь народу!

Если мужчина пригласил на тортик с чаем, значит, вы и без водки красивая.

Врач, осмотрев больного:
— Сколько вам лет?
— Скоро сорок будет.
— Вряд ли.

— Я Алексей, и я алкоголик, я пью водку.
— Я Анатолий, и я алкоголик, я пью виски с колой.
— Я Сергей, и я бармен. Заказ принял.

Судя по качеству прогнозов погоды, Гидрометцентру давно пора обновить кофейную гущу.

Мать бранит ребенка:
— Ты настоящий поросенок, весь замарался! Ты знаешь, что такое поросенок?
— Да, мама, поросенок — это сын свиньи...

Начальник хвалит новую секретаршу:
— Молодец! Всего две ошибки.
— Спасибо!
— Теперь второе слово пиши.

— Специалисты говорят, что народ стал жить лучше.
— А люди утверждают, что ничего подобного не ощущают.
— Но ведь они же не специалисты.

На лицах некоторых женщин стоит повесить табличку: «Осторожно, окрашено!»

Что отличает женщину в разъяренном состоянии от питбуля? Праааавильно: губная помада!

Поручень в метро едет быстрее эскалатора, поэтому, когда я опаздываю, я еду на поручне!

Уже несколько дней идет дождь. У моей супруги страшная депрессия: она стоит и постоянно смотрит в окно. Если и дальше будет идти дождь, то, пожалуй, придется пустить ее внутрь.

— У нас с мужем на завтра намечен внеочередной День примирения и согласия.

— Почему вы превысили скорость?
— Хотел домчаться до дома раньше, чем начнет действовать водка!

— Приветик, познакомимся?
— Ты кто?
— Возможно тот, кого ты всю жизнь ждала.
— Дед Мороз, что ли?

Туповатый мальчик, мечтающий стать режиссером, пошел учиться на кинолога.

Американец, немец и русский хвалятся, что заставят кошку съесть горчицу. Американец хватает кошку и запихивает горчицу ей в пасть.
— Это насилие! — протестует русский.
Немец кладет горчицу между двумя кусочками колбасы, и кошка съедает.
— Это обман! — протестует русский, после чего мажет горчицей кошке под хвостом, и кошка с воем вылизывает.
— Обратите внимание, — говорит русский, — добровольно и с песней.

— Дорогой, мне приснилось, что ты мне подарил на праздник колье.
— Будешь себя хорошо вести, я тебе и шубу норковую во сне подарю.

Едет в автобусе мужик с собакой. Женщина, которая стоит рядом, заявляет:
— Мужчина, уберите собаку, а то по мне уже блохи ползают.
Мужик:
— Тузик, отойди, не видишь — у женщины блохи.

www.phoenix-airsprings.com

Вес будет взят!

PHOENIX
Air Springs

Более чем 50-летний опыт производства пневматических рессор позволил марке Phoenix утвердиться на мировом рынке в качестве сильного игрока. Отличительными чертами этого высококачественного бренда, предлагаемого на рынке запасных частей, являются постоянно расширяемая линейка продуктов и разнообразный спектр их применения. Это марка, на которую можно положиться!

Пневматические рессоры Phoenix – сильный бренд на мировом рынке.

ContiTech Luftfedersysteme GmbH
Philipsbornstrasse 1 Ч D-30165 Hannover, Germany
airsprings_replacement@as.contitech.de

Division ContiTech of Continental AG

Continental CONTITECH

ДВИЖЕНИЕ В БУДУЩЕЕ!

AdBlue

- **Легкий путь уменьшить NOx**
- **SCR-технология**
- **На все европейские грузовики**
- **Немецкое качество**
- **Фасовка 5 л, 15 л, 200 л, 1000 л**