АВТОТРАК № 1 2014

WWW.AUTOTRUCK-PBESS.RU

ВСЁ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОТРАК

№ 1 ЯНВАРЬ-ФЕВРАЛЬ 2014

АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ ОБЧИСТЯТ КАК ЛИПКУ

СТР. 10. В НАСТУПИВШЕМ ГОДУ НАЛОГИ НА АВТОМОБИЛИ БУДУТ ТОЛЬКО РАСТИ

ПОДНЕБЕСНАЯ ПОКАЗАЛА БУДУЩЕЕ

СТР. 34. КИТАЙ ПОКАЗАЛ ГРУЗОВЫЕ НОВИНКИ

ОТХОДНЫЙ БИЗНЕС

СТР. 52. КАКИМИ ДОЛЖНЫ БЫТЬ МУСОРОВОЗЫ

ISSN 1812-5107
14 001
9 771812 510001 >

БИЗНЕС-КЛАСС CITROËN

* Креативные технологии. Реклама.

** Цены действительны на следующие версии автомобилей: Citroën Berlingo грузовой 1,6i 110 МКПП короткий фургон; Citroen Jumpy Fourgon HDi 90 МКПП; Citroën Jumpy Multispace HDi 90 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; Citroën Jumper Chassis ChCa 33 L2S 2,2 HDi 130 МКПП. Цены действительны до 31.12.2013.

*** Citroën Berlingo грузовой 1,6i 110 МКПП, для длинной версии; Citroën Jumper Fourgon Fg L4H3 2,2 HDi 130 МКПП; Citroën Jumper Minibus Автобус категории А (городские перевозки:18+4); Citroën Jumper Chassis ChCa 33 L2S 2.2 HDi 130 МКПП.

CITROËN **BERLINGO грузовой**
от **616 000** руб **

ВМЕСТИМОСТЬ –
2 ЕВРОПАЛЛЕТА***

CITROËN **JUMPY**
НОВИНКА 2013

грузовой
от **899 000** руб **

пассажирский
от **999 000** руб **

CITROËN **JUMPER FOURGON**
от **1 039 000** руб **

ДО 17 м² БИЗНЕС-
ПРОСТРАНСТВА ***

CITROËN **JUMPER MINIBUS**
от **1 287 000** руб **

ДО 22 ПАССАЖИРОВ ***

CITROËN **JUMPER CHASSIS**
от **953 000** руб **

ШИРОКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ
ТРАНСФОРМАЦИИ ***

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

НАЧАЛО ГОДА
КАК ЗЕРКАЛО РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ

Самые длинные в мире русские праздники, фейерверки и предпраздничный оптимизм «отцов нации» плавно перетекли в экстаз по поводу сочинской Олимпиады. Начиная с новогодних праздников, страна почти на три месяца выпала из реальной жизни, оказавшись в шампанском похмелье, которое длится с конца декабря прошлого года и будет продолжаться по мартовские Олимпийские игры. Народ требует зрелищ!

Правда, экономике страны не до зрелищ, и сухие цифры ясно показывают, что «оазис благополучия», как назвал РФ президент, давно уже не оазис, а страна, испытывающая структурные и стратегические проблемы. Экономика страны падает, и выхода при этой экономической модели нет. Денег с нефтегазового сектора уже не хватает, а реального сектора экономики кот наплакал. Поэтому цены на топливо и все остальное продолжают расти, инфляция галопирует, а внутреннее потребление падает.

Производство и продажи коммерческих автомобилей в массе своей в 2013 г. впервые с 2010 сократились на 10-20% в зависимости от класса автомобилей. Борьба за российский рынок нешуточная, поэтому некоторые компании, несмотря на общий пессимизм, смогли даже улучшить количественные показатели продаж с отвоевыванием доли рынка у конкурентов. Это в первую очередь касается автомобилей полной массой до 3,5 т. Главный критерий такого успеха — ценовая и рекламная политика производителей. Но некоторые за нее и пострадали, попав на санкции антимонопольного комитета.

У производителей тяжелой техники цифры более динамичные: некоторые «просели» на российском рынке почти в два раза. Тем более интересными будут оргвыводы в этих компаниях. В прошлом, 2013 году, компании активно оптимизировали производство и продажи техники в РФ. Какие шаги они будут предпринимать в этом году, чтобы минимизировать последствия депрессивного прогноза экономической ситуации в стране?

СОДЕРЖАНИЕ

События и факты	4	Новости
Автовладельцев обчистят как липку	10	Закон и человек
Закон один для всех?	16	Закон и человек
«Мой опыт положительный»	20	Технологии
Премьеры токийского автосалона	22	Выставки
Новый пикап от GMC	26	Новинка
Фургон для особых задач	28	Легкий класс
Поднебесная показала будущее	34	Выставки
Maxity Electric в новом амплуа	42	Технологии
Эволюция блеска	44	Компоненты
Meritor понравилась Scania	46	Рынок
Россия – последний шанс?	48	Технологии
Отходный бизнес	52	Спецтехника
Немецкий завод в советском цеху	60	Рынок
Анекдоты	64	Юмор

АВТОТРАК

№ 1 ЯНВАРЬ-ФЕВРАЛЬ 2014

СТР. 20

СТР. 34

СТР. 26

СТР. 28

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. 52

ИНФОРМАЦИЮ О ПРИДОРОЖНЫХ ЗАПРАВКАХ И КАФЕ ВЫВЕДУТ В ИНТЕРНЕТ

РОСАВТОДОР ПЛАНИРУЕТ СОЗДАТЬ СПЕЦИАЛЬНЫЙ САЙТ И МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ, В КОТОРЫХ БУДЕТ СОБРАНА ВСЯ ИНФОРМАЦИЯ О КАФЕ, ГОСТИНИЦАХ, АВТОЗАПРАВКАХ И ДРУГИХ ОБЪЕКТАХ ДОРОЖНОГО СЕРВИСА ВДОЛЬ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС. НА НОВОМ СЕРВИСЕ МОЖНО БУДЕТ НЕ ТОЛЬКО УЗНАТЬ О МЕСТОНАХОЖДЕНИИ ОБЪЕКТА, НО И ОСТАВИТЬ ОТЗЫВ О НЕМ.

«В ПРИНЦИПЕ, ИНИЦИАТИВА НЕПЛОХАЯ. ИНТЕРНЕТ И МОБИЛЬНЫЕ ПРИЛОЖЕНИЯ СТАНОВЯТСЯ ВСЕ ПОПУЛЯРНЕЕ, И ТАКАЯ ИНФОРМАЦИЯ СТОЛЬ ЖЕ ПОЛЕЗНА, КАК ДОРОЖНЫЙ ЗНАК «КАФЕ ЧЕРЕЗ 200 М». С ДРУГОЙ СТОРОНЫ, НАВЕРНЯКА ЭТО БУДЕТ ДЕЛАТЬСЯ ЗА БЮДЖЕТНЫЕ ДЕНЬГИ. А НА РОССИЙСКИХ ДОРОГАХ ЕСТЬ И БОЛЕЕ НАСУЩНЫЕ ПРОБЛЕМЫ, ТРЕБУЮЩИЕ ВЛОЖЕНИЯ СРЕДСТВ», — ОТМЕТИЛ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛИСТОВ РОССИИ ЛЕОНИД ОЛЬШАНСКИЙ.

КАК СООБЩАЮТ В РОСАВТОДОРЕ, ЦЕЛЬ ПРОЕКТА — ОБЕСПЕЧЕНИЕ ГОСКОНТРОЛЯ ЗА РАЗВИТИЕМ СЕТИ ОДС, ЧТО НЕВОЗМОЖНО БЕЗ СОЗДАНИЯ ИНСТРУМЕНТА ОБРАТНОЙ СВЯЗИ С ПОЛЬЗОВАТЕЛЯМИ АВТОДОРОГ. ИМЕННО ПОТРЕБИТЕЛИ ДОЛЖНЫ ОЦЕНИВАТЬ КАЧЕСТВО ОДС И ОСУЩЕСТВЛЯТЬ ОБЩЕСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ ИХ РАБОТЫ.

«КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ ОБЪЕКТОВ ДОРОЖНОГО СЕРВИСА» РАЗРАБОТАНА В СООТВЕТСТВИИ С «ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИЕЙ РФ НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА». СОГЛАСНО КОНЦЕПЦИИ, ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ АВТОДОРОГИ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ОСНАЩЕНЫ ДОСТАТОЧНЫМ КОЛИЧЕСТВОМ АЗС, АВТОСТАНЦИЙ, ГОСТИНИЦ, КЕМПИНГОВ, ПУНКТОВ ОБЩЕПИТА И СТАНЦИЙ ТЕХОБСЛУЖИВАНИЯ.

Mercedes-Benz в 2013 году увеличил продажи LCV в России на 32%

Компания «Мерседес-Бенц Рус» в 2013 году реализовала 5247 малотоннажных автомобилей марки Mercedes-Benz — на 32% больше, чем годом ранее.

Как отмечают в «Мерседес-Бенц Рус», рост продаж был обусловлен расширением модельного ряда за счет запуска локального производства Sprinter Classic, взвешенной ценовой политикой и политикой продаж, основанных на стабильности цен на минивэны и консервативном изменении этих цен, а также расширением специализированной малотоннажной дилерской сети. Кроме того, успех определялся созданной по результатам многолетних исследований спроса российских потребителей комплектацией автомобилей «Особая серия». Так, в прайс-листе Viano доступны пять фиксированных комплектаций, было создано отдельное пакетное предложение для микроавтобуса Vito. Наибольшей популярностью среди множества вариантов Sprinter пользуются локально дорабатываемые автомобили, особенно маршрутное такси и «Турист».

Россия является важным рынком в глобальных продажах коммерческой техники Mercedes-Benz. В 2013 запущено производство Mercedes-Benz Sprinter T1N, названного Sprinter Classic, а также двигателей и других компонентов. Сотрудничество Daimler AG и «Группы ГАЗ» ведется в соответствии с соглашением, подписанным в ноябре 2011 года и вступившим в силу в мае 2012 года. Концерн Daimler инвестировал более 100 млн евро в адаптацию продукта, производственные процессы и сбытовую сеть Mercedes-Benz Sprinter Classic.

CONTINENTAL ВЫПУСКАЕТ НОВЫЕ ГРУЗОВЫЕ ШИНЫ ECOPLUS HT3

Компания Continental представила новинку — шину премиум-класса для прицепов и полуприцепов EcoPlus HT3, разработанную для достижения максимальной экономичности, эффективности потребления топлива и длительного срока службы. Протекторная смесь этих шин оптимизирована для поддержания оптимального сопротивления качению, а благодаря уникальному корпусу шины Continental EcoPlus HT3 гарантируют превосходное сцепление на мокрой дороге и безопасность движения.

Шины Conti EcoPlus HT3 — авангард новой линии грузовых шин, которую Continental собирается представить в 2014 году. При создании шин третьего поколения основной акцент был сделан на максимальную эффективность работы и топливную экономичность — одно из самых важных слагаемых успеха шин на современном рынке. На шины для прицепов приходится около 60% общего сопротивления качению грузовика, поэтому выбор оптимальных шин здесь играет крайне важную роль и влияет на уровень потребления топлива.

Для Conti EcoPlus HT3 специалисты Continental разработали новый рисунок протектора с четырьмя продольными канавками, позволяющий снизить уровень потребления топлива. Для шины типоразмера 385/55R22.5 сопротивление качению удалось снизить на 25% по сравнению с аналогичной моделью предшествующего поколения, так что шины Conti EcoPlus HT3 получили максимально возможную оценку А за топливную экономичность.

Также рисунок протектора защищен от искривлений, а его закрытые ребра обеспечивают широкую площадь контакта. Сплошная плечевая зона гарантирует стабильность движения и предотвращает деформацию при маневрировании. Двухслойная конструкция протектора обеспечивает первоклассную производительность шин. Смесь наружной поверхности протектора обеспечивает оптимальный контакт с дорогой и длительный срок службы, а внутренний слой протектора и четырехслойный брекер снижают теплообразование, уменьшая таким образом сопротивление качению шины. Уровень шума шины составляет всего 69 дБ, что соответствует оценке А новой европейской шинной маркировки, так что Conti EcoPlus HT3 — одна из самых тихих грузовых шин на рынке.

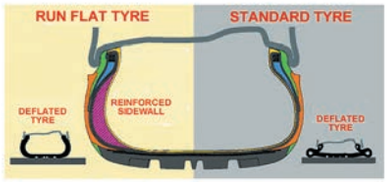
Как и все грузовые шины Continental третьего поколения, шины Conti EcoPlus HT3 подходят для восстановления протектора и повторной нарезки канавок, а стальной корд и специальный внутренний слой предотвращают постепенную потерю воздуха.

БЕЛОРУССКИЙ ТЯЖЕЛОВОЗ ИЗ МОГИЛЕВА

Могилевский автомобильный завод МоАЗ разрабатывает и испытывает новую модификацию шарнирно-сочлененного самосвала МоАЗ-75041 (6х6) с максимальной грузоподъемностью 27 тонн. Новинку характеризует наличие нового пластикового капота, обновленной конструкции подвески, новых мостов собственного производства и улучшенного более эргономичного интерьера кабины. Грузовик оборудован 11-литровым двигателем Cummins QSM11-C350 мощностью 258 кВт (350 л.с.) и 6-ступенчатой автоматической трансмиссией Allison P-4430.

В комплектацию машины также входят внедорожные шины размерностью 23,5R25. Для перевозки сыпучих строительных грузов МоАЗ-75041 оснащен самосвальной платформой вместимостью (геометрической) 14 м^3. Объем кузова с «шапкой» 2:1 достигает 17.5 м^3. Снаряженная масса тяжеловоза составляет 29 тонн. Радиус поворота строительной машины не превышает 9 м. Максимальная скорость ШСС достигает 50 км/ч.

КрАЗы смогут оснащаться шинами RunFlat



Для более полного удовлетворения требований заказчиков «АвтоКрАЗ» подготовил возможность оснащения автомобилей шинами по технологии RSC (RunFlat System Component). До этого на серийных вездеходах КрАЗ устанавливалась универсальная классическая шина для двускатной ошиновки и широкопрофильная шина с системой централизованной подкачки шин — для односкатной ошиновки колес.

Конструктивная особенность технологии RunFlat состоит в применении специальных шин с усиленной боковиной и усиленного корда, вследствие чего более надежным становится крепление ее на колесе. При монтаже шины применяется специальная вставка RunFlat, устанавливаемая внутри шины на колесо.

Благодаря технологии RunFlat автомобиль может продолжать движение на большое расстояние после того, как одна или несколько шин были спущены или повреждены. Кроме этого, вставка RunFlat позволяет обеспечить высокую мобильность и полную управляемость автомобиля до приезда к месту ремонта-замены колес.

Благодаря специальному составу вставки RunFlat имеют легкий вес и сводят к минимуму повышение нагрева и увеличение трения шин при различных условиях эксплуатации. Также вставку RunFlat можно применить повторно — при износе протектора шины ее можно снять и установить в шину аналогичной размерности.

Volvo покупает кусочек Terex

В декабре 2013 года стало известно, что крупный производитель строительной техники — компания Volvo Construction Equipment — приобрела производство карьерных самосвалов корпорации Terex Equipment за £100 млн. Сделка включает сборочное предприятие, расположенное в Шотландии, сбытовую сеть карьерных самосвалов Terex в США и 25,2% акций китайской компании Inner Mongolia North Hauler Joint Stock Co., производящей тяжеловозы под маркой Terex в КНР. До вхождения в группу Volvo CE компания Terex Equipment выпускала пять моделей карьерных самосвалов грузоподъемностью от 32 до 91 тонны. Таким образом, после приобретения нового актива группа Volvo CE расширит свой ассортимент строительных машин, который до этого ограничивался лишь шарнирно-сочлененными самосвалами с максимальной грузоподъемностью от 25 до 38 тонн.

Новая самосвальная надстройка от Grunwald на шасси MAN

Компания Grunwald расширяет модельный ряд самосвальных надстроек на шасси крупнейшего европейского производителя грузовой техники — концерна MAN. Новый проект — самосвальная надстройка на шасси MAN TGS 6x4 с полукруглым кузовом объемом 16 кубических метров. Обводы кузова выполнены по оригинальной технологии «half-pipe», что повышает безопасность и скорость выгрузки. Материал кузова — высококачественная шведская сталь HARDOX 450. Гидрооборудование надстройки — масляный бак и гидроцилиндр HYVA, обеспечивающий угол подъема кузова в 47 градусов. Защиту гидрооборудования обеспечивает стальной козырек на передней стенке кузова. Надстройка также оборудована сворачиваемым тентом и автоматическим механизмом запирания заднего борта.

ПЯТИОСНЫЙ VOLVO FMX С ДВИГАТЕЛЕМ ЕВРО-6

Компания Volvo Trucks продолжает расширять свой модельный ряд грузовых автомобилей, оборудованных двигателем Евро-6. Новинкой января этого года стал тяжелый самосвал Volvo FMX (10x4), оснащенный фирменным двигателем мощностью 460 л.с. Транспортное средство полной массой 49 тонн полностью соответствует дорожным стандартам королевства Нидерланды. Дополнительная пятая ось грузовика является полностью оригинальной осью Volvo, правда, изготовлена она была специалистами голландской фирмы Terberg.

При всей кажущейся простоте технического решения – казалось бы, что там мудрить, всего лишь замени двигатель в пятиосном шасси, и машина готова – создание новинки потребовало немало усилий от конструкторов и испытателей. Дело в том, что системы нейтрализации не так просты и компактны, как у предшественника. Поэтому инженерам Volvo пришлось придумать, как и где их размещать, чтобы работоспособность автомобиля не вызывала нареканий у транспортных компаний. Узел каталитической обработки ОГ теперь размещается между первой и второй осями. А фильтр макрочастиц остался на своем привычном месте – позади кабины водителя. Такая компоновка освобождает место для установки дополнительной оси.

Самосвальная платформа была изготовлена на фирме Hyva. Им также пришлось дорабатывать конструкцию кузова, чтобы создать пространство, не мешающее при опускании системам очистки выхлопа и фильтру макрочастиц. При этом платформа стала занимать правильное положение, которое полностью соответствует расчетным нагрузкам и распределению веса между всеми осями.

Российский рынок LCV в 2013 году упал впервые после кризиса

Продажи легких коммерческих автомобилей в России по итогам 2013 года снизились на 3,4%, до 179 727 единиц. Таким образом, российский рынок LCV показал отрицательный результат впервые с 2009 года. При этом две трети (66,7%) продаж составили LCV отечественных марок, оставшиеся 33,3% пришлись на иномарки. Доминирует на российском рынке LCV по-прежнему ГАЗ — в прошлом году было реализовано 82 395 машин этой российской марки (-8,7%), заняв 47,5% рынка. Стоит отметить, что в апреле «Группа ГАЗ» начала производство и продажи автомобилей нового поколения «ГАЗель Next». На втором месте идет УАЗ, который снизил продажи легких коммерческих автомобилей на 19,7%, до 22 380 штук. Лидером среди иностранных LCV остается Volkswagen, реализовавший 14 040 машин — на 2,7% больше, чем годом ранее. Как отмечают в «Volkswagen Коммерческие автомобили», тем самым марка выполнила поставленные на год цели. На четвертом месте идет Ford с показателем 13 826 проданных легких коммерческих автомобилей (+15,8%). В июне модельную линейку Ford пополнил микроавтобус Ford Tourneo Custom — его производство налажено на заводе Ford Sollers в Елабуге, где также выпускается Ford Transit. Замыкает «пятерку» лидеров на этот раз Lada — реализация пикапов и фургонов Largus и «ВИС» составила 10 158 машин.

НОВЫЕ КАМЕРЫ БУДУТ РАСПОЗНАВАТЬ 284 ТИПА НОМЕРОВ

В скором времени в Москве появятся новые, более совершенные камеры автоматической фиксации нарушений. ГКУ «Центр организации дорожного движения» объявил тендер на сайте госзакупок на сумму в 89 миллионов рублей. В общей сложности планируется закупить 44 новых комплекса, 22 из которых должны уметь фиксировать скорость на пятиполосной дороге, а еще 22 прибора – контролировать скоростной режим на четырехполосной дороге.

Новые камеры должны уметь фиксировать скоростной режим в диапазоне от 0 до 255 километров в час. При этом комплексы будут с большей точностью распознавать номерные знаки – при чистых номерах погрешность, согласно техзаданию, составит всего 1%. В общей сложности новые камеры будут распознавать 284 типа номерных знаков. В том числе, 22 типа, применяемых в России, а также госзнаки автомобилей из 20 стран Европы, пяти стран Латинской Америки и США.

ГРУЗОВИКИ DAF БУДУТ КОМПЛЕКТОВАТЬСЯ ШИНАМИ GOODYEAR KMAX И FUELMAX

DAF СТАНОВИТСЯ ПЕРВЫМ ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, КОТОРЫЙ ВЫБИРАЕТ ШИНЫ GOODYEAR ЛИНИЙ KMAX И FUELMAX В КАЧЕСТВЕ СТАНДАРТНОЙ ПЕРВИЧНОЙ КОМПЛЕКТАЦИИ. ШИНЫ БУДУТ ПОСТАВЛЯТЬСЯ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ МОДЕЛЕЙ CF И LF, А ТАКЖЕ ДЛЯ ФЛАГМАНСКОЙ ЛИНЕЙКИ XF.

ШИНЫ GOODYEAR KMAX И FUELMAX БЫЛИ ПРЕДСТАВЛЕНЫ ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ В СЕНТЯБРЕ. ЛИНИЯ KMAX РАЗРАБОТАНА ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЛИТЕЛЬНОГО СРОКА СЛУЖБЫ БЕЗ КОМПРОМИССОВ В ОБЛАСТИ ТОПЛИВНОЙ ЭКОНОМИЧНОСТИ И СЦЕПЛЕНИЯ. ТОЧНО ТАК ЖЕ ШИНЫ GOODYEAR FUELMAX ОБЕСПЕЧИВАЮТ ВЫСОКУЮ ТОПЛИВНУЮ ЭКОНОМИЧНОСТЬ И ДЛИТЕЛЬНЫЙ СРОК СЛУЖБЫ.

ГРУЗОВИК DAF XF — ПЕРВАЯ МОДЕЛЬ КОМПАНИИ, СОЗДАННАЯ В СООТВЕТСТВИИ СО СТАНДАРТОМ ЕВРО-6 И ОПТИМИЗИРОВАННАЯ ДЛЯ ПОДДЕРЖАНИЯ НИЗКОГО РАСХОДА БЕНЗИНА И ЭКО-БЕЗОПАСНОСТИ. РАНЬШЕ ДЛЯ МОДЕЛИ ИСПОЛЬЗОВАЛИСЬ ШИНЫ GOODYEAR MARATHON+.

«МЫ ОЧЕНЬ РАДЫ, ЧТО В DAF ВЫБРАЛИ НАШИ НОВЫЕ ШИНЫ KMAX И FUELMAX ДЛЯ СВОИХ НОВЫХ ГРУЗОВИКОВ, — ЗАЯВИЛ БОРИС СТЕВАНОВИЧ (BORIS STEVANOVIC), ДИРЕКТОР GOODYEAR DUNLOP TYRES EUROPE ПО МАРКЕТИНГУ ГРУЗОВЫХ ШИН. — У НАС ДАВНИЕ ПАРТНЕРСКИЕ ОТНОШЕНИЯ С DAF, МЫ СОТРУДНИЧАЕМ УЖЕ МНОГО ЛЕТ И ВМЕСТЕ СОЗДАЕМ ШИНЫ, ПОВЫШАЮЩИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ИХ АВТОМОБИЛЕЙ». СТЕВАНОВИЧ ТАКЖЕ ОТМЕТИЛ, ЧТО НОВЫЕ ШИНЫ, ПОСТАВЛЯЕМЫЕ КОМПАНИЕЙ ДЛЯ DAF, ПОДХОДЯТ И ДЛЯ ЗИМНИХ ДОРОГ ЕВРОПЫ.

«Группа ГАЗ» приступила к серийному производству автомобилей «ГАЗель БИЗНЕС» на сжатом природном газе

«Группа ГАЗ» приступила к серийному производству автомобилей «ГАЗель БИЗНЕС CNG» с битопливными двигателями УМЗ-421647, работающими на сжатом природном газе (метане) и бензине. На сегодняшний день сжатый газ — самое экономичное из используемых в коммерческом транспорте видов топлива, его применение обеспечивает снижение топливных затрат на 60% и 50% по сравнению с бензином и дизельным топливом соответственно. Битопливные двигатели, работающие на сжатом газе, будут устанавливаться на бортовые модификации «ГАЗель БИЗНЕС»: ГАЗ-3302, ГАЗ-330202 (бортовая модификация с удлиненной базой), ГАЗ-33023 (грузопассажирская, с двухрядной кабиной) и ГАЗ-330232 (грузопассажирская модификация с двухрядной кабиной и удлиненной базой), а также на спецтехнику на их базе, прежде всего — на промтоварные и изотермические фургоны, европлатформы.

«ГАЗель БИЗНЕС CNG» укомплектована четырьмя газовыми баллонами объемом 53,4 л с максимальным рабочим давлением 200 атм. Запас хода автомобиля на газовом топливе составляет 300 км, а на газе и бензине — 700 км. На автомобиле установлен единый блок управления двигателем с датчиком массового расхода воздуха. По сравнению с раздельным управлением движением на бензине и на газе, единый блок обеспечивает плавность переключения с одного вида топлива на другое, а также поддерживает оптимальное соотношение воздуха и газа в горючей смеси. Применение такого блока управления позволяет повысить общую надежность системы и улучшить экологические и топливные характеристики автомобиля. Переключение между двумя видами топлива осуществляется кнопкой на панели приборов. Указатель уровня газа — штатный, установлен в комбинации приборов.

Партнерство «Группы ГАЗ» с ведущими производителями газобаллонных систем – итальянской компанией OMVL и российской НПП «Итэлма», а также полный цикл испытаний, предшествовавший запуску газовых модификаций в серийное производство, позволили обеспечить максимальную надежность работы оборудования и оптимальные калибровки двигателя автомобиля «ГАЗель БИЗНЕС CNG». Все компоненты системы сертифицированы по требованиям Правил ЕЭК ООН 67(01) и одобрены к применению в странах ЕС.

САМОСВАЛ БЕЛАЗ-75710, ОСНАЩЕННЫЙ ПРИВОДОМ «СИМЕНС», УСТАНОВИЛ РЕКОРД ГИННЕССА

Единственный в мире полноприводный двухосный карьерный самосвал БелАЗ-75710 грузоподъемностью 450 тонн установил рекорд Гиннесса в странах Европы и СНГ. Новая машина, представленная заводом «БелАЗ» в конце 2013 года, провезла по испытательному полигону груз весом более чем в 500 тонн (503,5 тонн). Специально для автомобильного гиганта компания «Сименс» разработала оригинальную систему тягового электропривода (ТЭП) переменного тока ММТ500. Данная система включает в себя четыре тяговых электромотора мощностью 1200 кВт, два тяговых генератора, три вентилятора обдува, установку вентиляции тормозных резисторов и шкаф управления с двумя инвертерами ELFA. В отличие от предшественников, новый самосвал оснащен восемью колесами, каждое из которых рассчитано на нагрузку около 100 тонн. Поэтому инженеры «Сименс» в области тяговых агрегатов остановились на разработке надежного и мощного полного привода с четырьмя электрическими машинами. Благодаря применению привода на все колеса открылись новые возможности обеспечить динамическое распределение тягового усилия по обеим осям. Кроме того, при выходе из строя одного из приводов возможен аварийный режим работы, при котором самосвал самостоятельно может доехать до ремонтного предприятия без необходимости его буксировки. Тяговые моторы электрического привода изготавливались на заводе «Сименс» в Нюрнберге. Проект был реализован в сравнительно короткие сроки: на разработку с момента заказа до ввода в эксплуатацию ушло менее двух лет.

SCANIA ОТЧИТАЛАСЬ О ПРОДАЖАХ В РОССИИ

По данным российского статистического агентства ООО «ЭВИТОС ИНФОРМ», в 2013 г. компания Scania заняла первое место среди европейских импортеров новой грузовой техники, поставив на российский рынок 6025 единиц. Высокие результаты продаж позволили занять 21,9% рынка.

В расчетных цифрах учитываются только грузовые автомобили полной массой свыше 16 тонн, исключая тяжелые многоосные краны, карьерную и специальную дорожную технику.

В прошлом году Scania представила обновленную линейку магистральных автомобилей Scania Streamline с кабинами G и R и новыми двигателями Евро-4 и Евро-5, 400 л.с. и 440 л.с., а также двигателем V8, мощностью 500 л.с., которые стали наиболее востребованными крупными транспортными компаниями. Что касается коммунальной техники, то Scania является лидером среди европейских производителей тяжелой техники по поставкам автомобилей для служб ЖКХ в России. Год завершился рекордными поставками для Scania в сегменте автобусов и двигателей. В рамках олимпийского проекта на предприятие «Русские автобусы – Группа ГАЗ» было поставлено 724 шасси. Всего на российский рынок было поставлено более 848 автобусов и автобусных шасси. Впервые продажи двигателей достигли столь высоких показателей. В прошлом году 146 единиц, включая судовые и промышленные двигатели и дизель-генераторные установки, были переданы клиентам.

Toyo выпустила 16-слойные шины M137

Для повышения износостойкости шины Toyo выпустила 16-слойные шины, которые способны обрабатывать большой вес и имеют улучшенную производительность, стойкость к износу, а соответственно, и повышение срока службы шины. Рисунок протектора оптимизирован для снижения дорожного шума. Глубокие ламели и водоотводные канавки обеспечивают улучшенное сцепление на мокрой дороге. M137 предназначены для грузовиков, совершающих дальние поездки по шоссе. Технология SmartWay позволяет снизить расход топлива и способствует равномерному износу шины, снижая напряжение и чрезмерное накопление тепла внутри конструкции шины. Toyo предлагает два размера обновленных шин M137: 295/75R22.5 и 285/75R24.5.

Еще одно испытание

FedEx Express, «дочерняя» компания глобальной корпорации FedEx Corp. (NYSE: FDX), и японский автомобилестроитель Nissan Motor Co, Ltd объявили о предстоящих испытаниях электромобиля Nissan e-NV200.

Испытания проведут в условиях реальной эксплуатации в городе Вашингтон, округ Колумбия. Проведение полевых испытаний означает, что вслед за Сингапуром, Великобританией и Бразилией тестовый флот электрических e-NV200 появится в США. Соглашение о проведении испытаний отражает намерение FedEx и Nissan снижать воздействие на окружающую среду от своей деятельности по всему миру. Привлечение автомобилей e-NV200 в парки FedEx Express является частью программы FedEx EarthSmart – глобальной платформы устойчивого развития компании, разработанной для реализации экологических обязательств компании в регионах, где работает FedEx Corp. Действия Nissan согласуются с выполнением корпоративной социальной программы Blue Citizenship. Программа делает упор на увеличение количества транспортных средств, работающих без выбросов парниковых газов. Для этого изучаются возможности использования электромобилей в различных сегментах транспортных перевозок. Результаты испытаний будут использованы для подтверждения возможности использования электрических транспортных средств в качестве развозных фургонов в США, а также послужат совершенствованию автомобилей e-NV200, серийное производство которых должно начаться в Европе уже в этом году. Автомобиль e-NV200 – вторая электрическая модель компании Nissan, появившаяся на глобальном рынке вслед за LEAF. Nissan e-NV200 оснащается литий-ионной батареей, состоящей из 48 компактных модулей. Аккумуляторная батарея e-NV200 может быть заряжена на 80% от своей полной мощности менее чем за 30 минут с помощью станции быстрой зарядки постоянным током. Батарея также может быть заряжена от сети переменного тока с помощью бортового зарядного устройства. Батарея питает синхронный двигатель переменного тока мощностью 80 кВт. Электродвигатель эквивалентен бензиновому двигателю мощностью 107 л.с., который выбрасывает 140 г CO_2/км.

Автовладельцев обчистят как липку

Минувший год моторизованные россияне будут вспоминать, как один из самых удачных и спокойных в новейшей автомобильной истории страны. И это несмотря на рост цен на бензин, новые штрафы, парковочные и иные реформы. Потому как в году наступившем их прижмут по полной программе.

Впрочем, в 2014 вздрогнет все население страны. Ведь нам уже обещаны социальные нормы потребления электроэнергии и воды, закон о выселении на улицу за долги, платное образование, платная медицина и скорая помощь без кардиолога, лагерный запрет на посылки (ограничение покупок через интернет), примерзшая к отметке в 6% инфляция при фактическом показателе выше 40%, налоги и рост цен на все. А у тех, кто по неосторожности владеет транспортным средством, к этим перспективам добавятся чисто автомобильные обязательства перед государством.

Первоначально планировалось, что 40% поступлений в бюджет страны даст экономика, 60% – население. Не получилось. Премьер Медведев признался под конец ушедшего года, что правительству удалось совершить то, чего не смогла ни Российская Империя, ни СССР – разворовать страну. Денег нет и «этот потенциал нашей страны исчерпан». Казна опустела, а вот кошельки граждан еще чем-то наполнены. Поэтому вместо 60% податное население получит перспективу на 2014 год оплатить собой 95% государственных нужд. Причем для этого незачем охотиться на незаплативших налоги. Достаточно зайти с противоположного конца, имущественного. В стране есть две категории собственников – недвижимости и автомобилей. Для первых – закон о выселении, для вторых – все остальное: рост цен на топливо, увеличение транспортного налога, удорожание ОСАГО, совмещение с КАСКО и договор сразу на три года, видеофиксация нарушений, штраф за среднюю скорость, двойное и тройное наказание за одно правонарушение, переэкзаменовка, платная парковка и штрафы за любое действие. Задача – получить деньги с тех, кто ездит и с тех, кто просто владеет. Сам факт обладания автомобилем будет достаточным поводом для взиманий и взысканий. В 2014 году будет все нельзя, все запрещено, все наказуемо вне зависимости от того, ехал или стоял. Бюджету нужны деньги на обеспечение занятости самой системы управления страной. Необходимо обеспечить всех зарплатами и назначить деятельность. Не работу, подразумевающую результат, спрос и ответственность, а процесс с хорошим окладом. Нам не по карману олимпиада, спартакиада, саммит, скоростная железная дорога, кольцо в объезд Рублевки, еще один БАМ, но они обеспечивают систему смыслом и процессом, поэтому нуждаются в финансировании. И если РЖД в состоянии заработать только на шубохранилище, то водители обязаны обеспечить прочее финансирование РЖД.

Параллельно с этим автозаводы страны продолжат выпускать легковые автомобили для горожан (селяне давно не считаются людьми, и если почему-то еще живы в своих деревнях, у государства к ним претензий нет, кроме незначительных финансовых вопросов по пустяшным поводам вроде газификации, водоснабжения и налогов).

Правительственное постановление о промсборке №166 обязало иностранцев выпускать в нашей стране в год по 300 000 автомобилей, девать которые станет некуда и некому. По-

этому в 2014 году будет два интересных процесса. С одной стороны, машины начнут дорожать потому, что их станут меньше покупать (чем меньше рынок – тем выше цена). С другой стороны, придется устраивать распродажи и кратковременно снижать цены. Фирмы, обреченные продавать авто, произведенные в нашей стране, окажутся в тупике, а те, у кого весь товар привозной – просто сократят себе планы на год и лишь поднимут цены. В 2014 году новых автомобилей будет реализовано чуть больше двух миллионов, что тоже много и лишний раз подтверждает – как бы ни прибеднялся народ, как бы ни оскудела казна, прижимистые люди все еще имеют запасы и потому можно смело продолжать ковыряться в их карманах.

Но пример Навального и Ходорковского показывает, что единственный принимающий решения в стране человек картину гибели уже углядел и считает необходимым начинать изменения. Но инерция не позволит. Система настроена не на созидание, а на воровство, грабеж и вымогательство. Поэтому на самом верху климат смягчится, а везде продолжится прежняя суровая стужа, обрекающая население на борьбу и выживание. В 2014 нам станет хуже. И тем, кто за рулем – особенно. ■

«Автомобильную» главу КоАП погрузят в законодательный анабиоз

Наверняка российский водитель не прочь узнать: что же ему уготовано парламентариями в году наступившем? Короткий ответ на этот вопрос звучит так: разное.

НУЛЕВОЙ ВАРИАНТ

В наступившем году, скорее всего, не будут повышены штрафы и ужесточены другие наказания за административные проступки водителей. По крайней мере, именно об этом заявил видный представитель «руководящей и направляющей» партийной фракции в Госдуме. «ЕР» устами самозваного защитничка прав автомобилистов Вячеслава Лысакова решила заморозить не только ужесточающие изменения в 12-ю главу КоАП, но и вообще какие-либо ее модернизации. Даже в лучшую для рядового автомобилиста сторону. «Законодательство не может быть статичным, оно должно отвечать современным вызовам, – заявил геноссе Лысаков. – Но вносить поправки чуть ли не ежемесячно – неправильно».

Характерно, что подобные мысли удивительным образом обходили разум данного законотворца и его коллег весь прошлый год, когда чуть ли недели не проходило без оглашения очередной идеи из числа все новых законодательных ужесточений для автомобилистов. Тут нельзя не заметить, что г-н Лысаков уже давно пытается «застолбить» за собой всю законотворческую деятельность в Госдуме, связанную с 12-й – «автомобильной» – главой КоАП. И в этом свете его намерение ввести мораторий на внесение в нее изменений выглядит достаточно объяснимо. Аналогично ведет себя автовладелец, самовольно огораживающий цепочками «свое» парковочное место во дворе многоэтажки.

По этой логике, глядишь, «застолбят» избранники народные каждый свою законодательную «делян-

ку» и можно будет целой Госдуме целый год сидеть на попе ровно, ничегошеньки не делая, но аккуратно получая депутатскую зарплату. Которую, кстати, они в конце прошлого года единогласно подняли в разы – примерно до 250 000 целковых в месяц. Отличный план, не правда ли? С одной стороны, благодаря этому как минимум хуже не сделают. А с другой... Вот, к примеру, решит Верховный суд, что разнокалиберные (отличающиеся вдвое) суммы штрафов за неправильную парковку в столицах и на остальной территории России – это неправильно, и что? Депутаты пошлют подальше решение ВС и не станут соответствующим образом менять КоАП? Мол, «мы в домике – у нас мораторий»? А ведь именно такое дело, кстати говоря, находится сейчас на рассмотрении в высшей судебной инстанции страны.

СО ЗНАКОМ ПЛЮС

Но существует и иная перспектива. Есть в здании на Охотном Ряду группа депутатов, раскачивающих лодку самопровозглашенной лысаковской «монополии» на 12-ю главу КоАП. Не без целей самопиара, разумеется, но коль «пользы дела для» – почему бы и нет?

В отличие от большинства прочих «партийных меньшинств» Госдумы, фракция ЛДПР и раньше пыталась как-то изменить законодательство в сторону улучшения положения автомобилистов страны. И в 2014-м намеревается продолжить пыжиться на эту тему. Вот краткий список законодательных инициатив, которые, по словам депутата от ЛДПР Ярослава Нилова, предполагается проталкивать в Госдуме в наступившем году:

1. Добиться равного размера штрафов за неправильную стоянку и парковку на территории всех субъектов Российской Федерации. Без двойного тарифа для Москвы и Санкт-Петербурга;

2. Ввести разрешение поворота направо на красный сигнал светофора на всей территории РФ;

3. Отменить санкцию в виде года лишения водительского удостоверения за повторный выезд на встречную полосу;

4. Освободить от ответственности водителей (лишение «прав») в случае оставления места ДТП при взаимном отсутствии у них претензий друг к другу;

5. Установить повышенный штраф для автомобилей-эвакуаторов в случае нарушения ими самими правил стоянки и парковки;

6. Запретить эвакуацию на штрафстоянку как фактически дополнительное наказание нарушителей правил парковки;

7. Разрешить в ночное время водителям всех транспортных средств двигаться по полосам, выделенным для движения общественного транспорта;

8. Освободить от ответственности за управление транспортным средством без номерного знака;

9. Сделать пересдачу экзамена по ПДД положенной лишь в случае, если человека лишили «прав» исключительно «за пьянку». А не после любого нарушения, за которое современная редакция КоАП предполагает лишение водительского удостоверения.

Печаль данной ситуации в том, что рассмотрение каждого из этих предложений может быть возможным лишь при одном условии: если доминирующее в Госдуме партийное большинство не решит-таки устроить себе описанный выше «мораторий».

ХУЖЕ, НО ЛУЧШЕ

И все-таки нельзя исключать возможность, что в результате подковерных политических игрищ за дележку денег-постов-влияния, «Единая Россия» дозволит другим партиям ужесточить КоАП РФ «по мелочи». И тогда в Кодексе появятся новые наказания за агрессивную езду и за то, что водители тихоходных автомобилей препятствуют обгону следующим за ними транспортным средствам. И хотя введение ответственности за эти прегрешения – скорее благо, но КоАП они все же ужесточат.

Однако, кроме административных, для водителей за ряд правонарушений предусмотрены и разнообразные уголовные наказания. И вот здесь ни о моратории на их ужесточение, ни тем более о послаблениях речи не идет. Наоборот. Уже в весеннюю сессию наверняка будут приняты поправки в УК РФ, согласно которым водители, пойманные в пьяном виде, уже не отделаются штрафами и лишением «прав», а прямиком направятся на нары. Но с учетом возвращения в нашу жизнь понятия предельно допустимого содержания уровня алкоголя в крови рулевого (грубо говоря – те самые 0,3 промилле), и эта законодательная новация имеет знак плюс, если не брать в расчет блестящее умение коррумпированных придорожных полицейских «разводить» автовладельцев на пустом месте.

И что мы имеем в сухом остатке? Да вполне себе позитивную картину – в худшем случае законодатель не обременит нашу автомобильную жизнь новыми карами, а в лучшем даже сделает ее легче и проще. ■

Не акцизом, так налогом!

Сразу несколько чиновников Минфина инкогнито сообщили представителям прессы, что правительство не будет поднимать акцизы на бензин до 2017 года.

Эту информацию распространили «Ведомости». По словам «источников», цифры, указанные в законе об акцизах на 2014-2016 годы, подписанном президентом Путиным осенью прошлого года, меняться не будут. Напомним, что документ устанавливает следующие параметры: с 2014 года бензин Евро-5 будет облагаться сбором в размере 6450 рублей за тонну, в 2015-2016 годах акциз возрастет до 7750 рублей. Для бензина Евро-4 аналогичные цифры составят 9920 и 10 800 рублей соответственно. С тонны Евро-3 с 2014 года нефтяники заплатят государству 10 720 рублей, а в 2015-2016 годах – 12 780 рублей.

Наконец-то, скажет читатель, власти прекратят эту бесконечную гонку по все более глубокому залезанию в карман автомобилиста! Благодаря ей сейчас в стоимости каждого литра бензина на заправке примерно 70% всевозможных налогов, акцизов и сборов в пользу бюджета.

Только весь прикол в том, что наращивание темпов «доения» автовладельцев не уменьшится, а наоборот – будет нарастать, причем уже в самое ближайшее время!

Имеется в виду пресловутый «налоговый маневр» правительства в нефтяной отрасли. Оно уже окончательно решило поднять ставку налога на добычу полезных ископаемых (НДПИ) для нефти в 2014 году на 4,9% (с 470 до 493 рублей за тонну), в 2015-м – еще на 7,5% (до 530 рублей) и в 2016-м – еще на 5,5% (до 559 рублей за тонну).

Если сырая нефть подорожает, условно, на 5%, то литр бензина на бензоколонке подорожает гораздо больше, поскольку каждый из перепродавцов и переработчиков нефти «накрутит свой интерес» на дополнительные 5% стоимости сырья. Таким образом, увеличение НДПИ означает автоматический ежегодный рост цен на АЗС на гораздо более серьезные величины, нежели 4,9, 7,5 или 5,5%.

Нельзя не вспомнить также, что и без «маневра» с НДПИ правительство уже запланировало рост розничных цен на топливо в 2014-2015 годах. За этот период каждый литр бензина дважды подорожает на 5% путем увеличения акциза на топливо класса Евро-4. То есть повышение цен на бензин на АЗС меньше чем на 3-4 рубля в год в течение ближайших двух-трех лет можно будет за счастье считать.

Чтобы заранее упредить комментарии маститых «экспертов топливного рынка», обожающих проводить параллели налогового манипулирования цен на бензин с зарубежными странами, приведем следующие цифры. В России, с ее нынешней средней ценой Аи-95, на одну среднюю зарплату можно купить 715 литров моторного топлива.

В нефте- и газодобывающей Норвегии, славящейся рекордными розничными ценами на бензин (около 81 рубля за литр на наши деньги), на одну среднюю зарплату можно купить втрое больше топлива, нежели в России, – 2161 литр! Про США, где бензинчик сейчас в среднем стоит на рубль дешевле, чем у нас, и говорить не хочется – 3515 литров топлива на одну среднеамериканскую зарплату! И даже в Германии (68,8 рубля за литр), стране, где нефтяных вышек отродясь не было и не предвидится, на среднюю немецкую зарплату можно приобрести вдвое больше бензина, чем у нас, – 1430 литров! К чему это я? А к тому: в прочих странах власти тоже дерут налоги с автомобилистов. Вот только делают это с применением не только жадности, но и здравого смысла. Наши-то, похоже, так и будут тупо повышать и повышать сборы и пошлины на топливо. ■

Полицейская «Паутина» нависла над Россией

Замечали ли вы, граждане москалики, что в последнее время кое-где на уличных столбах над дорогами появились целые кусты каких-то новых видеокамер? А это, как выясняется, правоохранители нас с вами в «Паутину» заматывать начали!

Еще одна комплексная система слежения за всем и вся на дороге под названием «Паутина» попала в руки полицейских. Как сообщили в московской ГИБДД, система анализирует передвижение абсолютно каждого транспортного средства, опираясь на данные со всех камер наружного наблюдения (как системы МВД, так и Единого центра хранения данных). Она распознает марку автомобиля, может отыскать машину по части номера, распознает и проверяет по федеральным базам все типы регистрационных знаков, в том числе иностранные. Кроме того, система способна вычислять движение «машин-двойников» на территории России.

В конце концов «Паутина» должна будет покрыть всю Россию. В данный же момент ее тестируют на территории Москвы и еще двух федеральных округов.

Сообщается, что, отслеживая передвижения машин, «Паутина» способна вычислять угнанные автомобили еще до того, как об угоне заявит автовладелец, – по «нетипичному поведению» автомобиля. Полицаи хвастаются, что, например, если система фиксирует автомобиль с госномером, который в том или ином районе в последнее время замечен не был, ближайшему патрулю тут же подается сигнал – эту машину нужно проверить.

Следуя такой логике с подачи уже работающей в Москве «Паутины», должны останавливать машины на улицах города чуть ли не на каждом углу! Поскольку тысячам водителям по работе постоянно приходится ездить на многих-разных машинах. И все по совершенно разным районам города! Это к тому, что в реальности патрульные столицы, например, запарятся с утра до ночи проверять все «нетипичные» машины.

Что касается хвастовства по поводу задержания с помощью «Паутины» угонщиков еще до поступления заявления от потерпевшего, то насчет этого тоже есть большие сомнения. На каком, собственно, основании, спрашивается, доблестные полицейские будут задерживать этого угонщика? Нет заявления об угоне – нет дела, задерживать никто никого не имеет права. При условии, если полиция действует в рамках закона, разумеется.

Другими словами, мы все поняли: полиция, как всегда, пытается неуклюже замаскировать истинное назначение «Паутины» – слежку за любым заинтересовавшим правоохранителей автомобилем. По всей стране! Такой масштабной разновидности «большого брата», насколько нам известно, еще ни одно государство себе не отрастило. Россия – первая. Впрочем, это и неудивительно: что у нас испокон веков лучше всего умели, так это холопов стеречь. ■

С ВОДИТЕЛЕЙ ГРУЗОВИКОВ СОБЕРУТ 1 ТРЛН РУБЛЕЙ

1 ТРЛН РУБ. СОБЕРЕТ ФЕДЕРАЛЬНОЕ ДОРОЖНОЕ АГЕНТСТВО (РОСАВТОДОР) С ВОДИТЕЛЕЙ ТЯЖЕЛЫХ ГРУЗОВИКОВ, ПРОЕЗЖАЮЩИХ ПО ФЕДЕРАЛЬНЫМ МАГИСТРАЛЯМ. ОБ ЭТОМ ЗАЯВИЛИ В ВЕДОМСТВЕ ВО ВРЕМЯ ROAD SHOW СИСТЕМЫ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ, КОТОРАЯ ЗАРАБОТАЕТ С НОЯБРЯ 2014 ГОДА ПО ВСЕЙ СТРАНЕ. ВСЕ ЗАРАБОТАННЫЕ СРЕДСТВА РОСАВТОДОР ОБЕЩАЕТ ПУСТИТЬ В ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО.

Федеральное дорожное агентство презентовало проект создания системы взимания платы с транспортных средств полной массой более 12 тонн. В середине июня премьер-министр Дмитрий Медведев подписал постановление о внедрении этой системы с ноября 2014 года на бесплатных трассах федерального значения. Смысл ее заключается в том, что тяжелые грузовики наносят дорожной сети ущерб, поэтому с водителей будут взимать плату – 3,5 руб. за 1 км. Исключение составят автобусы, спецгрузовики полиции, пожарной службы, скорой помощи и военных. «При транспортировке международных грузов российские компании уже на протяжении многих лет сталкиваются с подобной системой за рубежом и пополняют своими взносами дорожные фонды других стран. При этом иностранные перевозчики не компенсируют ущерб, причиняемый нашим федеральным дорогам», – пояснил начальник ФКУ «Дороги России» Иван Григорович.

В Росавтодоре посчитали, что за весь период реализации проекта (порядка 13 лет) поступления в федеральный бюджет от платы за проезд составят около 1 трлн руб. На сегодняшний день по территории России передвигается около 2 млн российских грузовиков и 400 тыс. автомобилей массой свыше 12 тонн, зарегистрированных в других странах и осуществляющих транзитные перевозки. «Все эти средства целевым образом будут отправлены на развитие автодорожной сети, что позволит осуществлять своевременный и качественный ремонт проезжей части, а также увеличить пропускную способность дорог», – заверили в Росавтодоре. Прогнозируемый прирост ВВП, благодаря созданию данной системы, в 2015 году составит порядка 189 млрд руб.

Система взимания платы будет работать по следующему принципу: каждый грузовик оборудуют спецприбором с GPS/ГЛОНАСС-датчиком, по которому можно будет отслеживать путь большегруза. Устанавливать такие устройства будут бесплатно: по оценкам Росавтодора понадобится около 2 млн приборов. Прибор будет передавать GPS-координаты через сотовую связь в центр обработки данных, где вычисляется траектория движения большегруза. На основе этих данных будет списываться сумма средств с персонального счета грузовика. Контроль будет осуществляться в автоматическом режиме с помощью камер. Для тех, кто не установит прибор, будет действовать штраф (будут приняты поправки в КоАП) от 5 тыс. до 450 тыс. руб.

Ранее эксперты скептически восприняли эту систему. В частности, в середине 1990-х разные компании пытались внедрить систему контроля за большегрузами, однако она так и не заработала: водители нашли множество способов обмануть датчики и средства контроля. ■

Закон один для всех?

Надо же случиться такому совпадению! Вскоре после введения новых запретов на движение грузовых автомобилей в столице нашей Родины произошли некоторые изменения и в нашем основном документе — Правилах дорожного движения, а заодно и в Кодексе об административных правонарушениях.

Алексей Мошков

3.4 – Движение грузовых автомобилей запрещено

Речь о знаке 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено». Как известно, а точнее, неизвестно 99% водителей грузовиков, отстегивавшим деньги еще гаишникам, действие этого знака не распространялось на «транспортные средства, которые обслуживают предприятия, находящиеся в обозначенной зоне, а также обслуживают граждан или принадлежат гражданам, проживающим или работающим в обозначенной зоне». И по идее, написав в путевом листе адрес заказчика (что многие напрасно не делают), либо имея соответствующее место жительства владельца грузового авто, можно было ехать «под знак» вперед и с песнями. Но 99% водителей если и читали Правила, то совершенно без мыслей в голове. А тот 1%, что читал, по ряду причин боялся связываться с гаишниками.

Теперь и вовсе – поздняк метаться. Согласно редакции Правил, действующей с октября 2013 г., под знак 3.4 разрешено проезжать только «почте» – автомобилям с белой полосой. Разумеется, такое совпадение времени введения запретов в отдельно взятом субъекте РФ и внесения изменений в Правила носит чисто «случайный» характер. Так совпало, что и в КоАП были внесены соответствующие изменения «случайно». Его глава 12.16 была дополнена пунктами 6 и 7. Приведем их полностью:

6. Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками, запрещающими движение грузовых автотранспортных средств, за исключением случая, предусмотренного частью 7 настоящей статьи, влечет наложение административного штрафа в размере пятисот рублей.

7. Нарушение, предусмотренное частью 6 настоящей статьи и совершенное в городе федерального значения Москве или Санкт-Петербурге, влечет наложение административного штрафа в размере пяти тысяч рублей.

Но и этого показалось мало. В Москве, особо не заморачиваясь ГОСТами, напрямую запрещающими это делать, повесили перед въездами на ТТК (Третье транспортное кольцо) и непосредственно на МКАД (Московская кольцевая автомобильная дорога) знаки 3.1 – «въезд запрещен», в просторечии называемые «кирпич» – с соответствующим штрафом за проезд оных. Зачем это было надо? Дело в том, что за нарушения федеральных Правил дорожного движения ответственность может устанавливаться только КоАП Российской Федерации. Но никак не Москвы. А ответственность за невыполнение требования дорожных знаков, в том числе и «движение грузовых автомобилей запрещено», была достаточно смехотворной – 300 рублей. Вот и понавесили вдоль МКАД «кирпичи», прайс за про-

езд которых – 5000 рублей. Точнее, штраф не за проезд «кирпича», а за движение во встречном направлении на дороге с односторонним движением, что опять же грамотные водители могли опротестовывать. Но как такое стало вообще возможным? Ведь ГОСТ Р-52289 напрямую запрещает это делать. Во-первых, он устанавливает места, где может быть повешен такой знак. Во-вторых, он запрещает устанавливать «кирпич» с табличкой 8.41 (грузовики), равно и с любой другой, определяющей вид транспортных средств. Приведем выдержку из ГОСТа полностью:

5.4.1 Запрещающие знаки применяют для введения ограничений движения или их отмены и устанавливают по 5.1.9.

5.4.2 Знак 3.1 «Въезд запрещен» устанавливают:

– на участках дорог или проезжих частей с односторонним движением для запрещения движения транспортных средств во встречном направлении. На дорогах с несколькими проезжими частями, отделенными друг от друга бульваром или разделительной полосой, знак устанавливают для каждой проезжей части с односторонним движением;

– на дорогах, обозначенных знаком 5.11, для предотвращения въезда транспортных средств навстречу общему потоку;

– для организации раздельных въезда и выезда на площадках для стоянки транспортных средств, площадках отдыха, автозаправочных станциях и т.п.;

– для запрещения въезда на отдельную полосу движения или отдельный участок дороги. Знак, запрещающий выезд на отдельную полосу, устанавливают с табличкой 8.14.

Знак на однополосных съездах пересечений в разных уровнях, по которым осуществляется одностороннее

Чтобы проскочить МКАД в ночное время, транзитные машины весь день стоят на обочинах дорог Подмосковья

Поляки тоже умеют удивить автомобилистов. Наш народ!

3.1 – Въезд запрещен – запрещено устанавливать вместе со знаками 8.4.1 и 8.4.4

Знак 8.4.1

Знак 8.4.4

движение, допускается располагать слева.

Если основной знак устанавливают на участке дороги между перекрестками, в начале участка размещают предварительный знак 3.1 с табличкой 8.1.1.

Не допускается применять знак 3.1 с табличками 8.3.1-8.3.3 и 8.4.1-8.4.8.

В далеком детстве нам вдалбливали, что ГОСТ – закон. Следует ли из этого, что вешатели «кирпичей» теперь – преступники, а помогающие им гаишники – соучастники? Вовсе нет. Оказывается, теперь применение ГОСТов носит добровольный характер. Неужели для всех? Вот московские власти и не стали применять ГОСТ Р-52289, регламентирующий применение дорожных знаков, а повесили «кирпичи» непосредственно на МКАД (даже не на въездах на нее). Следует ли из этого, что теперь, если написать заявление в ГИБДД о том, что мы не видим для себя необходимости применять на своих автомобилях ГОСТы, касающиеся состояния тормозной системы, рулевого управления, состава выхлопных газов, нас освободят от прохождения техосмотра, где соответствие автомобиля этим самым ГОСТам как раз проверяется? Ответ угадайте сами.

Может теперь, после введения всех запретов, хотя бы московским владельцам грузовиков транспортный налог снизят? Люди ведь оплатили ремонт и содержание дорог, большей частью которых они теперь не могут пользоваться? Что конкретно вы, говорите, оплатили? Дорожных фондов в стране несколько лет не было: денежки, собранные в качестве транспортного налога, уплывали трудно понять куда. Можно только строить предположения на эту тему, глядя на растущие как грибы яхт-клубы и коттеджные поселки. Так что

Далее второй полосы большегрузам на МКАД запрещено. Здесь фура на 4-й полосе

платить все равно придется. Пойдут ли теперь, когда дорожные фонды снова воскресли, наши средства на ремонт дорог? Не только! Например, муниципальные дорожные фонды могут тратить наши денежки на ремонт и содержание не только дорог, но также придомовых территорий: лавочки там всякие, качели, а также на «охраняемые территории, зоны для барбекю, лужайки для гольфа, произведения искусства, фонтаны, многоуровневые сады». А где такие территории? Правильно – у тех, кто придумывает такие законы. Так что прилегающие территории на «рублевке» и президентских усадьбах будут идеальными. А вот насчет дорог общего пользования есть большие сомнения...

Вот и превратился в сознании граждан транспортный налог не в плату, вносимую каждым владельцем транспортного средства на содержание и развитие дорожной сети, а в оброк на имеющих хоть какую копейку членов общества, чем он, в сущности, и является. Никто не спорит, что любые транспортные средства разрушают дороги и загрязняют окружающую среду, даже трамваи. Но попыток привязать его к пробегу или к потреблению топлива, чтобы компенсировать реальный вред дорогам и экологии, сделано так и не было. Есть у тебя машина – плати! Ездит – плати! Стоит – все равно плати! А где, гражданин, стоит ваша машина? Не в центре ли Москвы, случайно? Возражения некоторых владельцев легковых авто, что за много лет они уже заплатили за содержание дорог внутри Садового кольца столицы и могут пользоваться ими в том числе и для стоянки своих авто, вызывают искреннее недоумение у чинуш. А как все «легковушечники» улюлюкали, когда сначала из центра, а потом и вовсе из Москвы выпроваживали грузовики! Настал, наконец, час расплаты, причем не только в переносном, но и в прямом смысле.

Впрочем, мучения водителей и владельцев грузовых авто, которые испытывают они, чтобы иметь право доставить москвичам товары первой необходимости, намного превышают локальные неудобства владельцев «легковушек». Казалось бы, «живых» очередей сейчас нет, все через компьютер: заполняй форму, отправляй заявку и жди результатов. Вот только чтобы заполнить ее, надо сначала завести электронную подпись. Удовольствие не бесплатное и достаточно нудное для привыкших всю жизнь возиться с «железом» людей, но справиться с этой процедурой можно. Однако это – только начало. Нужны и документы на подвижной состав, водителей и груз, нужно обосновать необходимость перевозки,

указать в точности маршрут движения, а чудом получив «пропуск», можно его быстро лишиться за малейшее нарушение. Господа, покупающие за 60 000 пропуска, и раскатывающие по ним по всей столице, вам не мешает поинтересоваться заявленным посредниками маршрутом движения – лишить пропуска могут и за отклонение от него. Технически возможность проследить за перемещением автомобиля есть, а отклонение от маршрута является нарушением, «караемым» его лишением. Лишиться пропуска можно также за нарушения ПДД. Но вот странно – об операциях по закрытию продающих пропуска контор, хотя их координаты сотнями вываливаются по запросу «пропуск в Москву», пока ничего не слышно.

Кстати, приехав под разгрузку в платный центр Москвы и ожидая начала рабочего дня или возможности заезда на объект, надо опять платить. Но и здесь не все так безнадежно. Если прочитать в ПДД до конца определение термина «остановка», то станет понятно, что она может длиться и более 5 минут, если необходима для посадки-высадки пассажиров, либо погрузки-выгрузки транспортного средства. А платная у нас в центре что? Правильно, стоянка! Я так и вижу вереницы легковых машин с открытыми багажниками или пикапов с откинутыми задними бортами, забесплатно стоящих внутри Садового кольца. Ведь время погрузки Правилами не устанавливается.

Вернемся к грузовикам. Почему обязанность получать пропуск лежит на владельцах транспортных средств? Все водители в процессе доставки груза неоднократно были на различных закрытых территориях и могут подтвердить, что там чаще всего пропуск должен заказывать грузополучатель, и он является бесплатным как для водителя, так и для клиента. И водителю хорошо, и грузовладелец может, если не нуждается сегодня в большой машине, заказать пропуск на маленькую. Там же, где хотят хапнуть денег – езжай куда хочешь, только плати. И Москва, похоже, все больше скатывается ко второму варианту. За ней потянулось и Подмосковье. Когда верстался номер, стало известно о намерениях подмосковных властей запретить проезд в дневное время по находящимся в их ведении региональным и межмуниципальным дорогам автомобилям с разрешенной полной массой свыше 12 тонн.

Конечно, в статье 6.3 Федерального закона о безопасности дорожного движения местным органам власти дано такое право. Вот она:

3. К полномочиям органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения относится осуществление мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения при осуществлении дорожной деятельности, включая:

принятие решений о временных ограничении или прекращении движения транспортных средств на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения в целях обеспечения безопасности дорожного движения.

Понятия, что такое «временно», не существует, так что «с 6 до 22» с некоторыми натяжками, пожалуй, сюда подходит. Но доводить до нас свои указания эти самые исполнительные органы власти имеют право только с помощью дорожных знаков. А мы помним, что 5000 руб. за проезд под знак 3.4 – только в Москве и Санкт-Петербурге. Что теперь – Москву расширят на всю страну или законодатели федерального уровня в очередной раз пойдут на поводу властей местных и изменят КоАП так, как нужно? Может, такое решение с точки зрения некоторых законодателей и следует принять, исходя из интересов столицы, но как оно скажется на работе транспортной системы всей России?

Знак установлен самостоятельно, и не имеет права на существование, тем более в таком сочетании

Что-то странное получается в нашей «демократической» стране. Согласно статье 3.2 Конституции РФ «...народ осуществляет свою власть непосредственно, а также через органы государственной власти и органы местного самоуправления...». Но получается так, что мнение немалой его части – профессиональных водителей и автолюбителей – никак не учитывается. Что поделать! Демократия – это власть большинства, а разным меньшинствам, вроде «водил» грузовиков, остается только безоговорочно подчиняться решениям большинства, которому грузовые автомобили не очень нравятся. Давайте же соблюдать требования ПДД и дорожных знаков, постановлений и указаний местных властей. Вот едет грузовик без пропуска, увидел его водитель знак 3.4 «движение грузовых автомобилей запрещено» или 3.1 – «въезд запрещен» – и остановился. За ним второй, третий, четвертый... Зачем проезжать их, нарушая установленный порядок? Закон ведь один для всех. ■

Карасёв А. В. Фото Mercedes-Benz Vans

«МОЙ ОПЫТ ПОЛНОСТЬЮ ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЙ»

РАЙНЕР УЛЬМАН, ЭЛЕКТРИК ИЗ ФРАЙБУРГА (ГЕРМАНИЯ) И ВЛАДЕЛЕЦ БИЗНЕСА, СТАЛ УБЕЖДЕННЫМ СТОРОННИКОМ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ.

Почти полгода назад автопарк его компании, состоящий из 15 автомобилей, пополнился двумя новыми фургонами Mercedes-Benz Vito E-Cell. Эксплуатация автомобилей началась в конце августа. С тех пор каждый Vito E-Cell проехал по 2500 км. За рабочий день автомобиль электрика проезжает от 20 до 50 км, успев побывать на трех-четырех строительных площадках. В зависимости от конкретных производственных задач и уровня заряда электромобили заряжаются либо ночью, либо во время стоянок днем. Зарядное устройство установлено в непосредственной близости от въезда на территорию компании. В настоящее время Ульман ведет переговоры со своим поставщиком электроэнергии о поставке «зеленого» электричества.

Идея приобретения фургонов с электроприводом для парка компании возникла во время проведения регулярного производственного совещания Ульмана и его сотрудников. Через два месяца в компании появился фургон Vito E-Cell, предоставленный дилером Mercedes-Benz для тестирования.

Райнер Ульман сам управляет одним из фургонов Vito E-Cell. Его компания имеет

много клиентов в центре города. Фрайбург провозгласил себя «зеленым городом». Муниципалитет города уделяет большое внимание защите экологии. Для нужд администрации недавно был приобретен Mercedes-Benz B-Class F-Cell. В районе Фрайбурга уже эксплуатируется более 60 автомобилей производства Daimler с электроприводом: от Mercedes-Benz Smart Fortwo до Mercedes-Benz Atego Hybrid (50 Smart Fortwo, 9 Mercedes-Benz A-Class E-CELL и 2 B-Class F-Cell). Теперь к ним присоединились два Mercedes-Benz Vito E-Cell. Электрофургон Vito E-Cell, не нарушая покой граждан, может двигаться по пешеходным зонам города.

Свой производственный опыт Райнер Ульман решил распространить на личный транспорт – он уже заказал себе электрический Smart Fortwo.

Первый серийно производимый электрофургон Vito E-Cell комплектуется двигателем мощностью 60 кВт, развивающим крутящий момент 280 Н·м. Емкость литий-ионной аккумуляторной батареи – 36 кВт·ч. Батарея монтируется под днищем автомобиля, не уменьшая объем грузового отделения. Грузоподъемность Vito E-Cell – 850 кг. Максимальная скорость ограничивается 89 км/ч. Пробег автомобиля на одном заряде батареи – 130 км. Это расстояние определяется на основании выполнения автомобилем тестов NEDC (Новый европейский ездовой цикл). В настоящее время Vito E-Cell доступен более чем в 15 странах Европы. ■

Владимир Чехута
Фото: Press-service TMS
и фирм производителей

ПРЕМЬЕРЫ ТОКИЙСКОГО АВТОСАЛОНА

В КОНЦЕ НОЯБРЯ 2013 ГОДА В ТОКИО ПРОХОДИЛА 43-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ВЫСТАВКА TOKYO MOTOR SHOW 2013, ОРГАНИЗОВАННАЯ ЯПОНСКОЙ АССОЦИАЦИЕЙ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ. ПО ТРАДИЦИИ БОЛЬШИНСТВО СТЕНДОВ В ВЫСТАВОЧНОМ ЦЕНТРЕ TOKYO INTERNATIONAL EXHIBITION CENTER ЗАПОЛНИЛИ МЕСТНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ БРЕНДЫ, СРЕДИ КОТОРЫХ МОЖНО БЫЛО ОБНАРУЖИТЬ ТАКИХ ИЗВЕСТНЫХ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ КОММЕРЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, КАК HINO, MITSUBISHI FUSO И UD. ИЗУЧИВ ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ НОВИНКИ, ВРЯД ЛИ МОЖНО ГОВОРИТЬ О КАКИХ-ТО ЗНАЧИМЫХ ПРЕМЬЕРАХ, НО ВСЕ ЖЕ, НЕКОТОРЫЕ ЭКСПОНАТЫ ЗАСЛУЖИВАЛИ ВНИМАНИЕ...

MITSUBISHI FUSO

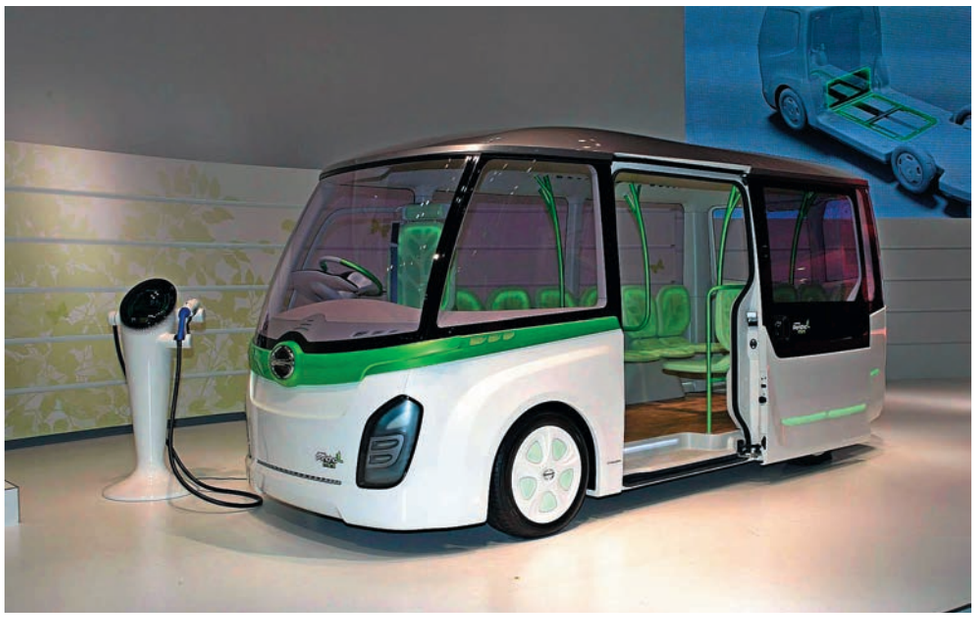
Дочка мирового автогиганта Daimler Group – японская компания Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) – представила бюджетный вариант грузовика FUSO «FI», ориентированного на покупателей из стран Азии и Африки. Новый модельный ряд будет состоять из пяти моделей, включающий легкие и среднетоннажные FUSO «FA» и FUSO «FI» с полной массой от 9 до 16 тонн, а также тяжелые и сверхтяжелые модификации FUSO «FJ», FUSO «FO» и FUSO «FZ» с полной массой от 25 до 49 тонн. На выставке демонстрировался самосвал, изготовленный на малотоннажном шасси Canter FIV2PFX2R. Грузовик полной массой 13 тонн оборудован 3,9-литровым двигателем FUSO 4D37 diesel мощностью 125 кВт (170 л.с.) и 6-ступенчатой механической коробкой передач.

Кроме этого, на стенде фирмы располагался среднетоннажный японский «Боец» – FUSO Fighter в специальном оснащении «Black Chrome» (черный хром). Этот автомобиль в самосвальной комплектации оборудован 6-цилиндровым

двигателем FUSO 6M60 diesel мощностью 177 кВт (240 л.с.), выполняющим все жесткие экологические стандарты при помощи проверенной мерседесовской технологии BlueTec®. Мотор агрегатирован с 6-ступенчатой механической коробкой передач. Максимальная грузоподъемность самосвала FUSO Fighter составляет 3,6 тонны, а полная масса транспортного средства не должна превышать 8 тонн.

Концептуальный тяжеловоз FUSO Super Great с девизом «Fuel Efficient Truck» (Грузовик, эффективно расходующий топливо) должен был показать посетителям мотор-шоу, как японцы умеют «выжимать» солярку по каплям из стандартного автомобиля. Дополнительный набор деталей и узлов включает: новый более обтекаемый спойлер; увеличенный по высоте бампер и боковые отражающие панели; уменьшенное по весу шасси, спроектированное с применением более легких материалов; солнечные батареи, установленные на крыше; а также современные шины с низким сопротивлением качению. Все эти новые элементы и технические решения позволили сократить потребление топлива у «Эффективного» примерно на 10% по сравнению со стандартным шасси с аналогичным приводом. Концепт FUSO Super Great «Fuel Efficient Truck» комплектуется 12-литровым двигателем FUSO 6R10 diesel мощностью 279 кВт (380 л.с.) при 1800 об/мин и 12-скоростной коробкой передач INOMAT-II.

Завершаем обзор новинок компании FUSO новейшим автобусом Aero Queen «Premium Cruiser». Туристический лайнер, относящийся к пассажирским машинам премиум-класса, пока еще является опытным образцом. В салоне, как сообщается, может быть установлено от 13 до 55 кресел. «Минималистский» вариант предполагает мегамаксимальный комфорт, удобнейшее внутреннее пространство для пассажиров, примерно как в планетарии, шикарную аудио-видеосистему и 13 суперлюксовых кресел. Шасси FUSO Aero Queen «Premium Cruiser» оборудовано 12-литровым двигателем FUSO 6R10 мощностью 420 л.с., 6-ступенчатой коробкой передач и полным пакетом всех современных электронных систем безопасности транспортного средства.



HINO

Крупнейший изготовитель коммерческих автомобилей на японских островах – компания Hino Motors, входящая в корпорацию Toyota Motor Corporation, – представила на Токийском автосалоне ряд новинок, среди которых можно выделить концептуальный автобус Hino Poncho Mini с полным электроприводом. Малогабаритный электробус предназначен для перевозки 11 пассажиров в центрах мегаполисов, там, где очень ценится компактные размеры (4,9 м х 1,89 м х 2,24 м) транспортного средства, малошумность и экологическая чистота. Электротрансмиссия машины включает специально разработанный малогабаритный электродвигатель небольшой мощности, блок литий-ионных аккумуляторных батарей, расположенный в днище кузова и электронный блок управления. Привод автобуса осуществляется через передние колеса. Благодаря этому удалось сделать внутри салона полностью ровный пол. Внешность концептуальной пассажирской машины выполнена в футуристическом стиле, а кузов с большой площадью остекления выкрашен в белый «невинный» цвет с зелеными «экологическими» вставками. Кроме боковой сдвижной двери существует еще одна распашная дверь сзади. На одной зарядке электробус может преодолевать расстояние до 50 км. Время ожидания полной зарядки АКБ не превышает одного часа благодаря использованию системы быстрой высоковольтной (62,5 кВт) зарядки CHAdeMO. Максимальная скорость электротранспортного средства достигает 65 км/ч.

Интересной новинкой компании стал гибридный автобус Hino Melpha Plug-In Hybrid, оснащенный оборудованием внешней подзарядки аккумуляторных батарей. Предыдущие модели с комбинированным приводом могли подзаряжать свои АКБ только за счет рекуперации энергии торможения. Новая модель оборудована устройством внешней ускоренной подзарядки CHAdeMO от обычной розетки. Это позволяет гибридному автобусу расширить радиус действия в режиме электромобиля примерно до 40 км пути. В итоге достигается заметное снижение расхода топлива. К тому же Hino Melpha не является пассажирской машиной в чистом виде – это скорее мобильная поликлиника, оснащенная различным медицинским оборудованием. А этим устройствам для работы нужна электроэнергия. Автобус HINO Melpha Plug-In Hybrid комплектуется 6,4-литровым дизельным двигателем Hino J07E мощностью 175 кВт, 6-ступенчатой автоматической коробкой передач, параллельной дизель-электрической гибридной трансмиссией, блоком литий-ионных аккумуляторных батарей емкостью 40 кВт·ч и зарядным устройством Plug-In. Электромотор-генератор обладает функцией рекуперативного использования энергии торможения.

DAIHATSU

Компания Daihatsu Motor Co., Ltd. показала на Токийском мотор-шоу оригинальный концепт под названием FC Deco Deck. Электромобиль комплектуется жидкими водородными топливными элементами нового поколения, компактным преобразователем и электромоторами. Целью японских проектировщиков было желание продемонстрировать новейшую технологию, способную успешно работать в коммерческих автомобилях. Главный узел – водородный топливный элемент – не содержит дорогостоящей платины, поэтому стоимость инновационного транспортного средства вполне конкурентноспособна. Новая элементная база позволила конструкторам создать прототип грузовика, в котором место водителя находится на одном уровне с креслом шофера минивэна. В компании Daihatsu заявляют, что их новая платформа позволит создать множество различных коммерческих автомобилей на жидких топливных элементах.

UD

Корпорация UD Trucks Corporation, принадлежащая сегодня шведской группе Volvo Trucks, показала на выставке новую серию тяжелых грузовиков Quester, предназначенных для потребителей из Тайланда, Индонезии, Малайзии и Филиппин. Модельный ряд Quester разрабатывался японскими инженерами с использованием передовых технологий корпорации Volvo Group. Для повышения конкурентноспособности на азиатских рынках, новые грузовики будут выпускать в Таиланде с частичным использованием узлов и деталей местного производства.

Для Quester предлагаются силовые агрегаты GH8E и GH11E (Евро-3) мощностью от 250 до 420 л.с. Моторы можно агрегатировать с 9- или 12-ступенчатыми механическими коробками передач. Пневмоподвеска в этих азиатских машинах не предусмотрена. Но, в то же время, новинка оборудована электронной системой Fuel Coaching System с графическим дисплеем, которая будет информировать водителя об оптимальном расходе топлива и ошибках в стиле вождения. В линейке Quester есть семь вариантов шасси с колесными формулами 4x2, 6x2, 6x4, а также шасси 8x4.

Вторым интересным выставочным образцом стал концепт Quon Fuel Demonstrator, призванный демонстрировать экономические способности доработанного 25-тонного грузовика Quon CD. Первым делом японцы поработали над 11-литровым 380-сильным двигателем GH11 и улучшили его характеристики. Вторым направлением стала аэродинамика транспортного средства. И третьим новшеством на грузовике является применение новейшей электронной системы Advanced Driver Assistance System (ADAS), которая обеспечивает такие функции, как предупреждение о выходе за пределы полосы движения, распознавание дорожных знаков, обнаружение пешеходов, предупреждение о возможном лобовом столкновении, а также адаптивный круиз-контроль во всем диапазоне скоростей. Двигатель, выполняющий существующие японские экологические стандарты, агрегатируются с автоматической компьютеризированной трансмиссией ESCOT-V. В коробку передач интегрирована функция «ECONOMY ED», позволяющая уменьшать при необходимости крутящий момент и тем самым сокращать расход топлива. Итогом всех этих нововведений стало сокращение расхода топлива примерно на 10%. ■

Владимир Чехута

НА ПРОХОДИВШЕМ В ЯНВАРЕ АВТОШОУ В ДЕТРОЙТЕ (NORTH AMERICAN INTERNATIONAL AUTO SHOW 2014) КОРПОРАЦИЯ GENERAL MOTORS ПОКАЗАЛА НОВЕЙШИЙ СРЕДНЕРАЗМЕРНЫЙ ПИКАП GMC CANYON 2015. МАШИНА ДОЛЖНА ДОПОЛНИТЬ СЕРИЮ РАНЕЕ ОБНОВЛЕННЫХ МОДЕЛЕЙ SIERRA 1500 И SIERRA HD.

НОВЫЙ ПИКАП ОТ GMC

Смотрится грузовичок мощно и эффектно. Во внешнем виде машины можно отметить следующие характерные детали: внушительный передний бампер, выпирающие арки колес и большую по размеру решетку радиатора, обильно украшенную хромом. Блок-фары в соответствии с новомодными автомобильными тенденциями получили С-образные светодиодные лампы.

Автопроизводитель в данный момент предлагает только бензиновые моторы. Основным двигателем для нового пикапа GMC Canyon станет 2,5-литровый четырехцилиндровый силовой агрегат, развивающий мощность 193 л.с. при 253 Н·м крутящего момента. Кроме этого, под капот можно установить 302-сильную V-образную «шестерку» с объемом 3,6 литра и 366 Н·м

крутящего момента. Начиная с 2016 года, пикапы Canyon можно будет оборудовать 2,8-литровым турбодизельным двигателем Duramax.

В стандартном исполнении все двигатели агрегатируются с 6-ступенчатой автоматической трансмиссией, хотя в опциях предусмотрена 6-ступенчатая механическая коробка передач. В машине стоит отметить капот из алюминия, что позволяет немного снизить снаряженную массу транспортного средства, и привод жалюзи у радиаторной решетки, который помогает снизить динамическое сопротивление воздуха и оптимизировать процесс охлаждения двигателя. Пружинная передняя подвеска – с алюминиевыми кулаками.

GMC Canyon 2015 предлагается в трех вариантах длины кабины и кузова, а также в трех вариантах комплектации: базовый, SLE с дополнительным пакетом All-Terrain и SLT. В каждом варианте покупатель сможет выбрать версию с задним или полным приводом. Максимальная грузоподъемность грузовика составляет 657 кг. Предельный вес буксируемого прицепа не должен превышать 3039 кг.

Салон пикапа удобен и функционален. В отделке интерьера преобладает износоустойчивая немаркая ткань, а в комплектации SLT применяется натуральная кожа. Под задним диваном установлен ящик для вещей. В опциях грузовика есть современная мультимедийная система IntelliLink с 8-дюймовым сенсорным монитором и несколькими входами USB для подключения разных устройств, соединенная с блоком связи OnStar 4G LTE.

Заботясь о безопасности, инженеры американской корпорации снабдили пикап GMC Canyon системой контроля раскачивания прицепа StabiliTrak, камерой заднего вида, «помощником» при старте в гору Hill Start Assist и шестью подушками безопасности.

Думается, пикап станет одним из лучших грузовичков в своем классе благодаря хорошему комфорту и функциональному уровню оснащения. Обновленный пикап GMC Canyon начнут собирать с осени этого года на заводе GMC в г. Вентцвилле (штат Миссури). ■

Карасёв А. В.
Фото Mercedes-Benz Vans.

ФУРГОН ДЛЯ ОСОБЫХ ЗАДАЧ

В СЕРЕДИНЕ ПРОШЛОГО ГОДА КОМПАНИЯ MERCEDES-BENZ VANS ПОДГОТОВИЛА НОВУЮ МОДЕЛЬ ФУРГОНА, КОТОРАЯ ДОЛЖНА ЗАМЕНИТЬ SPRINTER II (W 906) — ВТОРОЕ ПОКОЛЕНИЕ СЕМЕЙСТВА NCV 3 (NEW CONCEPT VAN). В КОНЦЕ ГОДА БЫЛО АНОНСИРОВАНО ПОЯВЛЕНИЕ ПОЛНОПРИВОДНОЙ ВЕРСИИ.

Mercedes-Benz Sprinter 4x4 не анонсируется производителем как брутальный внедорожный автомобиль. Компания заявляет, что это автомобиль для настоящих профессионалов. Mercedes-Benz Sprinter 4x4 выделяется увеличенной высотой посадки. Передняя часть кузова Sprinter 4x4 поднялась на 110 мм, задняя – на 80 мм. Увеличение посадки улучшает геометрическую проходимость автомобиля. Sprinter 4x4 полной массой 3,5 т имеет угол въезда 28°, в то время как у обычной модели фургона с задним приводом этот угол составляет только 18°. Угол съезда модели 4x4 с коротким свесом – 27°, а у стандартного автомобиля – 22°. Угол рампы Sprinter 4x4 со стандартной длиной колесной базы – 25° вместо 17° у обычного фургона.

В зависимости от версии установленного двигателя, Mercedes-Benz Sprinter 4x4 преодолевает на 20% более крутой подъем, чем автомобиль с обычным приводом. Глубина преодолеваемого брода полноприводной версии Sprinter – 610 мм. Это на 110 мм больше, чем у автомобиля 4x2 (500 мм).

Новый Mercedes-Benz Sprinter 4x4 отличается от заднеприводной версии боковыми зеркалами. Дело в том, что знакомые дополнительные указатели поворота, расположенные в боковых зеркалах, при увеличении посадки автомобиля оказались выше, чем это предписано соответствующим стандартом. Поэтому дополнительные указатели поворота перенесли с зеркал туда, где они были когда-то – на бок переднего крыла. По этой же причине у полноприводных версий задние противотуманные фонари интегрированы в бампер.

Mercedes-Benz Sprinter 4x4 оснащается подключаемым передним мостом. Включить полный привод можно при работающем двигателе на стоящем или двигающемся со скоростью до 10 км/ч автомобиле. Полный привод активируется переключателем на панели приборов. Включатель приводит в действие электропривод, который вводит в зацепление пару прямозубых ше-

стерен в раздаточной коробке. О включении полного привода сигнализирует контрольная лампочка, установленная в выключателе.

При включении системы полного привода трансмиссия Sprinter 4x4 не связывает колеса автомобиля жестким механическим соединением. Вариативное распределение мощности на ведущих колесах позволяет при включенном полном приводе работать такой системе курсовой устойчивости, как адаптивная ESP (Electronic Stability Program) с функцией ASR (Acceleration Skid Control). Обе системы устанавливаются как стандартное оборудование.

При включении полного привода поток мощности двигателя перераспределяется в отношении 35:65 между колесами передней оси и заднего моста. Управляемость автомобиля остается близкой к характеристикам заднеприводного фургона Mercedes-Benz Sprinter.

Sprinter 4x4 оснащается адаптированной электронной системой контроля тягового усилия для полноприводных автомобилей – противобуксовочной системой 4ETS. Аналогичная система используется в легковых автомобилях Mercedes-Benz, автомобилях повышенной проходимости ML-Class и GL-Class, а также Vito 4x4. Система 4ETS, кроме увеличения безопасности движения, уменьшает расход топлива, что важно при коммерческой эксплуатации автомобиля.

Система 4ETS позволяет автомобилю Mercedes-Benz Sprinter 4x4 обходиться без механических блокировок дифференциала. При уменьшении сцепления с дорогой одного или нескольких колес, 4ETS автоматически передает на рабочий тормоз буксующего колеса серию коротких импульсов. Из-за торможения буксующего колеса общий крутящий момент на колесах увеличивается, и тяга автомобиля сохраняется. Таким образом, 4ETS, используя механизмы системы ABS, заменяет блокировку сразу трех дифференциалов: двух межколесных и межосевого.

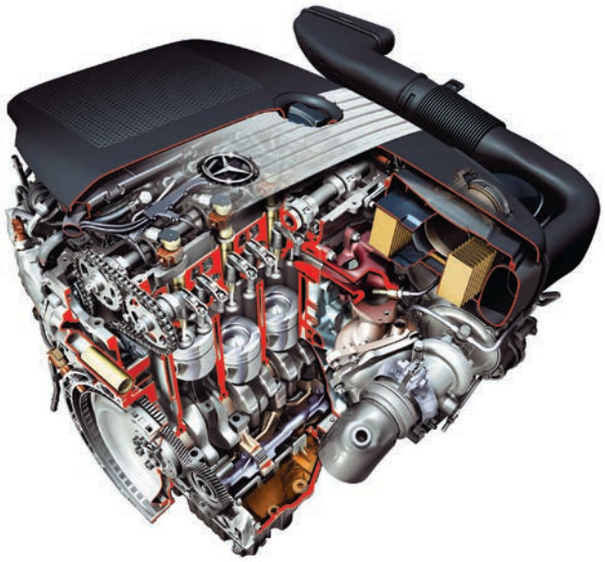
Система 4ETS полностью интегрирована с адаптивной программой ESP. Характеристики последней изменены. Их специально подобрали для установки на автомобили с полным приводом. Адаптивная ESP сохранила все свои функции, которые включают уже упоминавшуюся ASR, систему распределения тормозных усилий EBD, ассистент торможения BAS (Brake Assist), а также системы AAS (Start-off Assist system) и LAC (Load Adaptive Control). По своим функциям установленная на Sprinter адаптивная ESP должна называться LAC (Load Adaptive Control), так как система может вычислить высоту центра тяжести. После того как система оценит центр тяжести, она вносит соответствующие поправки в свою работу. LAC особенно эффективно повышает безопасность при

езде по пересеченной местности со значительными уклонами.

При заводской установке буксирного устройства функции системы стабилизации движения расширяются программой Trailer Stability Assist. Эта программа предназначена противостоять «рысканью» прицепа посредством активации тормозных механизмов колес.

Работа автоматики в некоторых условиях движения нецелесообразна. Для того чтобы водитель мог сам контролировать пробуксовку колес, на Sprinter 4x4 предусмотрена кнопка отключения ASR. Воспользовавшись включателем, водитель получает кратковременную возможность увеличить тягу за счет большей пробуксовки колес. Отключение ASR особенно эффективно при движении по заснеженной дороге с использованием цепей противоскольжения или движении на гравийной дороге. Однако электроника «доверяет» водителю лишь при движении со скоростью до 40-60 км/ч. ASR мгновенно восстановит свои права, если уровень пробуксовки станет недопустимо (по мнению системы) высоким или просто прошло больше 10 секунд после отключения системы. Деактивировать ESP нельзя ни на секунду.

В любом случае 4ETS не допускает возникновения критических



ситуаций, предотвращая их еще до возникновения. Кроме этого, 4ETS следит за температурой тормозов. При увеличении температуры до критического значения система уменьшает свою эффективность. После снижения температуры 4ETS автоматически восстанавливает свою работоспособность. О состоянии 4ETS водителя информирует контрольная лампа.

Раздаточная коробка непосредственно агрегатируется с коробкой передач. Редуктор переднего моста имеет компактную конструкцию и не требует технического обслуживания, так как заливаемое в него масло работает пожизненно. Также в техническом обслуживании не нуждаются приводные валы передних колес.

Внедорожные качества Sprinter 4x4 можно еще больше увеличить, заказав автомобиль с дополнительной понижающей передачей. Low Range включается нажатием кнопки на стоящем автомобиле с работающим двигателем и активированной системой полного привода при нажатой педали сцепления. Демультипликатор увеличивает крутящий момент на 42% (передаточное отношение 1:1,42). Пониженный ряд можно использовать не только при движении по бездорожью. Эта опция пригодится в тех случаях, когда приходится часто пользоваться сцеплением – при маневрировании на подъездных площадках. Воспользоваться Low Range целесообразно при буксировке прицепа или движении в горных условиях. Система полного привода, устанавливаемая на Sprinter 4x4, добавляет автомобилю, в зависимости от модели, 115-135 кг.

Новый Sprinter 4x4 теперь оснащается опцией Downhill Speed Regulation (DSR). Система DSR обеспечивает движение транспортного средства с постоянной выбранной скоростью под уклон. Постоянная скорость движения достигается совместной работой двигателя, трансмиссии и тормозной системы. Требуемая скорость движения задается круиз-контролем. Для автомобилей Mercedes-Benz Sprinter 4x4 с понижающей передачей DSR включается автоматически при включении режима Low Range.

В качестве дополнительной опции для Sprinter 4x4 предлагается система помощи при трогании на подъеме Hill-Start Assist и шины с внедорожным рисунком протектора.

В качестве стандартного оборудования полноприводные версии Sprinter комплектуются топливным баком вместимостью 100 л, поручнями для водителя и пассажира, передним и задним стабилизатором (или усиленными стабилизаторами, если в обычной модификации уже устанавливались оба стабилизатора).

Как и на обычный Sprinter, на полноприводной версии устанавливается четырехцилиндровый дизель CDI модели OM 651 рабочим объемом 2,15 л. Двигатель оснащен двухступенчатым турбокомпрессором (VNT). Дизель предлагается в двух вариантах мощности. Двигатель, устанавливаемый на модели Sprinter 313/513 BlueTec 4x4, развивает мощность 95 кВт (129 л.с.) при 3800 об/мин и развивает максимальный крутящий момент вели-

чиной 305 Н·м в диапазоне 1200-2400 об/мин. Для моделей Sprinter 316/516 BlueTec 4x4 предназначен двигатель мощностью 120 кВт (163 кВт) при 3800 об/мин. «Полочка» максимального момента приходится на 1400-2400 об/мин.

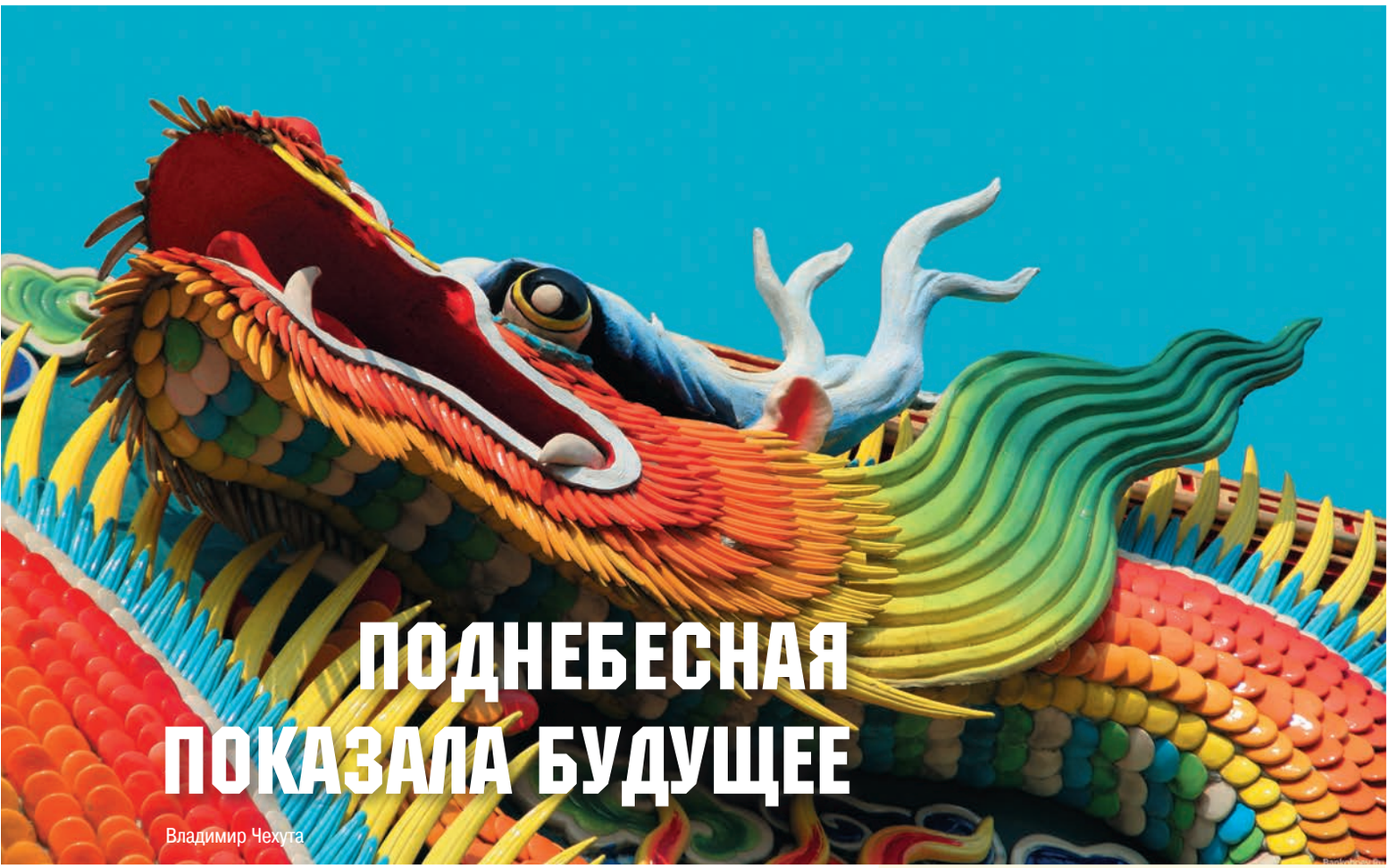
Двигатель OM 651 отвечает экологическим требованиям Евро-6.

Также для Sprinter 4x4 предлагается 3-литровый двигатель V6 модели OM 642. Дизель имеет алюминиевый блок. Смещение шатунных шеек и балансирный вал делают работу мотора очень плавной. Двигатель V6 предназначается для автомобилей Sprinter 319/519 BlueTec 4x4. Мощность дизеля – 140 кВт (190 л.с.) при 3800 об/мин. Максимальный момент достигается в узком диапазоне 1600-1800 об/мин. Межсервисный интервал для модернизированных двигателей расширен до 60 тыс. км. Экологическая чистота достигается за счет применения впрыска AdBlue в отработавшие газы, системы SCR, фильтра частиц.

В стандартной комплектации с 4- и 6-цилиндровыми моторами агрегатируются 6-ступенчатые механические коробки передач. Как опция доступна 5-ступенчатая гидромеханическая передача с традиционным конвертором.

Sprinter 316 BlueTec 4x4 при тестировании по методике NEDC (Новый европейский ездовой цикл) показал расход топлива 8,3 л/100 км. Менее мощный Sprinter 313 BlueTec 4x4 израсходовал на 0,3 л больше. Таким образом, расход топлива полноприводных автомобилей – на 0,4-0,8 л/100 км больше, чем потребление топлива моделями с задним приводом. Однако повышенный расход обусловлен не наличием переднего привода, а тем, что автомобили 4x4 оснащаются главными передачами, имеющими на 10% большее отношение для увеличения тяги. Мощный Sprinter 319 BlueTec 4x4 не нуждается в дополнительном увеличении тяги за счет отношения главной передачи. Показанный этим автомобилем расход 9,8-9,9 л/100 км почти идентичен потреблению топлива модели с задним приводом.

При презентации нового Sprinter компания Mercedes-Benz Vans делала упор на оснащение автомобиля новыми электронными системами. Системы Collision Prevention Assist (ассистент предотвращения столкновений), Blind Spot Assist (система контроля мертвых зон), Highbeam Assist (адаптивный помощник дальнего света) и Lane Keeping Assist (система предупреждения пересечения линии – LDWS) уже доступны для Sprinter 4x4. Система Crosswind Assist, предотвращающая воздействие порывов бокового ветра, будет доступна в этом году. ■



ПОДНЕБЕСНАЯ ПОКАЗАЛА БУДУЩЕЕ

Владимир Чехута

КИТАЙСКИЙ АВТОПРОМ УЖЕ ДАВНО СТАЛ ЗАМЕТНЫМ ИГРОКОМ РОССИЙСКОГО РЫНКА. КОНЕЧНО, ТРЕБОВАТЕЛЬНЫЕ ПОКУПАТЕЛИ ВСЕ ЕЩЕ СМОТРЯТ СО СКЕПСИСОМ НА КОММЕРЧЕСКИЕ АВТОМОБИЛИ ИЗ КНР, НО АВТОПРОМЫШЛЕННОСТЬ В ПОДНЕБЕСНОЙ РАЗВИВАЕТСЯ, ПОЯВЛЯЮТСЯ НОВЫЕ УЛУЧШЕННЫЕ МОДЕЛИ, ДА И ТЕХНИЧЕСКИЙ УРОВЕНЬ МАШИН, БЛАГОДАРЯ СОТРУДНИЧЕСТВУ С МИРОВЫМИ БРЕНДАМИ, ПОСТЕПЕННО ПОВЫШАЕТСЯ.

Если говорить о современных тенденциях автомобильной промышленности КНР, то здесь можно отметить введение новых экологических норм China-4 (полное подобие стандарту Евро-4), а также повальное увлечение моторами, работающими на сжиженном природном газе.

Отмечая огромный потенциал китайского автомобильного рынка, присмотримся к прогнозам продаж на 2014 год, сделанным местными аналитиками. Экономика Поднебесной уже давно интегрировалась в глобальный рынок и, конечно, ощущает влияние таких недавних негативных явлений, как долговые кризисы в еврозоне, падение объемов международной торговли, возросшую конкуренцию и экономическую нестабильность в мире. Но вместе с тем Китай активно развивает свой внутренний спрос.

Автомобильные аналитики с оптимизмом смотрят на перспективы продаж тяжелых грузовиков на китайском рынке в предстоящем году. Благоприятные факторы включают в себя следующие аспекты. Во-первых, цикл обновления тяжелых грузовиков в КНР, как правило, составляет 3-5 лет. Период 2009-2010 годов был рекордным, поэтому в 2014 году ожидается высокий спрос

из-за обновления старых «стальных коней» местными автоперевозчиками. Во-вторых, проблемы экологии, из-за которых руководство большинства мегаполисов заставляет транспортников заменять «грязные» автомобили. Введение новых экологических норм для двигателей здесь уже упоминалось. В-третьих, правительство КНР планирует серьезные инвестиции в строительство автомобильных и железных дорог. Это должно положительно сказаться на спросе на грузовики строительного назначения. В-четвертых, отмечается рост внутренней логистики: сегодня в Китае все требуют доставлять грузы «точно в срок» и транспортники, которые используют старые грузовики, очень рискуют попасть на большие штрафы и потерю заказчиков.

Таким образом, спрос на машины в КНР будет неплохим. Оценивая объем продаж в этом году в КНР, руководство компании Shaanxi Automobile Group довольно скромно озвучивает цифры от 720 000 до 800 000 автомобилей. Ну а генеральный менеджер Dongfeng Commercial Vehicle Co, Ltd Хуан Ганн делает более оптимистичный прогноз и видит общий объем рынка в 1 миллион тяжелых грузовиков. В любом случае эти цифры просто огромны, и их будет осваивать китайский автопром. Поэтому данный обзор посвящен тем новинкам, с которыми китайская автомобильная промышленность готовится встречать 2014 год.

FAW

Крупнейший китайский автопроизводитель – промышленная группа FAW Jiefang Qingdao Automobile Co., Ltd – собирается оснащать все свои серийные модели двигателями экологического уровня China-4. Эти моторы имеют топливную систему Common Rail, а очистка выхлопных газов может происходить как с применением нейтрализующей системы SCR (добавление жидкости AdBlue), так и с помощью безмочевинной технологии EGR (рециркуляция выхлопных газов).

Из новинок, которые поступят на конвейер в 2014-м году, стоит упомянуть будущий флагманский модельный ряд V-Series. Грузовики этой серии получат новые двигатели WXDEW, Weichai или Deutz Dalian, выполняющий нормы стандарта China-4 при помощи системы каталитической нейтрализации выхлопа (SCR), в опциях транс-

миссий останутся существующий набор коробок передач с добавлением «автомата». Кабина серии «V» станет более просторной и комфортной. Еще одна особенность – грузовые автомобили V-Series будут обладать меньшей снаряженной массой, чем их предшественники. Улучшенная аэродинамика и эффективные узлы привода помогут снизить расход топлива по сравнению с предшественником примерно на 5%. Во флагманской модели V-Series есть вариант кабины с плоским полом, больший по размеру солнцезащитный козырек, светодиодная оптика и увеличенные зеркала заднего вида с электроприводом. Нижний бампер – трехсекционный, что облегчает сервисное обслуживание.

В конце прошлого года состоялась презентация третьего поколения легких грузовиков F330, созданных совместным предприятием FAW-GM Light Duty Commercial Vehicle. Новинка будет выпускаться в разных модификациях с грузоподъемностью 1,5, 2 и 3 тонны. К основным преимуществам совместного продукта можно отнести тщательно продуманную конструкцию, над которой инженеры трудились три года, и соответствие коммерческого автомобиля производственным стандартам США и корпорации General Motors в частности. FAW-GM F330 будет оснащаться 4-цилиндровым 16-клапанным 3-литровым двигателем Deutz 4DD3.0 с максимальной мощностью 150 л.с. и механической шестиступенчатой коробкой передач. Компактный и эффективный европейский мотор полностью выполняет требования экологического стандарта China-4, а также может быть усовершенствован до уровня Евро-5 и даже Евро-6. Для менее требовательного покупателя предусмотрен бюджетный отечественный двигатель Xichai 4DX23 и 5-ступенчатая механическая коробка передач ZQCAS5-20. В оснащение китайского элитного легкого грузовика также входят трехместная просторная кабина, регулируемый руль, электрические стеклоподъемники, круиз-контроль, пластиковый топливный бак объемом 200 л, задний мост со стабилизатором поперечной устойчивости и тормозная система с пневмоприводом и функцией ABS.

CNHTC

Китайская национальная корпорация CNHTC (China National Heavy Duty Truck Group Co., Ltd.) начала серийное производство новой серии тяжелых грузовиков Howo-T7H. Грузовой автомобиль SINOTRUK Howo-T7H является улучшенным вариантом предыдущей серии Howo-A7. Новинка будет оснащаться 11-литровым двигателем MC11 мощностью от 270 до 460 л.с. Моторы, оборудованные топливной системой Common Rail от компании Bosch, выполняют требования экологических стандартов China-4 и Евро-5. В качестве трансмиссий будут применяться 10-скоростные механические КПП, а также 16-ступенчатая автоматизированная коробка передач SmartShift-AMT, созданная по лицензии компа-

нии WABCO. Комфортабельная кабина с четырехточечной пневмоподвеской заимствована от предшествующей модели Howo-A7. Но внутри конструкторы внесли ряд улучшений, которые позволили ее сделать более удобной для водителей-дальнобойщиков.

Компания CNHTC планирует выпускать грузовики Howo-T7H с колесной формулой 4x2, 6x2, 6x4 и 8x4. На базе запускаемого в серию модельного ряда будут выпускаться седельные тягачи, самосвалы, бортовые грузовики, шасси под фургоны, автобетоносмесители, а также спецтехника. Благодаря сотрудничеству с немецким автопроизводителем, китайские грузовики стали экономичнее на 5-9%, надежнее и безопаснее (кабины серии T7H прошли полный цикл испытаний и полностью отвечают требованиям европейского стандарта безопасности ECE R29).

Да, мановские технологии помогают, но для уточнения надо заметить, что помощь концерна MAN была вызвана тем обстоятельством, что стремясь расширить географию своего присутствия на перспективном китайском рынке, немцы купили 25% акций в СП Sinotruk. После этого мюнхенцы передали китайцам лицензию на производство модели MAN TGA, включая кабину, двигатели, шасси и мосты, а также приняли активное участие в разработке совместной модели грузовика, предназначенного для китайских автоперевозчиков. Первым плодом этого сотрудничества стал грузовик Howo-A7, но кабина машины напоминала до боли знакомый силуэт Volvo FH, а не MAN TGA. Почему так произошло? Ответ оказался прост: до дружбы с MAN у фирмы Sinotruk было совместное предприятие с компанией Volvo Trucks. В тот период шведы передали китайцам лицензию на производство старой кабины Volvo FH. Поэтому и появился на свет грузовой автомобиль Howo-A7 с узлами привода MAN и кабиной от Volvo с дизайнерскими доработками знаменитого итальянского бюро Giugiaro Design.

В конце прошлого года вместе с модельным рядом Howo-T7H стартовало серийное производство диапазона Howo-T5G. Эта серия полностью разрабатывалась совместно с корпорацией MAN. Помимо европейской кабины MAN TGA, шасси новинки, а также основные узлы выполнены по немецким лицензиям и технологиям. Модельный ряд Howo-T5G будет включать автомобили полной массой от 12 до 31 тонны. Машины оснащаются двигателями MC05, MC07 объемом 4,58 и 6,87 л максимальной мощностью до 340

Африки, Латинской Америки и России.

В середине декабря 2013 года корпорация CNHTC анонсировала ребрендинг своих модельных рядов: теперь тяжелые и среднетоннажные грузовики будут производиться под именами Sitrak, Howo, Honhan и STR. Новое поколение серии грузовиков Prince, относящееся к ветке STR (ex-Styer), также было впервые показано в конце прошлого года.

л.с. и 10-ступенчатой механической коробкой передач. Корпус из алюминиевого сплава позволяет снизить массу узла на 90 кг по сравнению с обычными КПП. Применение пневмоподвески компании Хендриксон привело к уменьшению веса машины примерно на 200 кг по сравнению с рессорным аналогом. Кроме этого, грузовики серии Howo-T5G имеют дисковые тормоза, гидроусилитель руля ZF, фильтры Mann-Hummel и тормозную систему WABCO. Продавать новые машины совместного китайско-немецкого предприятия будут в странах Азии,

Автомобиль комплектуется новой комфортабельной кабиной с плоским полом и увеличенным внутренним объемом, 13-литровым двигателем Dongfeng Cummins ISZ 480-41 мощностью 480 л.с. (хотя возможны варианты с 450 или 525 л.с.), который выполняет требования экологического стандарта China-4. Мотор

DONGFENG

Один из самых конкурентоспособных и известных на мировом рынке китайских производителей грузовых автомобилей – компания Dongfeng Commercial Vehicle (DFCV) – начинает выпускать новый тяжелый флагман Tianlong Qijian. Магистральный тягач предназначен для работы в составе автопоезда полной массой 40 тонн.

агрегатируется с 12-ступенчатой автоматической коробкой передач ZF 12AS 2540. Также в оснащение новинки входят электронные системы управления и анализа данных в реальном времени, современные системы безопасности и новейшие лицензионные мосты Dongfeng DANA 485. Максимальная скорость флагмана достигает 110 км/ч. Как утверждают китайские специалисты, новый грузовик будет довольно эффективным транспортным средством, так как его отличает сравнительно низкий расход топлива. Стоит добавить, что уровень пассивной безопасности нового грузовика очень высок, ведь он прошел все испытания и получил европейский сертификат.

Интересными можно назвать среднетоннажные грузовики серии Dongfeng Shenyu, разработанные филиалом Dongfeng Industrial co. ltd. Автомобили выглядят довольно современно и привлекательно благодаря новейшей «коробчатой» кабине модели T702. Хотя в этой кабине полностью отсутствуют обтекаемые аэродинамические формы, но к преимуществам конструкции можно отнести большое внутреннее пространство (2006x2390x1952 мм) и широкие двери, обеспечивающие удобный вход и выход водителя. Машины этой серии имеют полную массу 6,5 тонн, оснащаются двигателем Cummins EQ5160TDPJ мощностью 160 л.с. и 6-ступенчатой механической коробкой передач.

Еще один филиал – фирма Dongfeng Liuzhou Motor Co., Ltd – начинает продажи своего нового магистрального тягача модели Balong M7C. Автомобиль предназначен для работы в составе автопоезда полной массой 40 тонн. Balong M7C оснащается 9,5-литровым двигателем Dongfeng Cummins ISL 9.5L (China-4) мощностью 380 л.с., который агрегатируется с 13-ступенчатой механической коробкой передач. Тягач, хотя и проектировался на основе предыдущей модели, в итоге получил совершенно новое шасси и полностью перепроектированную кабину. Уделив повышенное внимание безопасности машины, китайские автопроизводители сумели создать транспортное средство, которое получило немецкий сертификат TUV.

В этой же компании разработали капотный седельный тягач модели LZ 4230G2CA (6x2). Грузовик комплектуется двигателем Weichai WP10.310E41 мощностью 310 л.с., 9-ступенчатой механической коробкой передач, двумя 10- и одним 5-тонным мостами, а также тормозной системой ABS от WABCO. Капотная компоновка, как известно, имеет ряд преимуществ перед бескапотниками: ровный пол внутри кабины, улучшенная пассивная безопасность водителя, а также улучшенная ремонтопригодность машины. Именно на эти достоинства и рассчитывает автопроизводитель. Как утверждают аналитики, капотные грузовики пользуются спросом у перевозчиков табака и нефтепродуктов. Но все же сегодня доля «носатых» машин на китайском автомобильном рынке не превышает 5%.

FOTON

Совместное предприятие Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) продвигает свой новый флагман Foton Auman GTL. Автомобиль стал первым китайским грузовым автомобилем, полностью отвечающим современным требованиям безопасности и международным экологическим стандартам. В его оснащение входят пневматическая подвеска, двигатели уровня Евро-4 или Евро-5, надежные детали и узлы импортного производства, подобные тем, которые сегодня используются в американских и европейских грузовиках. Специалисты корпорации Daimler AG приняли активное участие в разработке и проектировании новинки, включая силовой агрегат. Но в данный момент машины серии Auman GTL комплектуются двигателями

Cummins, которые начали выпускать в конце 2013 года на совместном предприятии компаний Foton и Cummins в Пекине. Силовые агрегаты – мощностью 310 и 340 л.с.

Надо отметить, что в планах СП Foton Daimler существует проект по строительству моторного завода, на котором по лицензии будут делать двигатель Mercedes-Benz OM457 мощностью 490 л.с., отвечающий экологическим требованиям Евро-5. Предполагалось, что предприятие начнет выпускать моторы уже в этом году, но немецкие специалисты, известные своей педантичностью, столкнулись с неожиданными трудностями – технологической отсталостью автомобильной промышленности КНР. Моторостроители Daimler пока что не могут найти нужных поставщиков качественных компонентов и деталей для производства двигателей OM457. Дело затягивается, и планы по запуску моторного завода срываются. Поэтому в данный момент машины Auman GTL для внутреннего рынка комплектуются двигателями Cummins. Экспортный же вариант грузовика получает родные Mercedes-Benz OM457, изготовленные в Мангейме.

Здесь бы уместно спросить, почему корпорация Cummins начала совместный проект с компанией Foton, активно работающей с немцами? Ведь в КНР уже существуют моторные СП «Dongfeng Cummins» и «Xi'an Cummins». Вероятно, это произошло потому, что компания SHACMAN – китайский участник СП «Xi'an Cummins» – потерпела неудачу при попытке начать производство серии 11-литровых двигателей Cummins M11 по причине плохого качества. К тому же китайский моторостроитель Weichai активизировал свои контакты с SHACMAN. Поскольку производство двигателей на СП «Xi'an Cummins» очень ограничено, то американцы решились попробовать войти в совместный проект с Foton, наладив производство моторов Cummins для тяжелых грузовиков.

Интересную новинку показала компания Foton в декабре 2013 года на небольшой выставке коммерческого транспорта в г. Ухань. Ей стал микроавтобус, превращенный в развозной минихолодильник. Автомобиль предназначен для доставки охлажденных и замороженных продуктов питания внутри больших городов, где очень ценятся компактные и малотоннажные транспортные средства. 3,5-тонная машина под названием View и индексом BJ486EQV4 оборудована 135-силь-

ным двигателем и пятиступенчатой механической коробкой передач. Кабина рассчитана на комфортное размещение двух человек. Термоизолированный кузов, встроенный в кузов стандартного миниавтобуса, имеет внутренний объем 9 м^3. Минимальная температура охлаждения внутри рефрижератора не превышает -20°С. Предельная скорость развозного минихолодильника составляет 135 км/ч.

Перспективная для КНР «газовая» тема не прошла незамеченной для компании Foton. Отвечая на запросы автоперевозчиков, китайский автопроизводитель разработал трехосный седельный тягач модели

ETX-2490 (6x2) LNG, предназначенный для работы в составе автопоезда полной массой 37,7 т. Грузовик оборудован 11,6-литровым двигателем Weichai WP12NG350E40 мощностью 350 л.с. и 12-ступенчатой механической коробкой передач. За кабиной на раме смонтированы два топливных бака для сжиженного газа объемом по 500 литров каждый.

TRI-RING

Небольшая по китайским меркам компания Tri-Ring Group Corporation уделяет пристальное внимание грузовым автомобилям с газовыми моторами. Новинкой фирмы стал седельный тягач T360 (6x4), предназначенный для работы в составе 40-тонного автопоезда. Машина комплектуется газовым двигателем Yuchai YC6MK375N-40 мощностью 375 л.с., выполняющим требования стандарта China-5. Мотор, работающий на сжиженном газе, агрегатируется с 12-ступенчатой механической коробкой передач. Для совершения длительных прогонов в тягаче установлены два газовых топливных бака объемом по 450 литров каждый. Они размещены на раме позади кабины.

Тут надо добавить, что тенденция к применению натурального природного газа в качестве топлива для китайских грузовиков уже приобрела характер эпидемии. Практически все автопроизводители сегодня предлагают автоперевозчикам различные приводы на газомоторном топливе. Это позволяет решить проблему чистоты выхлопа, так как газовый двигатель по всем экологическим параметрам легко выполняет требования стандарта Евро-5. Кроме этого, важным фактором стала экономичность, так как цена на природный газ значительно ниже стоимости дизтоплива. И, конечно, вспомним, что метан не токсичен и не канцерогенен. Продажи газовых грузовиков растут год от года, и китайские аналитики рынка уже прогнозируют в 2014 году продажи газовых грузовиков на уровне 40 000 единиц.

Правительство КНР отмечает важность применения сжиженного природного газа и способствует распространению этого вида топлива. В подтверждение этих слов можно привести информацию о том, что в начале января в провинции Внутренняя Монголия китайская государственная компания PetroChina Kulun Huayou Natural Gas Co. объявила о запуске в производство крупнейшего в мире комплекса по сжижению натурального природного газа. Предприятие в Вухайе будет ежегодно сжижать до 1,5 миллиардов кубометров натурального газа в 250 000 тонн сжиженного газового топлива. Общие инвестиции в этот проект превысили 4,7 млрд юаней.

Конечно, автопром КНР еще далек от уровня европейских и американских автопроизводителей, но китайские компании из года в год стараются развиваться и повышать свой технологический уровень. ■

Карасёв А.В. Фото Renault Trucks

MAXITY ELECTRIC В НОВОМ АМПЛУА

ЧЕРЕЗ ТРИ ГОДА ПОСЛЕ ВЫВОДА НА РЫНОК ГРУЗОВИКА MAXITY ELECTRIC КОМПАНИЯ RENAULT TRUCKS РАСШИРИЛА ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ МУСОРОВОЗОМ.

Maxity Electric получил кузов для сбора твердых бытовых отходов производства Provence Benne Environnement (PBE). Первый электрический мусоровоз уже поступил в распоряжение компании Nicollin, которая обслуживает завод Renault Trucks в Лионе. Уровень шума, производимый Maxity Electric, составляет всего 63 дБ. Поскольку уровень шума ниже 65 дБ, то автомобиль удостоился экологической этикетки PIEK.

Грузовик Maxity Electric полной массой 4,5 т оснащается аккумуляторными батареями емкостью 42 кВт·ч: 4 батареи собраны из 32 аккумуляторов. Аккумуляторы изготовлены по литий-железо-фосфатной технологии. Литий-железо-фосфатный аккумулятор (LFP) является видом литий-ионного аккумулятора, в котором LiFePO4 используется в качестве катода. Аккумулятор LFP обеспечивает более длительный срок службы, чем другие типы литий-ионных аккумуляторов, имеет постоянное напряжение разряда. Запасенной энергии хватает мусоровозу только на 50 км, так как мусоросборная установка также работает от электричества.

Во Франции и ряде других стран грузовиком Maxity Electric могут управлять водители с категорией «B». Автомобиль сертифицирован во Франции как 3,5 т + 1 т. Дополнительную тонну позволили, учитывая экологические показатели Maxity Electric. Максимальная грузоподъемность Maxity Electric – 1895 кг. Это немного выше, чем у обычного 3,5-тонного шасси, но меньше, чем у 4,5-тонного. Таким образом, уступка французских законодателей выглядит более необходимой для сохранения коммерческой привлекательности электрических транспортных средств, чем дополнительной мотивацией для его продвижения. Однако Франция – не вся Европа, и для большинства стран Maxity Electric все-таки – 4,5-тонный грузовик.

Электрический Renault имеет ширину 1870 мм, колесную базу – 2500 мм. Общая длина грузовика – 6826 мм. Стандартный грузовик, для надстройки которого не требуется использование электроэнергии, проезжает на электротяге в среднем 100 км. Автомобиль оснащается системой рекуперации энергии при торможении.

Maxity Electric может разогнаться до скорости 90 км/ч, хотя клиентам предлагается заказывать автомобили с ограничителем в 70 км/ч для экономичности. Грузовик оснащается роботизированной коробкой передач. В качестве двигателя используется асинхронный электромотор с рабочим напряжением 400 В, развивающий мощность 47 кВт. Максимальный крутящий момент электродвигателя при запуске – 270 Н·м. Maxity Electric преодолевает подъем до 15%.

Полная зарядка аккумуляторных батарей происходит за 7 часов. Зарядное устройство интегрировано в грузовик – это позволяет заряжать Maxity Electric от обычной трехфазной сети. ■

Карасёв А. В. Фото Alcoa

ЭВОЛЮЦИЯ БЛЕСКА

АМЕРИКАНСКАЯ КОМПАНИЯ ALCOA ПРЕДСТАВИЛА ШТАМПОВАННЫЕ АЛЮМИНИЕВЫЕ КОЛЕСНЫЕ ДИСКИ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ, ПРОИЗВЕДЕННЫЕ НА ЗАВОДЕ В ВЕНГРИИ.

Завод в Секешфехерваре перешел на выпуск алюминиевых дисков с новым покрытием Dura-Bright EVO. Новая технология в 10 раз увеличивает стойкость к коррозии, вызванной солью, используемой дорожниками, и в три раза к воздействию химических веществ, в том числе плавиковой кислоты, используемой в реагентах, предназначенных для мойки автомобилей. Стойкость нового покрытия сравнивалась с предыдущим Dura-Bright XBR.

Технология Dura-Bright EVO обеспечивает также превосходный блеск дисков – это даже не столько покрытие, сколько технология обработки поверхности алюминия с глубоким проникновением. Блеск дисков сохраняется очень долго, не померкнет даже после сотни моек, и диски не будут требовать полировки. Новая технология была разработана в техническом центре компании, расположенном под Питтсбургом. Это крупнейшее в мире научно-исследовательское учреждение по изучению легких металлов. Работа велась в сотрудничестве с бизнес-единицей Alcoa Wheel – Transportation Products.

Бизнес-единица Wheel и Transportation Products (AWTP) со штаб-квартирой в Кливленде, штат Огайо, является частью производственного и сбытового бизнеса компании Alcoa. AWTP занимается инжинирингом продуктов и решений. Компания предлагает алюминиевые колесные диски для грузовиков – Dura-Bright, Dura-Flange, LvL ONE и M-Series, а также другие алюминиевые компоненты.

Диски Alcoa изготавливаются штамповкой из одного куска алюминия. Технология производства делает диски легче и в пять раз прочнее стальных. Компания выпустила на рынок продукт Dura-Bright в 2003 г. Три года спустя специалисты Alcoa улучшили блеск и коррозионную стойкость обработки поверхности и представили диски Dura-Bright с технологией XBR. Разработкой технологий защиты алюминиевых изделий от коррозии Alcoa занимается уже 40 лет. Производить штампованные диски для грузовиков компания стала с 1948 г. В Европе первые

алюминиевые диски для грузовиков компания представила в 1978 г. Alcoa начала продажу диска Dura-Bright с технологией XBR в Старом Свете в 2006 г. С тех пор наблюдается рост спроса на эту продукцию, который привел к открытию завода в Секешфехерваре.

Штампованные алюминиевые диски (называемые на жаргоне коваными) не только улучшают внешний вид грузовика или автобуса, но и дают снижение массы до 42% в зависимости от размера, что уменьшает массу автопоезда на 228-394 кг.

Диски изготавливаются из цельной заготовки, полученной из высокопрочного и устойчивого к коррозии алюминиевого сплава. Заготовке придается форма диска с использованием пресса усилием 8000 т. После штамповки диски подвергаются термообработке для достижения максимальной механической прочности. Процесс штамповки выравнивает кристаллическую структуру алюминия по форме колеса даже в критических зонах – на стыке диска и обода. В результате этого процесса получаются колеса непревзойденной прочности, которые проходят самые требовательные испытания: TÜV, LBF и JWL-T. Испытания показали, что диски Alcoa намного прочнее, чем стальные и литые алюминиевые диски. Диск Alcoa выдерживает нагрузку 71 200 кг при деформации до 5 см, в то время как обод стального колеса деформируется на 5 см уже при нагрузке 13 600 кг. Японское испытание JWL моделирует столкновение грузовика с высоким бордюром на скорости 50 км/ч. Во время испытания на удар на колесо в сборе сбрасывают груз массой 910 кг. В то время как обод стального колеса чрезмерно деформируется, что приводит к утечке воздуха, а литые алюминиевые колеса просто разламываются, колеса Alcoa проходят испытание успешно.

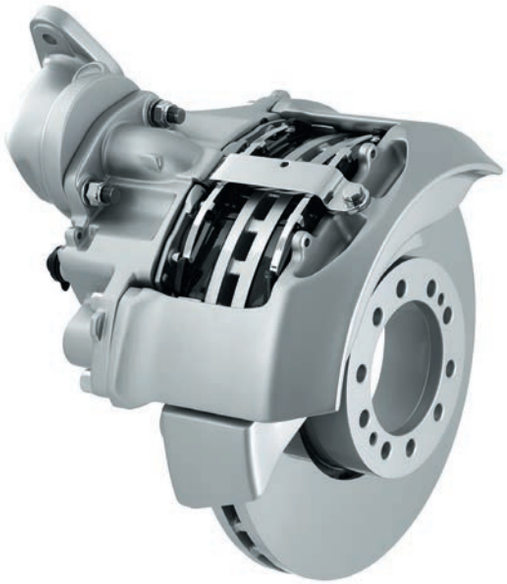
Еще одним преимуществом алюминиевого колеса является его высокая теплопроводность. Алюминий в 3 раза лучше отводит тепло, чем сталь. Высокая температура является фактором, приводящим к повышенному износу и разрушению как шин, так и фрикционных материалов.

Применение высокопрочных алюминиевых колес уменьшает расход топлива. В испытании, проведенном независимой испытательной и исследовательской фирмой, алюминиевые колеса Alcoa продемонстрировали 3% улучшение в сопротивлении качению шины по сравнению со стальными колесами. Такое снижение сопротивления качению приводит к экономии топлива на 1,0%. ■

Карасёв А. В. Фото Meritor, Inc.

СЕВЕРОАМЕРИКАНСКАЯ КОМПАНИЯ MERITOR, INC. СТАЛА ПОСТАВЩИКОМ SCANIA AB.

MERITOR ПОНРАВИЛАСЬ SCANIA



Сначала года пневматические дисковые тормоза Meritor устанавливаются на грузовики и автобусы Scania. Доверие автопроизводителя из Седертелье заслужили тормоза модели Meritor ELSA225H. Компания Meritor, Inc. инвестировала в создание пневматических дисковых тормозов 58 млн долларов. Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы осуществлялись в техническом центре компании, расположенном в Великобритании. Здесь же, в городе Кумбран (Cwmbran), располагается производство, выпускающее эти тормоза. С момента освоения производства уже произведено более 4 млн тормозов ELSA различных модификаций. В Meritor, Inc. считают тормоза ELSA лучшим продуктом за всю 30-летнюю историю производства тормозов компанией.

Предпочтение пневматическим дисковым тормозам компании Meritor, Inc. отдала североамериканская компания Mack. Узлы Meritor устанавливаются на грузовики Mack моделей Granite, TerraPro и Titan. Недавно Mack продемонстрировала мусороуборочный грузовик с дисковыми тормозами.

Пневматические дисковые тормоза не являются уникальным продуктом Meritor, Inc. Так, компания Kenworth устанавливает на свои грузовики передние дисковые тормоза Bendix модели ADB22X. Для снижения массы дисковые тормоза Bendix в стандартном исполнении поставляются со ступицей, изготовленной из алюминия.

Производственные успехи компании Bendix Corporation скромнее. Американский производитель, отмечающий в этом году 90-летие, выпускал тормоза с момента своего основания – с 1924 г. Однако до настоящего времени под брендом Bendix изготовлено только немногим более 500 тыс. дисковых тормозов. Производством дисковых пневмати-

ческих тормозов под брендом Bendix занимается компания Bendix Spicer Foundation Brake LLC (BSFB). Это совместное предприятие, организованное «дочерними» структурами Bendix и Dana: Bendix Commercial Vehicle Systems LLC и Dana Commercial Vehicle Products LLC. СП BSFB располагается в городе Боулинг-Грин, штат Кентукки (США). BSFB начало производство тормозов Bendix ADB22X для передних осей в 2005 г.

Укомплектованные этими тормозами грузовики отвечают федеральным требованиям Reduced Stopping Distance – RSD (Снижение тормозного пути). Требования RSD установлены Национальной администрацией по безопасности дорожного движения США (NHTSA). Первый этап требований NHTSA вступил в силу три года назад – в августе 2011 г. Тогда предписания затрагивали новые 3-осные тягачи полной массой до 59 600 фунтов (27 т). Грузовик, двигающийся со скоростью 60 миль/ч (96,6 км/ч), должен был иметь тормозной путь не более 250 футов (76,2 м) в груженом состоянии и 235 футов (71,6 м) – если грузовик порожний. Раньше для грузовых автомобилей допускался тормозной путь длиной 355 футов (108,2 м). Таким образом, новые технические требования означали уменьшение тормозного пути грузовиков на целых 34%!

В США пневматические дисковые тормоза применяются примерно на 10% тяжелых грузовиков (Class 8): 90% из установленных тормозов моделей Bendix – ADB22X. Тормоза Bendix устанавливаются на грузовиках шести автомобильных компаний: Peterbilt, Kenworth, Daimler Trucks North America (DTNA), Mack, Volvo и International.

В Европе дисковые тормоза устанавливаются не только на передние оси грузовиков. Так, Daimler требует применять со своими тягачами Mercedes-Benz полуприцепы, оснащенные только дисковыми тормозами.

В 2002 г. Meritor, Inc. (тогда ArvinMeritor, Inc) заключила соглашение с Volvo Group, согласно которому с 2004 г. тяжелые грузовики Renault и Volvo комплектуются новым поколением дисковых тормозов Meritor. До этого эти компании, как и немецкий MAN, уже пользовались дисковыми тормозами Meritor.

Как видно, европейская ориентация Meritor, Inc. обеспечивает компании больший рынок сбыта и позволяет по объему производства в 8 раз превзойти своего конкурента.

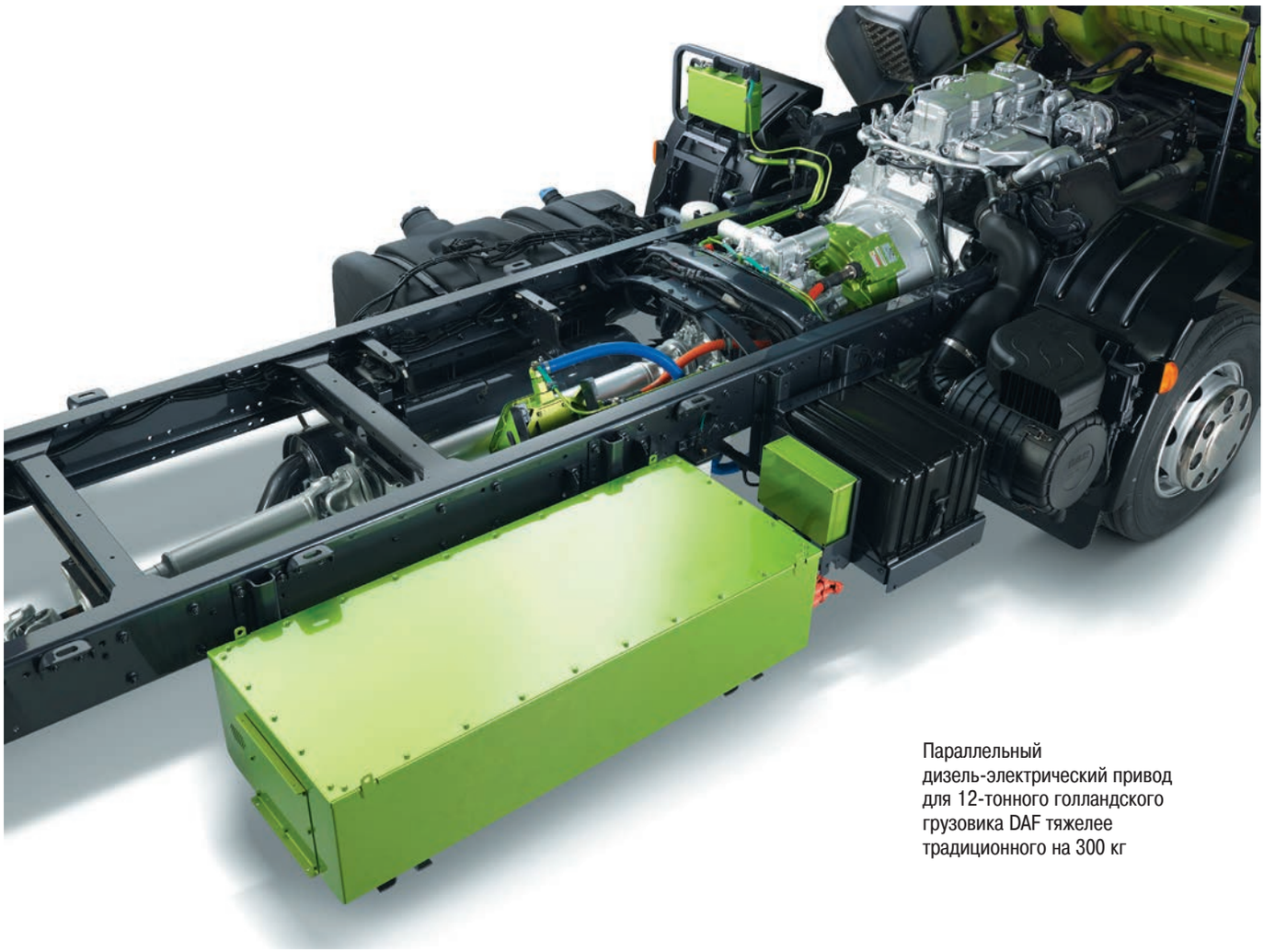
Однако с 1 августа 2013 г. в Соединенных Штатах вступил в силу второй этап требований Reduced Stopping Distance. Требования NHTSA нового этапа относятся уже ко всем 2-осным грузовикам и тяжелым транспортным средствам полной массой свыше 59 601 фунта (27 т). На практике это означает, что на американских грузовиках будут шире применяться дисковые тормоза. ■

РОССИЯ – ПОСЛЕДНИЙ ШАНС ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ!?

МИНИСТЕРСТВО ЭНЕРГЕТИКИ США СЧИТАЕТ, ЧТО ЭЛЕКТРОМОБИЛИ НЕ БУДУТ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ СПРОСОМ ДАЖЕ В 2040 ГОДУ.

Даже в отдаленном будущем электромобили не смогут потеснить автомобили с традиционными двигателями внутреннего сгорания. К такому выводу пришли специалисты из министерства энергетики США. Кроме того, почти 80% автомобилей на дорогах будут работать за счет горючего топлива. Специалисты сочли, что автопроизводители предпочтут создание эффективных двигателей внутреннего сгорания радикальным переменам своего модельного ряда.

Министерство энергетики США опубликовало ежегодный отчет о перспективах энергетических рынков Annual Energy Outlook (EIA). В



Параллельный дизель-электрический привод для 12-тонного голландского грузовика DAF тяжелее традиционного на 300 кг

документе, в частности, был поднят вопрос о типе автомобилей, который будет доминировать в будущем. По данным экспертов, в 2040 году 78% автомобилей на дорогах США будут оснащены двигателями внутреннего сгорания (ДВС), работающими на горючем топливе естественного происхождения. При этом 42% всех автомобилей с ДВС будут оснащены системами «старт-стоп» и рекуперативными тормозами, которые позволяют сохранять полученную от замедления машины энергию. Заряжаемые от электросети гибриды и «чистые» электромобили составят лишь по 1% автопарка соответственно. Традиционные гибриды, которые пользуются и ДВС, и электромотором, составят около 5% автомобилей на дорогах.

В начале 2013 года топ-менеджеры нескольких крупнейших в мире автомобильных корпораций высказались о том, что автомобили, полностью работающие на электротяге, лишены будущего. Гибриды с ДВС и электромоторами, напротив, имеют большое будущее, считают автомобильные менеджеры. В подобном ключе, в частности, высказались главы Toyota, Volvo и Renault-Nissan. Ранее неоднократные маркетинговые исследования установили, что крупному спросу на электромобили мешает высокая стоимость таких машин. Кроме того, американское агентство JD Power установило, что почти половина нынешних покупателей электромобилей приобретают такую машину из имиджевых соображений, а не руководствуясь заботой об экологии или стремлением экономить.

Вместе с тем, средний расход топлива автомобилей в США должен составить в 2040 году 6,3 л на 100 км пути против нынешних 11 л. Тем не менее, данный результат все же отстает от задачи, поставленной администрацией президента США Барака Обамы на 2025 год. По мнению главы государства, к этому сроку все новые автомобили на рынке США должны

Компания Volvo тоже предлагает рынку городские грузовики на гибридной тяге

потреблять не более 4,3 л на 100 км пути.

По данным министерства энергетики, с учетом постоянного роста добычи нефти, в 2040 году литр бензина будет стоить в США около $1,03. Такой же объем дизельного топлива будет стоить в 2040 году уже $1,3. Стоит отметить, что легковые автомобили с дизельными двигателями редко встречаются в США: по прогнозу EIA, их доля к 2040 году возрастет лишь до 4% с нынешних 2%. Вместе с тем, в министерстве предполагают, что количество автомобильных поездок к 2040 году увеличится на 30%.

Российские власти, напротив, видят в электромобилях определенный потенциал. Так, в Таможенном союзе (Россия, Казахстан и Беларусь) были обнулены прежние 19-процентные пошлины на электромобили. Эта льгота будет действовать на протяжении двух лет. Российские власти крупно вкладываются в производство электромобилей, в то время как мировые лидеры автопрома отказываются от двигателей на электротяге.

По данным инициаторов этой меры, после обнуления пошлины количество импортируемых ежегодно электромобилей возрастет с нынешних 50 до 500. Если отказ от пошлин власти сочтут эффективным, то его действие могут продлить и на более долгий срок. ■

Такая картина в европейских городах уже не редкость

Карасёв А. В. Фото Bosch

BOSCH COMMON RAIL — СЛУЖИТЬ ДОЛГО

Анализ собранных в Германии специалистами отдела качества завода в Хомбурге и Bosch Diesel статистических данных показывает, что 35% форсунок топливных систем Common Rail выходят из строя из-за неисправности шарового клапана, 30% – из-за распылителя, 25% – внутреннего уплотнительного кольца. Из-за неисправности соленоида выходит из строя 5% форсунок, якорной группы – 2%. Встречаются 2% форсунок с поврежденным корпусом. Современные форсунки долговечны. Ресурс системы Common Rail в основном зависит от чистоты топлива, применения моющих присадок.

Если же мойка уже не помогает, то форсунки можно заменить новыми или восстановленными, а также отремонтировать в мастерских Bosch Diesel. Последний вариант потребует меньше всего средств.

Сегодня в России действует 19 мастерских, имеющих статус Bosch Diesel Center и 46 со статусом Bosch Diesel Service. «Центры» отличаются от «сервисов» наличием поста для ремонта легковых и коммерческих автомобилей, оснащенного диагностическим оборудованием и дополнительными сервисами, как, например, круглосуточная служба поддержки, эвакуатор. В каждой мастерской как минимум один технический специалист должен пройти профессиональную подготовку.

Для подготовки специалистов мастерских компания Bosch организовала систему собственных учебных центров. В настоящее время в 35 странах действуют 45 учебных центров, где предлагают до 47 тренингов.

Форсунка

Комплект для работы

В 2012 г. в дополнение к курсам основной программы Bosch открыла виртуальный учебный центр – портал дистанционного обучения. Новый продукт получил название Elearning.

В России «Учебно-консультационный центр Bosch» предлагает три интерактивных программы: «Программа ESI[tronic]. Диагностическое оборудование Bosch и его применение», «Системы впрыска бензина Bosch Motronic», «Системы впрыска дизеля Bosch Common Rail». Дистанционное обучение доступно через интернет в любое время. Для входа на сайт Elearning требуется приобрести у дилера компании ключ доступа. Каждый курс, согласно тематическому плану, содержит:

– описание диагностических процедур и системных проверок на оборудовании Bosch;

– описание всех компонентов и их действия в диагностируемой системе.

Уровень полученных знаний контролируется промежуточным и финальным тестированием. ■

Андрей Шилов. Фото автора

ОТХОДНЫЙ БИЗНЕС

СОВРЕМЕННОЕ ОБЩЕСТВО С КАЖДЫМ ГОДОМ ПОРОЖДАЕТ ВСЕ БОЛЬШЕ И БОЛЬШЕ МУСОРА. НА ЕГО ВЫВОЗЕ МОЖНО ХОРОШО ЗАРАБОТАТЬ. ГЛАВНОЕ — ПРАВИЛЬНО ВЫБРАТЬ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ И ГРАМОТНО ЕГО ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ.

Никто спорить не станет – мусор можно вывозить чем угодно и на чем угодно, хоть самосвалами. Только, как говорил сатирик, «дешево и сердито», увы, в нашем случае не получится. Судите сами, если взять за основу сравнения две машины: 20-кубовый самосвал и аналогичного объема мусоровоз, то в кузов первого как раз и войдет 20 кубических метров груза. Что касается мусоровоза, то его кузов хоть и имеет аналогичный объем, но вместить может гораздо больше. А все потому, что в его конструкции имеется спрессовывающий отходы механизм, который уплотняет каждую вновь засыпанную порцию мусора. Причем коэффициент уплотнения, обеспечивающийся установкой, может быть различным. У мусоровозов с бункерами малого объема – 5-7 м^3 – коэффициент уплотнения, как правило, не превышает двух. Более мощные машины с кузовами 18-20 м^3 уже оснащаются установками, имеющими коэффициент уплотнения мусора 3, 4, а то и 6-кратный. Иными словами, благодаря своим кузовам, оснащенным гидравлическим оборудованием, мусоровозы не перемещают воздух, а транспортируют «сухой остаток».

Разумеется, величина, на которую гидропресс способен уменьшить объем загруженного в кузов мусора, зависит не только от мощности установки, но и плотности мусора. Поэтому нельзя говорить о том, что настроив гидравлическое оборудование на прессование с коэффициентом 6, вы в шесть раз уменьшите содержимое мусороприемника в объеме. Судите сами, в бак с отходами попадают не только картонные коробки, пластиковые бутылки, остатки продуктов питания и прочие легко сжимаемые компоненты, но и отслужившая свой срок различная бытовая техника,

Захват должен надежно фиксировать бак. Иначе его содержимое вытряхнется мимо люка. На фото четко виден перекос

элементы интерьера, мебели и даже строительный мусор. Ремонт квартир – процесс непрекращающийся на протяжении всего срока жизни дома. Понятное дело, что выброшенный в бак утюг, микроволновку или кусок оконной рамы спрессовать невозможно. А мусор у нас, как это делается в Европе, никто не сортирует по пакетам: стекло, бумага, остатки пищи и так далее. Все сваливается в один большой пластиковый мешок, который и отправляется в мусорный бак. И чем большего объема этот самый бак, тем крупнее в нем могут находиться предметы. Однако даже в случае погрузки смешанных отходов, в кузов мусоровоза поместится как минимум вдвое больше бытовых отходов, чем в кузов самосвала.

Кстати, если эффективность перевозки мусора зависит от того, насколько мощная гидравлическая установка, то быть может именно от нее и стоит отталкиваться, выбирая спецмашину? Увы, это не совсем правильное решение. Дело в том, что чем сильнее гидравлические цилиндры давят на прессующую плиту, сжимающую мусор, тем большие нагрузки действуют непосредственно на кузов мусоровоза. А это означает, что механизм, работающий на пределе своих технических возможностей, быстрее выйдет из строя, нежели тот, что трудится вполсилы. Причем это справедливо не только по отношению собственно к гидравлическому оборудованию, но и к упомянутому выше кузову коммунальной установки. Последний сварен из отдельных элементов, а слабыми его местами традиционно являются швы. Если они начнут трещать, то мусоровоз придется отправить в ремонт. А обойдется восстановление, увы, в существенно большую сумму, нежели вам выльется простой снятой с линии машины. Иными словами, при выборе мусоровоза необходимо следовать принципу разумной достаточности. Техника с установкой, обеспечивающей коэффициент прессования 3-4, уже гарантирует приемлемую рентабельность перевозки.

ВХОЖДЕНИЕ В БИЗНЕС

Чтобы войти в бизнес, необходимо располагать определенной суммой средств, причем часть из них будет потрачена на приобретение подвижного состава, а часть отложена на его ремонт. Это очень важный момент, так как если мусорные баки, расположенные на обслуживаемом вами объекте, не будут опорожняться в строго установленные временные рамки, то компанию ждут штрафы, и немалые, а также потеря контракта на обслуживание этого объекта. В этом случае одними лишь подсчетами недополученной прибыли не отделаться. А теперь внимание! Именно у таких компаний, которые попробовали свои силы в бизнесе на вывозе мусора, но по каким-либо причинам не «потянули», вы и можете по весьма привлекательной цене купить машины, находящиеся в отличном техническом состоянии. Мусоровозы собираются на шасси дорожных машин, и даже тысячекилометровый перегон техники не станет для вас обременительным. Единственное неудобство, которое может создать некоторые проблемы, – кабины дневного типа. Именно такие, не оборудованные спальниками, «скворечники» и являются для мусоровозов основными. И это вполне

Если баки на колесах, то их можно подкатить к заднему порталу и опорожнить в приемник. Если колес нет, то вытянуть их можно только с помощью «гидроруки»

разумно, так как транспортировка мусора осуществляется практически всегда на коротком плече.

Чем же порадует предложение новых и бывших в эксплуатации мусоровозов? Посмотрим несколько наиболее интересных вариантов. Например, в московском регионе мы нашли массу предложений по спецмашинам на шасси ЗИЛ. Казалось бы, спецмашины на отечественном шасси – прерогатива менее богатых регионов. Получается, что это не так. И москвичи готовы разумно тратить деньги на приобретение грузовиков. Да и менять их на новые несложно. Цена бывшей в эксплуатации спецтехники весьма и весьма привлекательна, а значит, она может являться отличным подспорьем на старте для новичков. Так, мусоровоз МКМ-2 на шасси ЗИЛ-433362, выпущенный в 2007 году, оценивался всего в 550 000 рублей. При этом за новую машину с вас запросят никак не меньше 1 800 000 рублей. То есть, за семь лет мусоровоз теряет в цене более 50% от первоначальной стоимости. Машина с боковой загрузкой предназначена для работы со стандартными контейнерами и актуальна для эксплуатации даже в больших городах, где не иначе как сбоку контейнер не захватить. Конечно, можно и подкатить бак к подъемному порталу мусоровоза с задней загрузкой, но только при условии, что баки стоят на колесиках и колесики эти все на месте. Увы, но такая радужная картина с емкостями наблюдается только в благополучных районах крупных городов. Как правило, баки находятся в печальном состоянии. Пластиковые часто имеют трещины, а металлические варены-переварены.

Чтобы из бака при загрузке не выливалась жидкость и не выпадали отходы, на нем есть крышка. При загрузке в мусоровоз она автоматически откидывается. Баки с крышкой также не позволяют атмосферным осадкам скапливаться в емкости

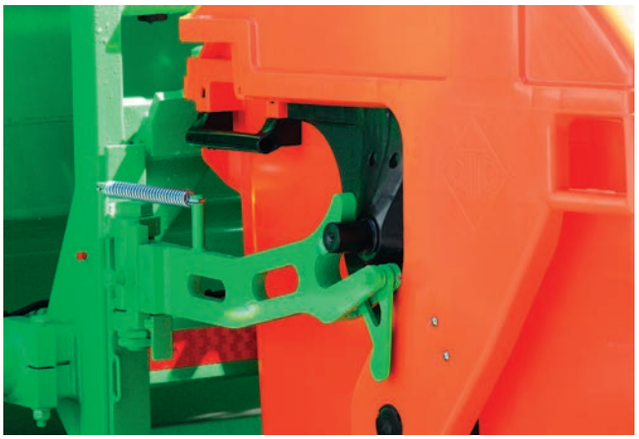
Слабые места – гидравлические шланги и сальники силовых гидроцилиндров. Перед каждым выходом на линию следите за их состоянием

Для эксплуатирующей организации шасси с бензиновым мотором выгодно прежде всего тем, что его можно перевести на газ, а точнее – на питание пропан-бутаном. Именно таким образом и поступают перевозчики, желающие сократить свои затраты на топливо. Тем более что за комплект импортного оборудования с установкой с вас запросят в районе 20 000 рублей. Можно, конечно, найти и дешевле. Нам встретились предложения бюджетом и по 18, и по 16 тысяч в российской валюте. Но экономить на ГБО мы не рекомендуем, особенно если речь идет о сердце системы – редукторе. Имен-

но от него и его настройки зависит стабильность работы мотора и, что нельзя забывать, – расход топлива. Газификация машины производится с целью снижения затрат на горючее и более не для чего другого. Еще один важный момент. Установка газобаллонного оборудования и его настройка даже у работников хорошо оснащенной станции займет примерно один рабочий день. Не забудем вые издержки на регламентные работы по ГБО составят от пяти до семи тысяч рублей на машину. Что еще привлекает в мусоровозе, построенном на зиловском шасси – это то, что отремонтировать его, и весьма недорого, могут практически в любом СТО или мехколонне, сохранившейся со времен СССР. Запасных частей также предостаточно.

С ростом объемов перевозимо-

Рабочие цилиндры установки мусоровоза HIDRO-MAK закрыты сплошными металлическими «крыльями». На штоки не попадает абразив, а шланги высокого давления невозможно повредить

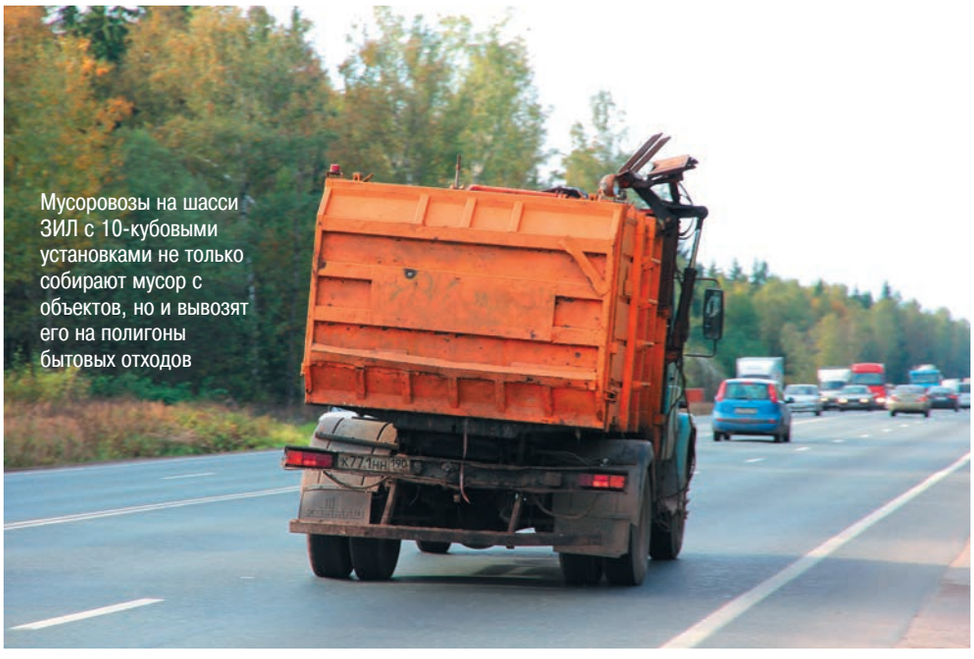


Чем больше гамма баков, с которыми работает погрузочный механизм, тем больше объектов может взять в работу перевозчик. Современные баки требуют качественных захватов. В противном случае их крепежные элементы могут быть повреждены

Фонари, смонтированные на установку, должны быть хорошо видны (как вариант – подняты в верхнюю часть кузова) и надежно защищены. Если фонари закрывают подножки, то идущий следом за мусоровозом автомобиль не заметит подаваемые световые сигналы

про приятный для перевозчика момент – многие крупные, специализированные фирмы установят ГБО на его технику в кредит. Причем, если вы переводите на газ сразу несколько автомобилей, то первые два месяца выплат могут идти по так называемой «нулевой» процентной ставке.

Сжатый природный газ в качестве топлива мы не рассматриваем. Причина – малое количество заправочных станций и большая их удаленность друг от друга. Техническое обслуживание газовой системы проводится в большинстве случаев не реже одного раза в 10 000 км пробега. То есть, применительно к мусоровозу, работающему с полной загрузкой, годо-



Мусоровозы на шасси ЗИЛ с 10-кубовыми установками не только собирают мусор с объектов, но и вывозят его на полигоны бытовых отходов

Мусоровозы на шасси «Валдай» эффективно работают в городах с плотной застройкой

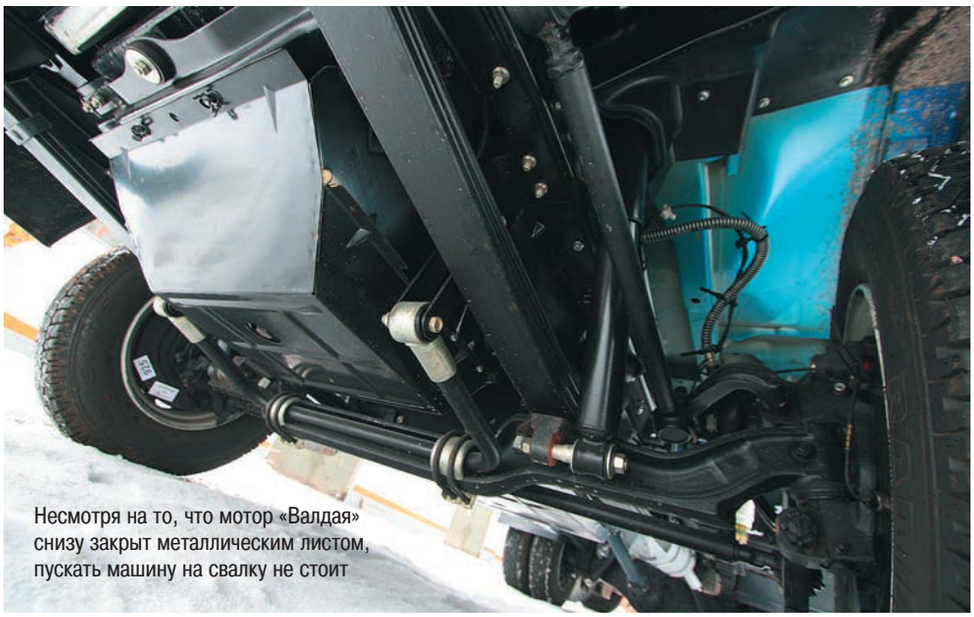
го мусора вам потребуется техника, имеющая более вместительные бункеры. Установки, превосходящие по объему и массе перевозимого груза в полтора-два раза описанную выше, монтируются уже на двух или трехосные шасси более мощных машин. Самым массовым отечественным грузовиком, который служит основой для больших мусоровозов, является КАМАЗ. Если вы не хотите усложнять работу водителя мусоровоза и тем более уступать кому-либо из конкурентов свои объекты, то для работы в условиях плотной застройки необходимо сделать ставку на двухосный мусоровоз. Так, неплохие отзывы можно услышать о мусоровозе МКЗ-4507, который базируется на шасси КАМАЗ-43253. Благодаря современной установке, загрузка мусора осуществляется из евроконтейнеров самого распространенного и востребованного объема: 0,12; 0,24; 0,36; 0,66 и 1,1 кубический метр. Кроме того, машина может работать и со стандартными контейнерами объемом по 0,75 м^3, если на их передней стенке имеется специальная планка для захвата. Недостатком машины можно считать отсутствие у нее погрузчика для загрузки мусора из бункеров емкостью до 8 кубов. Но такой имеется на другой модели – МКЗ-4508. Поэтому если для вас наличие мощного портала обязательно, то присмотритесь к обозначенной выше модели. Кстати, запросы к продавцам спецтехники показали, что продаваемый не так давно по 2 250 000 рублей мусоровоз МКЗ-4507 лишь значится на сайтах. В наличии машины нет. Зато все желающие могут ее приобрести на вторичном рынке. Цены радуют. Экземпляр в хорошем техническом состоянии обойдется вам примерно 1,5 млн рублей. При этом ресурс шасси и коммунальной установки будет еще далеко не исчерпан. Если вам принципиально необходима новая машина, то менеджеры предложат альтернативные варианты. Некоторые торговые фирмы на запрос цены межевались. Причина – неопределенность с утилизационным сбором. Однако практически все утверждали, что более чем на 200 000 рублей машины точно не подорожают. Как знать, как знать…

При выгрузке кузова на мусоровозах малого класса часто требуется опустить аутригеры

Еще одним из альтернативных вариантов может быть, например, мусоровоз с боковой загрузкой МКМ-4503

на шасси КАМАЗ-43253-1017-99. За машину большинство продавцов сегодня просит 2 100 000-2 200 000 рублей. Кузова объемом 18 кубических метров, как говорится, за глаза хватает для обхода достаточно большой площади (количества точек), да и вывезти мусор на полигон автомобиль может самостоятельно. Главное, чтобы водитель помнил, что у него всего одна ведущая ось, и не лез в раскисшие хляби. В шасси подкупает надежный и экономичный дизель Cummins 4ISBe 185, который агрегатирован с пятиступенчатой коробкой собственного производства. Агрегат, кстати, также весьма и весьма надежный.

Если в вашем парке преобладают специальные автомобили на шасси минского автозавода МАЗ и вы желаете сохранить одномарочность, то среди мусоровозов с боковой загрузкой интересна машина МКМ-3901 на шасси МАЗ-457043. Грузовик представляет собой классический мусоровоз с верхней боковой загрузкой и самосвальной разгрузкой. В стандартном исполнении расположение манипулятора правостороннее, однако, если клиент пожелает, то манипулятор перенесут и на левую сторону, а управление установкой может производиться и из кабины шасси. Хотя последнее вряд ли будет актуальным, так как следить за процессом погрузки лучше со стороны манипулятора. Из неоспоримых преимуществ машины стоит отметить импортные гидравлические распределители и надежные рукава высокого давления, соответствующие европейскому стандарту DIN. В гидравлических силовых цилиндрах применяются уплотнения фирмы Bussak-Shamban (Болгария) с диапазоном температур эксплуатации от -30 до +80°С. Если техника будет эксплуатироваться в более жестких климатических условиях, то по желанию клиента гидравлика будет оснащена уплотнениями гидроцилиндров с диапазоном температур эксплуатации от -50 до +100°С. Такими характеристиками обладают компоненты, идущие на сборку военной техники.



Несмотря на то, что мотор «Валдая» снизу закрыт металлическим листом, пускать машину на свалку не стоит

Мусоровоз КО 440К15 на двухосном шасси может как самостоятельно собирать мусор по точкам, так и работать в качестве танкера, курсирующего от площадки перегрузки до свалки

Неплохие варианты мусоровозов с задней загрузкой для обслуживания крупных городов собираются и на базе автомобиля ГАЗ-33104 (Валдай). Сейчас, когда на рынке наблю-

Пульт управления не просто имеет влагозащищенное исполнение, но и утоплен в кузов установки

гательные заводы или полигоны и, соответственно, сократить эксплуатационные расходы. Благодаря установке на мусоровоз универсального захвата, машина может загружать в бункер содержимое контейнеров различного типа. Это также расширяет возможности спецтехники и, соответственно, увеличивает количество обслуживаемых компанией объектов. Имея в своем распоряжении несколько мусоровозов малой вместительности и пару единиц техники большой кубатуры (18-20 м^3), транспортная компания может наладить бесперебойный процесс по вывозу мусора, собираемого с нескольких районов крупного мегаполиса. Выглядит это так. Пятикубовые машины собирают мусор из жилого сектора, пешеходных и парковых зон, и переносят его на площадку перегрузки, где их ждет машина большой грузоподъемности. После наполнения ее бункера грузовик отправляется на мусоросжигательный завод или полигон бытовых отходов, а его место занимает вторая машина. В случае необходимости крупные автомобили могут вывозить мусор с промышленных объектов, с территорий магазинов, различных офисных комплексов и иных учреждений, в мусорных баках которых за сутки скапливается большое количе-

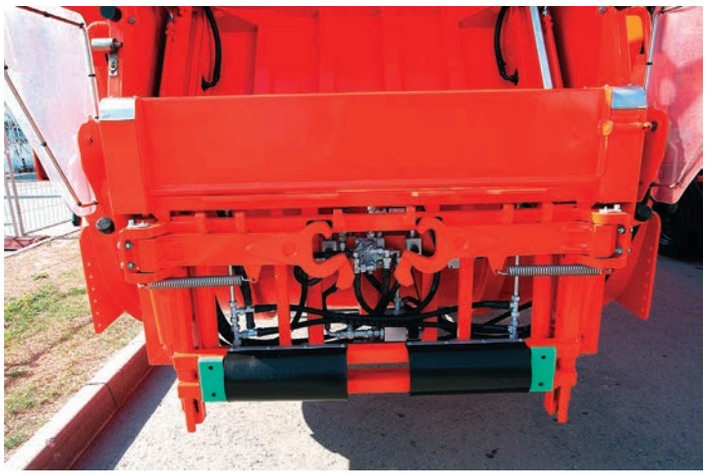
дается некий ценовой дисбаланс, вызванный спадом продаж и демпингом со стороны ряда торговых компаний, машину можно приобрести примерно за два миллиона рублей, а то и меньше. Самый выгодный вариант покупки нового мусоровоза тот, когда готовая машина зависла на площадке дилера по причине срыва сделки. Такое случается, когда у заказчика возникают финансовые проблемы, а автомобиль уже не просто заказан на сборочном заводе, но изготовлен и отгружен дилеру. В этом случае, чтобы не замораживать свои оборотные средства, продавец выставляет у себя на сайте лот с суперскидкой. Ловите такой момент.

Пожалуй, главным козырем короткобазной двухосной спецмашины является ее маневренность, что позволяет мусоровозу маневрировать в забитых припаркованными автомобилями дворах. Другим неоспоримым плюсом компактного грузовика является возможность перегрузки содержимого кузова непосредственно в бункер большегрузного мусоровоза. Это позволяет организовать эффективную логистику по перемещению отходов на мусоросжи-

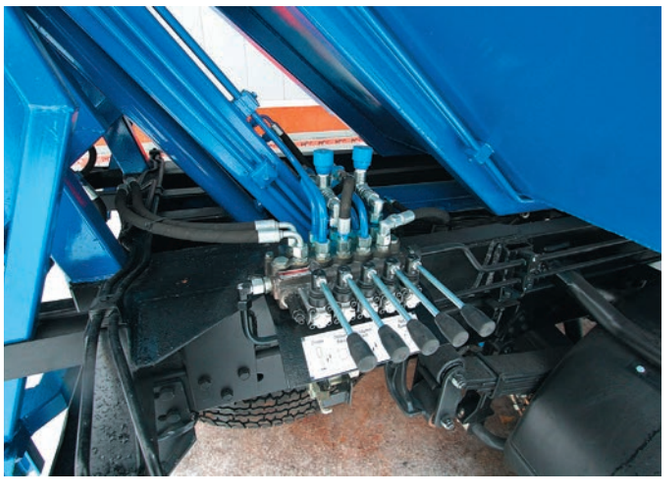
Мусоровозы, собранные на легком шасси КАМАЗ-4308, отлично работают в городе с плотной застройкой

С «ушастой» балкой переднего моста и незащищенными радиаторами на полигоне бытовых отходов далеко лучше не заезжать

Для груженых по полной мусоровозов, передвигающихся по дорогам общего пользования, стабилизатор поперечной устойчивости необходим



Мягкий «причал» для баков сбережет их корпуса, а также продлит жизнь порталу



Управляющая гидравлика мусоровоза на шасси «Валдай» смонтирована на раме

ство отходов. Но чтобы не нарушать дневной ритм работы, делать это в ночное время.

В качестве мусоровоза, работающего по маршруту площадка перегрузки–полигон бытовых отходов, вполне сгодится трехосный грузовик МКЗ-4704-01 на шасси КАМАЗ-65115. Стоимость машины составляет порядка 3 200 000-3 350 000 рублей. Благодаря наличию блокировок дифференциалов, машина может уверенно идти по полигону бытовых отходов до места разгрузки. Главное, помнить, что свалка безжалостно относится к шинам и ставить на мусоровоз дорогую резину европейского производства – разорительно. Отечественные или, еще лучше, китайские покрышки – оптимальный выбор для тех, кто умеет считать деньги. Конечно, до абсолютного барахла опускаться не стоит, так как мусоровоз передвигается по дорогам общего пользования, а значит, должен хорошо управляться и иметь примерную курсовую устойчивость. ■

Технические характеристики мусоровозов

Модель	МКМ-2	МКЗ-4507	МКЗ-4503	МКМ-3901	РГ-5	МКЗ-4704-01
Тип базового шасси	ЗИЛ-433362	КАМАЗ 43253	КАМАЗ 43253	МАЗ-457043	ГАЗ-33104 «Валдай»	КАМАЗ-65115-0001071-62
Колесная формула	4Х2	4х2	4х2	4х2	4х2	6х4
Двигатель модель	ЗИЛ - 508.10	Cummins 4ISBe 185	Cummins 4ISBe 185	ММЗ Д-245.30 Е3	Cummins ISF 3,8	КАМАЗ-740.62-280
Мощность двигателя, л.с	150	185	185	155	152	280
Коробка передач. модель / количество ступеней	- / 5	КАМАЗ 142 / 5	КАМАЗ 142 / 5	САА3-433420 / 5	- / 5	КАМАЗ 154 или КАМАЗ 152 / 10- или 9-ступенчатая
Вместимость кузова, м^3	10	18	18	9,5	5	19,5
Тип загрузки	Боковая	Задняя	Задняя	Боковая	Задняя	Задняя
Масса вывозимого мусора, кг	4700	6780	6790	3145	2800	7500
Коэффициент уплотнения мусора	2–3	до 6	до 3,5	до 2,5	2	до 6
Грузоподъемность манипулятора / загрузочного механизма, кг	700	500	700	700	н/д	500 (портального до 1500)
Полная масса транспортного средства, кг	11 200	15 500	15 500	10 100	7400	22 245
Габаритные размеры (длина х ширина х высота), мм	7200 х 2500 х 3300	8426 х 2550 х 3498	8115 х 2500 х 2895	6125 х 2500 х 3205	6150 х1984 х2450	9580 х 2500 х 3580

Карасёв А.В.
Фото автора

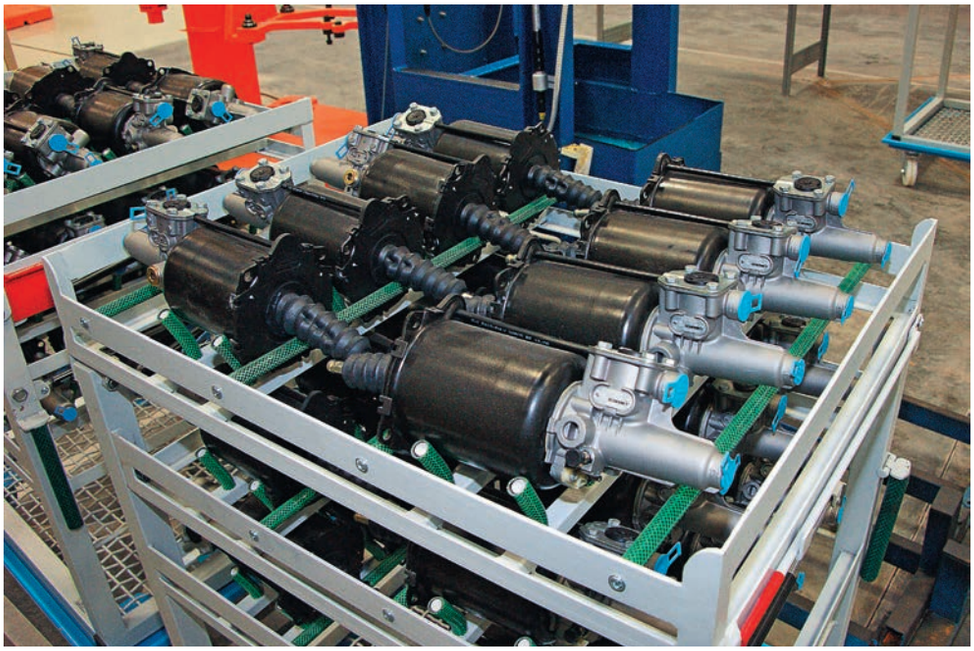
НЕМЕЦКИЙ ЗАВОД В СОВЕТСКОМ ЦЕХУ

В НАБЕРЕЖНЫХ ЧЕЛНАХ НА ТЕРРИТОРИИ ОАО «КАМАЗ» СОСТОЯЛАСЬ ТОРЖЕСТВЕННАЯ ЦЕРЕМОНИЯ ОТКРЫТИЯ НОВОГО ПРОИЗВОДСТВЕННОГО КОРПУСА СОВМЕСТНОГО РОССИЙСКО-ГЕРМАНСКОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ООО «ЦФ КАМА».

В церемонии открытия приняли участие Президент Республики Татарстан Рустам Минниханов, генеральный директор госкорпорации «Ростехнологии» («Ростех») Сергей Чемезов, глава концерна ZF Friedrichshafen AG д-р Штефан Зоммер, генеральный директор КАМАЗа Сергей Когогин, мэр г. Набережные Челны Василь Шайхразиев.

ООО «ЦФ КАМА» – первое совместное предприятие, созданное ОАО «КАМАЗ» с зарубежным партнером и выпускающее продукцию под зарубежным брендом. СП зарегистрировали в апреле 2005 г. Немецкий партнер – концерн ZF Friedrichshafen AG – получил 51% акций, ОАО «КАМАЗ» – 49%. Официальное открытие и торжественный пуск сборочного конвейера состоялись 23 ноября 2005 г. ООО «ЦФ КАМА» приступило к выпуску 9- и 16-ступенчатых механических коробок передач моделей Ecomid серии ZF 9S1310 TO и ZF Ecosplit 16S1820 TO.

Семейство коробок передач ZF Ecomid предназначено для грузовых автомобилей полной массой до 36 т.

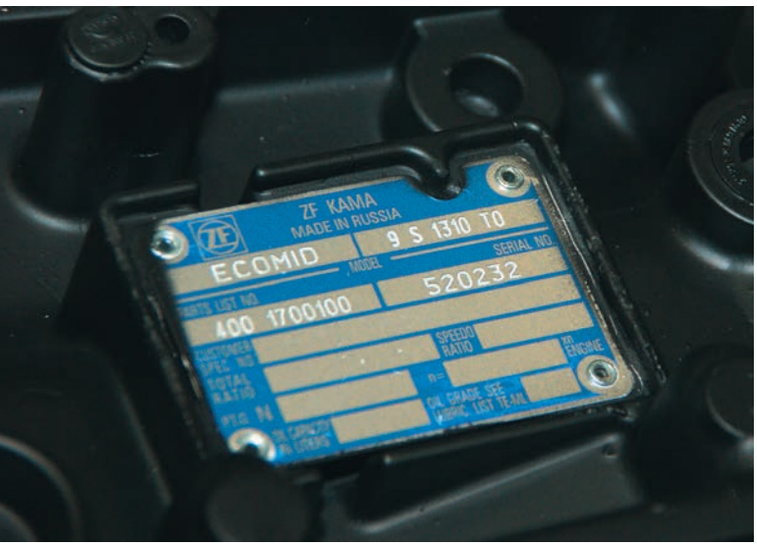


9-ступенчатая коробка передач ZF Ecomid 9S1310 TO устанавливается на среднетоннажные грузовики грузоподъемностью до 16 тонн. Понижающая передача ZF 9S1310 TO имеет отношение 9,48. Отношение первой передачи – 6,58. 7-я передача – прямая, а 8-я – повышающая (отношение 0,75). ZF Ecomid 9S1310 TO может передавать крутящий момент до 1300 Н·м. Вес агрегата – всего 190 кг. Это примерно на 100 кг меньше массы конкурентов.

Выпускаемая ООО «ЦФ КАМА» коробка передач Ecosplit 16S1820 TO относится к третьему поколению 16-ступенчатого исполнения. Коробка передач предназначена для агрегатирования с двигателями, развивающими крутящий момент до 1850 Н·м. Передаточный диапазон агрегата – от 13,80 до 0,84. Картеры коробок передач изготавливаются из алюминия методом литья под давлением. Для облегчения переключения передач применяются пневматические усилители. Коробки передач ZF Ecomid и Ecosplit имеют увеличенные сроки замены масла, обладают ресурсом до 1 млн км, могут быть совмещены с дополнительными узлами (интардер, КОМ), что позволяет расширить спектр использования.

В 2007 г. ООО «ЦФ КАМА» получило статус «промышленной сборки». Развитие предприятия было включено в список инвестиционных проектов Республики Татарстан. С 2010 г. началась работа по локализации производства на основе самых современных технологий: закупается оборудование, ведется работа по развитию российских поставщиков. Одновременно осуществляется подготовка по переводу всего модельного ряда автомобилей КАМАЗ на использование коробок передач, произведенных на совместном предприятии.

Новая производственная площадка ООО «ЦФ КАМА» располо-



жилась в старом главном корпусе Завода двигателей КАМАЗ. Главный корпус площадью 42 тыс. м^2 был введен в эксплуатацию еще в 1976 г. После пожара 14 апреля 1993 г., когда обрушились 200 тыс. м^2 кровли из-за того, что крышу утеплили горючим плитным пенополистиролом, это помещение пустовало.

Новый производственный корпус ООО «ЦФ КАМА» занимает площадь 22,1 тыс. м^2. Из них 18,5 тыс. м^2 – производственные площади и логистические зоны. В основном цехе размещается оборудование по обработке шестерен и сборочное производство. Ранее производство располагалось на арендованной у ОАО «КАМАЗ» территории площадью в 4 тыс. м^2. В 2013 г. планировалось увеличение производственных площадей в четыре раза. Таким образом, планы по производственным площадям перевыполнены. Другое дело, что площади пустуют, так как зарезервированы для будущего расширения производства.

Расширение производства ООО «ЦФ КАМА» позволит к 2016 г. создать около 200 рабочих мест и обеспечить выпуск до 50 тыс. коробок передач Ecosplit и Ecomid в год.

Сейчас на предприятии занято 350 сотрудников. Более 95% продукции совместного предприятия поставляется ОАО «КАМАЗ». Среди потребителей продукции компании – ОАО «АЗ УРАЛ». Для автомобилей «Урал» с 2012 г. поставляются коробки передач модели ZF Ecomid 9S1310 TO. Коробки передач из Набережных Челнов поставляются на сборочное производство ООО «МАН Трак энд Бас» в Шушарах. На российские MAN устанавливаются агрегаты модели ZF 16S2520, предназначенные для мощных грузовиков. Поставка коробок передач в Шушары должна была начаться в 2012 г. с началом производства грузовиков MAN в России. Однако к ноябрю 2013 г. компания ООО «МАН Трак энд Бас» сумела изготовить только 100 автомобилей.

На 2016 г. запланировано производство коробок передач для ОАО «МАЗ». Для МАЗов будут поставлять все те же коробки передач – ZF 9S1310 TO и ZF 16S1820 TO. Ранее начать производство КПП для ОАО «МАЗ» планировалось в 2013 г. Вместе с этим в 2016 г. планируется освоить производство автоматизированных передач Ecomid Add-on (раньше в планах стоял 2015 г.)

В настоящее время уровень локализации при производстве коробок передач ООО «ЦФ КАМА» составляет 47%. Для производства используются валы и шестерни, изготовленные на российских предприятиях ОАО «ЧКПЗ», ОАО «ЗМЗ». 27% деталей изготавливается вне Республики Татарстан. Смежники поставляют ООО «ЦФ КАМА» 6 моделей картеров, 6 валов, более 20 видов шестерен. ООО «Кнорр-Бремзе КАМА системы для коммерческих транспортных средств» (ООО «Кнорр-Бремзе КАМА») будет поставлять пневмогидроусилители для механизма переключения передач. Инвестиции в производственную линию по выпуску пневмогидроусилителей составили около 1 млн долларов.

По уровню локализации ООО «ЦФ КАМА» даже немного опережает планы. Установленный законодательством уровень локализации в 45% превышен. Ранее планировалось достичь уровня локализации в 45% к 2014 г., освоив литье картеров на производственных площадях ОАО «КАМАЗ» и ООО «Литейный завод «РосАЛит».

Расширение производства позволит ООО «ЦФ КАМА» увеличить выпуск коробок передач в 2,5 раза. До этого в России производилось около 20 тыс. коробок передач ZF в год. Общие инвестиции в ООО «ЦФ КАМА» к 2016 г. должны составить 90 млн евро. Будем надеяться, что при праздновании столетнего юбилея концерна ZF Friedrichshafen AG в 2015 г. наследники дела графа Фердинанда фон Цеппелина будут гордиться инвестициями в Российскую Федерацию.

«Государственной корпорации по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции «Ростехнологии» гордиться нечем (кроме как удовлетворением своих коммерческих интересов): ни один рубль не был потрачен на отечественные разработки, ни одна отечественная разработка не будет поставлена на производство и, конечно, не пойдет на экспорт. ■

Карасёв А. В. Фото Continental

ECOPLUS HT3 — ПЕРВЕНЕЦ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ ШИН CONTINENTAL

НЕМЕЦКИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ CONTINENTAL ПРЕДСТАВИЛ ГРУЗОВУЮ ШИНУ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ. АБСОЛЮТНО НОВАЯ ШИНА CONTINENTAL ECOPLUS HT3 ПРЕДНАЗНАЧЕНА ДЛЯ ПРИЦЕПНОЙ ТЕХНИКИ, ЭКСПЛУАТИРУЮЩЕЙСЯ НА МАГИСТРАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ.

Размер шины	Индекс нагрузки и скорости	Показатель топливной эффективности	Сцепление с мокрой поверхностью	Уровень шума, дБ (А)
385/55R19.5	156J	B	C	69
385/55R22.5	160K (158L)	A	C	69
385/55R22.5	160K (158L)	A	C	69

Новая премиальная шина для прицепов и полуприцепов разрабатывалась с целью получить продукт, обладающий максимальной эффективностью: низким коэффициентом сопротивления движению и высокой ходимостью. С целью снижения расхода топлива был разработан новый компаунд резины протектора, оптимизирована конструкция каркаса. Вместе с этим разработчики улучшили сцепление шины с влажной поверхностью. Также возросла управляемость транспортного средства за счет уменьшения поперечной податливости.

Для снижения сопротивления движению новой прицепной шины был разработан новый рисунок протектора с четырьмя канавками. Внутренние дорожки рассечены поперечными и продольными ламелями. Треугольные выступы пирамидальной формы у основания выступов протектора делают беговую дорожку более устойчивой к боковым нагрузкам. Канавки протектора – узкие. Это позволяет сделать внутренние дорожки шире, что увеличивает площадь контакта. Боковые дорожки выполнены неразрывными. Такое решение позволяет, как и выступы у основания внутренних дорожек, повысить поперечную устойчивость шины.

Протектор шины сделан двухслойным. Внешний слой резины обеспечивает наилучшее сцепление с дорогой и высокую износоустойчивость. Специальный компаунд внутреннего слоя протектора, как и четырехслойный брекер, служат для уменьшения выделения тепла, что равносильно уменьшению сопротивления качению.

Все предпринятые меры позволили значительно снизить сопротивление движению. Так, к примеру, сопротивление качению новой шины размером 385/55R22.5 снижено на 25% по сравнению с шиной предшествующей модели. Успехи разработчиков отмечены присуждением высшей оценки за топливную экономичность в соответствии с недавно принятой в Европейском Союзе маркировкой для шин – EU Tire Label.

Снижение генерируемого при движении автомобиля шума – одна из сложнейших задач, стоящая перед разработчиками современных шин. Уровень шума шины Conti EcoPlus HT3 составляет всего 69 дБ (А). Такой показатель делает ее одной из самых тихих в секторе грузовых шин.

Как и для всех грузовых шин, для новой модели Conti EcoPlus HT3 доступна «нарезка» и восстановление протектора. Каркас шины изготовлен из долговечного стального корда. На внутреннюю поверхность шины нанесен запатентованный герметизирующий слой AirKeep, обеспечивающий большой срок эксплуатации. Все это вместе создает большой потенциал для снижения эксплуатационных издержек перевозчика. Другие шины нового модельного ряда компания Continental планирует представить в текущем году. В настоящее время доступны прицепные шины трех размеров: 385/55R19.5, 385/55R22.5, 385/55R22.5. ■

☺

— Когда я женился, моя мама свинью заколола.
— На свадьбу?
— Нет. Психанула просто...

☺

В детстве она была гадким утенком, а потом превратилась в прекрасного лебедя, но с гадким характером.

☺

Жена обращается к мужу:
— Если я уйду к другому мужчине, ты будешь жалеть?
— Зачем мне жалеть другого мужчину?

☺

— Ты Бемби.
— Почему?
— Ну… Бемби — звучит хорошо… А маленький тупой олень — не очень…

☺

Жена утром говорит:
— Ты снова во сне разговаривал!
Муж:
— О, Господи, мне уже и во сне нельзя слова сказать!

☺

— Говорят, что у тебя жена страшная. Это правда?
— Ну, я водил ее к пластическому хирургу. Он сказал, что проще будет хвост пришить.

☺

После второго раунда боксер спрашивает у своего тренера:
— Ну как, смогу ли я его победить?
— Безусловно! Если ты будешь так махать руками, он в конце концов простудится и заболеет воспалением легких.

☺

Природа щедро одарила ее красотой, и на этом подарки закончились.

☺

— Послушайте, полковник, когда вы были молоды, какие у вас были самые любимые увлечения?
— Охота и женщины!
— А за кем вы охотились?
— За женщинами!

☺

Горнолыжный курорт. Мужик при полном снаряжении горнолыжника выезжает на трассу. Проходит один вираж, второй, третий... И врезается в дерево. Лыжи отлетели в разные стороны, палки поломаны, маска разбита, лицо в крови. Мужик набирает в руку снега из ближайшего сугроба, вытирает кровь с лица и говорит:
— Все равно лучше, чем на работе!

☺

— Слушай, не кипятись, остынь.
— Остынь?! Ты что мне, смерти желаешь?!

☺

— Посмотри, во что ты квартиру превратил! Кругом пепел и бутылки! Валяешься на диване целый день, а за хлебом лень сходить, скотина! Пьянь! А ну вставай, быдло, и марш в булочную!
— Ну хватит, доченька, молодец! Хорошо получается. Можешь принять его предложение.

☺

— Пап, а ведь ведьм не существует?
Отец, глянув на тещу:
— Я в твоем возрасте тоже так думал...

☺

— Какие у тебя красивые кудри!
— Спасибо. Все утро сегодня закручивала щипцами.
— Да? А я думал, у тебя волосы сами вьются.
— Если бы они сами вились, я бы их распрямляла!

☺

Совы — очень мудрые птицы. Вы где-нибудь видели сову, оформляющую кредит? То-то же.

☺

— Это вы продаете пианино?
— Да. Но с одним условием.
— С каким?
— Пианино нужно унести так, чтобы жена и дочь этого не заметили.

☺

— Доктор, что со мной? Каждое утро, когда я смотрю на себя в зеркало, меня начинает тошнить.
— Не знаю, сударыня, но могу вас заверить, у вас 100-процентное зрение.

☺

Звонок в четыре утра:
— Алло! Это общество защиты животных?
Медленный ответ заспанного человека:
— Ну и кто тебя обидел, козел?

☺

— Какой вкусный салат, дорогая!
— Сама купила.

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

7-10 Марта 2014

Выставка старинных автомобилей и антиквариата

КВЦ Сокольники

1959-2014

Оргкомитет
+7 495 505-53-30
gallery@oldtimer.ru
OLDTIMER.RU

Информационные партнеры

Радио 7 104.7

auto.ru Автомобили в России

LIVEJOURNAL

Генеральный спонсор

BOSCH
Разработано для жизни