АВТОТРАК №8 2013
WWW.AUTOTRUCK-PRESS.RU

ВСЁ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОТРАК

№ 8 НОЯБРЬ 2013

1. ВРЕМЯ «Т»:
ТЕСТ-ДРАЙВ RENAULT T
СТР. 34

2. «ВОРОВАЙКА» ДЛЯ ЧЕСТНОГО БИЗНЕСА:
ЧТО ТАКОЕ МАНИПУЛЯТОР НА АВТОМОБИЛЕ
СТР. 58

3. ЗАВТРАШНИЙ ДЕНЬ КОММЕРЧЕСКОЙ ТЕХНИКИ:
В МОСКВЕ ПРОШЛА ВЫСТАВКА КОМТРАНС
СТР. 24

ISSN 1812-5107
13008
9 771812 510001 >

Fiat Professional и

EXPO MILANO 2015

УМНЫЙ ХОД

FIAT PROFESSIONAL С ПРОГРАММОЙ TOP ASSISTANCE

ПРЕМИАЛЬНАЯ ПОМОЩЬ НА ДОРОГЕ – **2 ГОДА БЕСПЛАТНО**

DOBLO PANORAMA
от **589 000** руб.

DUCATO от **925 000** руб.
цельнометаллический фургон

DOBLO CARGO
от **555 000** руб.

РЕКЛАМА

ГАРАНТИЯ ВАШЕГО ДВИЖЕНИЯ
FIAT
TOP ASSISTANCE

FIAT TOP ASSISTANCE

Премиальная программа помощи на дороге, которая гарантирует ваше движение независимо от неожиданностей в пути. Включает следующие услуги:

- Аварийный комиссар
- Консультация технического специалиста по телефону
- Эвакуация в официальный дилерский центр
- Техническая помощь на месте поломки или ДТП
- Ответственное хранение автомобиля
- Подменный автомобиль
- Продолжение поездки другими видами транспорта
- Размещение в отеле
- Такси

Телефон горячей линии: **8-800-100-50-02**
Все подробности на **www.fiatprofessional.ru**

FIAT PROFESSIONAL

ГАЗУЕМ

В последнее время в стране все чаще возникают сообщения о повышении использования природного газа как моторного топлива. Казалось бы, есть чему радоваться: природный газ дешев в сравнении с бензином; автомобили, работающие на нем, более экологичны; двигатели долговечнее. Вот и многие отечественные и иностранные производители коммерческой техники бросились заключать соглашения с «Газпромом» об инвестициях в развитие газомоторного топлива и связанной с этим инфраструктуры. На бумаге все, вроде, красиво, практично и удобно для граждан. Но с чего бы вдруг такая забота со стороны могущественной монополии?

Украина отказалась от российского газа. Ну и что! Мы тянем газопроводы в Южную и Северную Европу, Китай и Юго-Восточную Азию. Мы расширяем рынки сбыта! Но если посмотреть отчетность газовой монополии за последние несколько лет, то видно, что продажи сырья неуклонно падают такими темпами, что мировым кризисом это вряд ли объяснишь. Ларчик открывается просто — сланцевый газ, об упоминании которого глава «Газпрома» господин Миллер еще год назад снисходительно ухмылялся, заявляя, что в обозримом будущем технологии не позволят сланцевому газу сколь-либо существенно влиять на мировой расклад газового рынка. Миллер или откровенно врет, или очень глуп.

Благодаря бурному развитию технологий, США за несколько лет превратились из импортера газа в его экспортера. Уже половина газовой потребности внутреннего, крупнейшего в мире рынка покрывается сланцевым газом. В США бум газомоторного топлива и газовых технологий. Это дешево, практично и экологично. Газ там действительно становится дешевле. Дешевле он становится на мировых рынках.

Поэтому очевидны причины стимулирования нашего внутреннего рынка на интенсивное потребление газа — надо как-то компенсировать потери. Парадокс только вот в том, что для российского потребителя газ будет только дорожать. Поэтому радоваться преждевременно. Ведь у нас не рынок, у нас государственно-чиновичья монополия. Причем, недальновидная и глупая.

Дима предложил платить коммунальные платежи авансом. Причем тут газ?..

СОДЕРЖАНИЕ

События и факты	4	Новости
Правительство ввело новый налог	16	Закон и человек
Завтрашний день коммерческой техники	24	Выставки
Время «Т»	34	Тест-драйв
Гибридные грузовики	46	Технологии
Быть или не быть мега-тракам	56	Технологии
«Воровайка» для честного бизнеса	58	Спецтехника
Scania выбирает Cummins	68	Партнерство
Самый большой самосвал	70	Спецтехника
Связующее звено	72	Агрегаты
Англицкий Volvo	76	Технологии
Arocs прибавил осей	78	Спецтехника
Сувениры для автоперевозчиков	80	Хобби

АВТОТРАК

№ 8 НОЯБРЬ 2013

СТР. 70

СТР. 72

СТР. 58

СТР. 46

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

КОММЕРЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР:
Феликс Бекерман

ОБОЗРЕВАТЕЛИ:
Алексей Мошков
Андрей Карасёв
Владимир Чехута

ДИЗАЙН И ВЕРСТКА:
Юлия Гольцева

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

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

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

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

WWW.AUTOTRUCK-PRESS.RU

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

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

СТР. 34

FUSO CANTER
ПРИБАВЛЯЕТ В ВЕСЕ

Концерн Daimler A.G., владеющий почти 90% акций компании Mitsubishi Fuso Trucks & Bus Corporation (MFTBC), представил Fuso Canter 2014 модельного года.

В продуктовой линейке MFTBC, выпускающей легкие грузовики Fuso Canter, появится модель Canter 9C15/9C18 полной массой 8,55 т. Шасси Canter 9C15/9C18 имеют полезную нагрузку 6 т.

Автомобили Fuso Canter полной массой больше 6,5 т комплектуются 3-литровыми дизелями мощностью 110 кВт (150 л.с.) или 129 кВт (175 л.с.). Двигатели оснащаются сажевым фильтром с системой понижения токсичности BlueTec 6, основанной на технологии SCR. В стандартную спецификацию автомобилей входит моторный тормоз мощностью 50 кВт, коробка передач с двойным сцеплением Duonic.

Начиная с 1 января 2014 г. легкие грузовики Fuso Canter массой до 6 т будут соответствовать экологическим требованиям Евро-5b+, а более тяжелые версии — Евро-6. Высокие экологические стандарты позволяет выполнять топливная система с давлением впрыска 2000 бар.

Грузовики Fuso Canter могут иметь 3 варианта кабин, 6 вариантов величины колесной базы и оснащаться тремя вариантами коробок мощности.

Также доступны грузовики Fuso Canter колесной формулы 4x4. Полноприводные модификации стали оснащаться пониженной передачей в стандартной комплектации. Такие грузовики могут преодолевать 60% подъем. В заднем мосту полноприводных грузовиков устанавливается самоблокирующий дифференциал.

Fuso Canter выпускаются с постоянным полным приводом (Full-time 4WD) и с подключаемым передним мостом (Part-time 4WD). Грузовики с Full-time 4WD оснащаются вискомуфтой LSD и имеют распределение мощности 30:70. В варианте Part-time 4WD передний привод включается клавишей активации раздаточной коробки поворотом ручек на крышках ступиц для введения в зацепление звездочек. Автомобили с подключаемым передним мостом имеют высокую посадку.

Бренд Mitsubishi Fuso Canter известен более 50 лет — с марта 1963 г. В настоящее время выпускаются грузовики седьмого поколения. Последнее обновление Fuso Canter претерпел в 2002 г.

ГАЗель Next

МЕНЯЕТ ВСЁ

Реклама

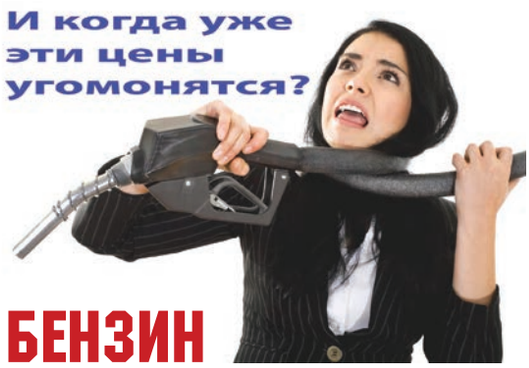
- **Оцинкованный кузов**
- **3 года гарантии или 150 000 км**
- **20 000 км интервал ТО**
- **4,6 руб – затраты на 1км пробега**[1]
- **от 699 000 руб. – цена**[2]
- **2 года – кредит и лизинг без переплаты**[3]

azgaz.ru
8-800-700-0-747

[4] GAZ FINANCIAL SERVICE

[5] GAZ ASSISTANCE

1 – Оценка фактических затрат на 1км из расчета пробега 180 тыс.км. за 3 года. При расчете учитывались: расходы на топливо, плановое ТО с учетом замены быстроизнашиваемых деталей, страховки и налоги. **2** – Для автомобиля Газель Next в комплектации шасси (A21R22). **3** – Субсидированная ставка по кредиту составляет 0% годовых и отражает затраты клиента на покупку автомобиля в кредит на основных условиях акции «Рассрочка на 2 года + ТО в кредит» при одновременном предоставлении официальным дилером «ГАЗ» специальной цены автомобиля, что делает такие затраты сопоставимыми с расходами на кредит со ставкой 0% годовых. Основные условия программы: кредит в рублях, срок 24 мес., первоначальный взнос от 50% стоимости автомобиля, процентная ставка в кредитном договоре 12,4%, в сумму кредита включены страховые премии по КАСКО, страхованию жизни и здоровья за весь срок действия кредитного договора. В сумму кредита включена стоимость ТО после 20 тыс. и после 40 тыс. км. пробега автомобиля. Кредит предоставляется ООО «Русфинанс Банк» (лицензия ЦБ РФ №1792 от 15.02.2006). Требования, предъявляемые к заемщику, определяются банком-партнером, подробности на сайте www.rusfinancebank.ru. Решение о выдаче кредита или отказе в выдаче кредита принимается банком-партнером. Лизинг без переплаты возможен при определенных условиях: аванс не менее 30%, срок лизинга 12-24 месяца, график платежей диграссивный. Компания-партнер ООО «Элемент Лизинг». Подробности в офисах продаж ООО «Элемент Лизинг». Срок действия предложения - до 31.12.2013г. Не является публичной офертой, определяемой ст. 437 (1) ГК РФ. **4** – ГАЗ Финаншиал сервис. Компания - партнер – ООО «Элемент Лизинг». 5 – ГАЗ Ассистанс.



БЕНЗИН ПОДОРОЖАЕТ НА 10% В 2014 ГОДУ

Применение налогового маневра в нефтегазовой сфере обернется для России повышением стоимости автомобильного топлива. По словам вице-премьера России Аркадия Дворковича, цены на бензин в следующем году поднимутся на 6-10 процентов.

Правительство РФ приняло решение о поэтапном снижении экспортных пошлин на нефть и одновременном повышении ставки НДПИ на нефть. Именно это отразится, по словам Дворковича, на стоимости бензина. Если автомобильное топливо подорожает на 10%, то литр Аи-95, который сейчас стоит на некоторых заправках почти 34 рубля, вырастет в цене как минимум до 37 рублей за литр. В худшем случае к концу 2014 года литр бензина может стоить и 40 рублей, а это для многих россиян — критическая цена.

Интересно, что одна из крупнейших нефтяных компаний России — «Лукойл» — прогнозирует повышение розничных цен на бензин в России в 2014 году на уровне 10-15%. Причиной этому станет «налоговый маневр» — одновременное снижение экспортных пошлин и рост налога на добычу полезных ископаемых.

СРЕДНЮЮ СКОРОСТЬ В ПОДМОСКОВЬЕ БУДУТ ИЗМЕРЯТЬ 50 КАМЕР

В Московской области установят 50 новых видеокамер, которые будут измерять среднюю скорость автомобилей. Комплексы видеофиксации установят в декабре текущего года.

Новые камеры появятся на четырех федеральных трассах Подмосковья. На Новорязанском шоссе (М-5 «Урал») установят 19 комплексов – 15 в сторону области и 4 в сторону Москвы. На трассе М-10 «Россия» появятся 11 камер. На Горьковском шоссе (М-7 «Волга») разместят по 5 регистраторов в оба направления. 10 камер появится на дороге А-104 «Москва–Дмитров–Дубна». Каждое из устройств фиксирует, во сколько мимо него проехал автомобиль. Далее расстояние между двумя регистраторами делится на время, за которое его преодолела машина. Если полученная величина выше предельно допустимой скорости на данном участке, то автовладельцу придет штраф вместе с фотоснимками, полученными с регистратора.

Цену на автомобильный газ хотят привязать к дизельному топливу

Минэнерго выступило с предложением ввести новые стандарты, согласно которым цена на газ для автомобилей будет привязана к стоимости дизельного топлива. Такое решение приведет к удорожанию газомоторного топлива в среднем на два рубля за литр. Обоснование у инициативы сугубо экономическое.

Согласно постановлению правительства от 1993 года, цена на газ не должна превышать 50% от цены на бензин А-76. Но привязка давно устарела, А-76 в России уже не производится. На деле для расчета верхней планки цены газомоторного топлива давно используется цена А-80, но объемы его производства довольно малы. По мнению чиновников из Минэнерго, привязка к стоимости дизельного топлива не противоречит логике.

«Основная масса техники, переводимой на газ, – это сельхозтехника, автобусы, автомобили ЖКХ. Эти машины преимущественно работают на дизеле. Дизтопливо производится в достаточных объемах и должно торговаться на бирже, что гарантирует формирование рыночной цены», – говорят в Минэнерго.

На сегодняшний день стоимость газа на разных заправках колеблется от 15 до 18 рублей. А вот стоимость дизельного топлива намного выше – она составляет уже почти 34 рубля за литр.

Scania Streamline

Scania. Всегда на шаг впереди.

Мы создали новую Scania Streamline -
потому что знаем, что Вы выбираете только лучшее.
Встречайте новую линейку магистральных автомобилей!

*Узнайте больше у дилеров Scania
Горячая Линия Scania 8 800 505 55 00
Страница Scania Streamline www4.scania.com/ru/Streamline

SCANIA
ООО «Скания-Русь»
www.scania.ru

ДОРОЖНИКИ ПРЕДЛАГАЮТ СДЕЛАТЬ ПОЛОСЫ НА ДОРОГАХ УЖЕ

Мысль о необходимости «уплотнить» дороги озвучил руководитель госкомпании «Автодор», занимающейся строительством и эксплуатацией платных дорог. Этот вопрос кажется Сергею Кельбаху настолько важным, что лоббирование узких полос чиновник назвал «крестовым походом».

Идею уменьшить ширину полос на российских дорогах глава госкомпании «Автодор» озвучил в кулуарах проходящего в Токио транспортного конгресса. По словам Сергея Кельбаха, лучшим доказательством эффективности такого шага является плотность сети в японских городах.

«Я убедился, что полоса 3,20 м вполне позволяет всем двигаться – большим автобусам и так далее. На скоростных дорогах – 3,5 м», – заявил Кельбах. В России каждая полоса на автомагистрали имеет ширину 3 метра 75 сантиметров. По словам руководителя «Автодора», это часто забывают принять во внимание, когда сравнивают стоимость дорог в разных странах: «Мы же сравниваем слона и бегемота: вот километр дороги в Германии столько-то стоит, а в России – столько-то. Но в Германии – 3,5 м, а не 3,75. И километр дороги в России, особенно шестиполосной, – он значительно шире, считайте, на каждой полосе на 25 см больше».

Процесс изменения стандартов дорожного строительства – дело небыстрое, в чем Сергей Кельбах отдает себе отчет: «Это отдельный «крестовый поход», который надо будет начинать. По крайней мере, возбудить все это».

Госдума отказалась вводить штраф за езду на зимней резине летом

Депутаты Госдумы отклонили два законопроекта, которые запрещают ездить на автомобиле на летних шинах зимой и на зимних покрышках — летом. Предлагалось ввести календарь смены резины. Так, зимние шины автовладельцы должны были использовать с 1 декабря по 28 февраля в обязательном порядке.

Один из документов был подготовлен депутатами из Санкт-Петербурга. Они предложили установить запрет на эксплуатацию легковых и грузовых машин (массой до 3,5 тонн) в период с 1 декабря по 28 февраля без использования зимних шин.

Также законопроектом предлагалось установить запрет на использование шипованных шин в период с 1 ноября по 31 марта за исключением отдельных субъектов РФ, перечень которых должно было утверждать правительство.

Что интересно, зимние нешипованные шины, согласно документу депутатов из Петербурга, можно было использовать в течение всего года без ограничения.

Сообщается, что профильный комитет Госдумы по транспорту рекомендовал отклонить оба законопроекта, отметив, что они подготовлены без учета положений технического регламента Таможенного союза, который вступает в силу с 1 января 2015 года. Регламент же четко прописывает эксплуатацию зимних и летних покрышек.

Представляем полностью синтетическое масло
для высокомощных дизельных двигателей
Mobil Delvac 1 LE 5W-30. Обладает необходимыми
преимуществами для Вашего автопарка:
повышенная экономия топлива и возможность
увеличения интервалов замены масла.
Узнайте больше на www.mobildelvac.ru
Mobil Delvac 1
Синтетика – двигатель Вашего бизнеса
Много ли грузовиков
столь же надежны
после трех миллионов
километров?
© 2013 Корпорация Exxon Mobil. Mobil и Mobil Delvac являются торговыми
знаками корпорации Exxon Mobil или одной из ее дочерних компаний. Реклама.

Полная линейка смазочных материалов «Шелл» в сети сто Truck Center

23 октября 2013 года в г. Казани состоялось подписание договора между ООО «Шелл Нефть» и федеральной сетью станций технического обслуживания Truck Center на поставку полной индустриальной линейки смазочных материалов «Шелл».

Truck Center является официальным сервис-партнером MAN, DAF, Iveco, Ford Trucks по обслуживанию грузовых автомобилей и прицепной техники. По условиям договора на все станции этой крупнейшей российской сети СТО будут поставляться моторные — около 80% от общего объема, трансмиссионные и пластические смазки.

Договор предполагает реализацию смазочных материалов «Шелл» в течение пяти лет. Со стороны «Шелл» предусматривается вложение инвестиций для совместного продвижения смазочных материалов на территории Российской Федерации. Главным критерием, по которому Truck Center в результате тендера выбрал именно компанию «Шелл», стала ценовая политика производителя масел. Стратегическим инвестором сети СТО Truck Center и партнером проекта является ОАО «АК БАРС БАНК».

В церемонии подписания приняли участие генеральный директор ООО «Шелл Нефть», руководитель направления по продвижению смазочных материалов в России и странах Центральной и Восточной Европы Вильям Козик, генеральный директор ООО «Трак Центр Казань» Денис Макаров, председатель правления ОАО «АК БАРС БАНК» Роберт Миннегалиев и заместитель председателя правления ОАО «АК БАРС БАНК» Булат Давлетшин.

Федеральная сеть СТО Truck Center начиналась с одной станции ТО под Казанью в 2008 г. Кроме открытия станции компания закупила около 3000 новых грузовых автомобилей MAN для последующей перепродажи. Планы окупаемости проекта в 6,5 лет пришлось пересмотреть в связи с кризисом. Но, тем не менее, компания успешно преодолела трудности, и в данный момент в активе компании 10 сервисных станций в городах Казань, Елабуга, Самара, Уфа, Нижний Новгород, Краснодар, Тюмень, Пенза, Сочи и Великий Новгород. В 2014 г планируется открыть станцию в Москве.

Все станции строятся по единому формату, полностью соответствующему строгим европейским стандартам. Центральный офис расположен в городе Казань.

«ИРИТО» БУДЕТ ПРОДАВАТЬ LCV КИТАЙСКОЙ МАРКИ DFSK

Компания «ИРИТО» стала эксклюзивным импортером китайского производителя легких коммерческих автомобилей DFSK. Поставщик намерен создать крупную дилерскую сеть, которая охватит всю Россию.

Предполагается, что изначально на российский рынок будут поставляться модели DFSK V21, V22 и V25, относящиеся к сегменту LCV. Планируется, что машины появятся в дилерских центрах уже в конце текущего года.

«ИРИТО» намерена осуществлять поставку автомобилей и запчастей к ним, продажу, сервисное обслуживание и гарантию. На данный момент время импортер привлекает региональных партнеров и рассчитывает открыть порядка 70 автоцентров DFSK.

НОВЫЙ VOLVO FMX. АТЛЕТ В СВЕРХТЯЖЕЛОМ ВЕСЕ

Бесплатная линия Volvo: 8 (800) 100 34 40
www.volvotrucks.ru

Volvo Trucks. Создавая будущее

Mercedes-Benz Citan получил два новых двигателя и 7-местный вариант кабины

Немецкий автопроизводитель Mercedes-Benz представил семиместный фургон Citan Crewbus 2014 модельного года, который поступит в продажу весной следующего года.

Citan Crewbus представляет собой удлиненную версию стандартного фургона Citan, получившую два дополнительных сиденья третьего ряда, которые при желании можно сложить или вообще убрать. Фургон был специально разработан для компаний, которые занимаются коммерческими перевозками пассажиров или грузов.

Кроме добавленной семиместной версии, Mercedes-Benz также расширил линейку двигателей для стандартного фургона Citan, добавив 1,5-литровый дизельный агрегат мощностью 110 л.с. для топовой модели Citan 111 CDI и 1,2-литровый бензиновый агрегат мощностью 113 л.с. для Citan 112.

Citan 111 CDI разгоняется от 0 до 100 км/ч за 12,3 секунды и развивает максимальную скорость 170 км/ч. Несмотря на то, что характеристики производительности мотора не сильно впечатляют, расход топлива точно сможет порадовать. При оснащении дополнительным пакетом BlueEfficiency, который включает систему старт/стоп, Citan 111 CDI в смешанном цикле потребляет 4,4 л на 100 км. Цены в Германии на фургон Citan 111 CDI начинаются от 17 130 евро (23 140 долларов США).

Новая бензиновая версия Citan 112 может разогнаться от 0 до 100 км/ч за 11,7 и развивает максимальную скорость 173 км/ч. Расход топлива в смешанном цикле составляет 6,1 л на 100 км. Citan 112 стоит дешевле, чем Citan 111 CDI — цена начинается от 15 810 евро (20 500 долларов США).

Оба мотора будут работать в паре с шестиступенчатой механической коробкой передач.

НОВЫЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ ОТЛОЖИЛИ НА НЕОПРЕДЕЛЕННЫЙ СРОК

Европейский союз принял решение отложить принятие жестких экологических требований к автомобилям. Согласно им, планировалось ограничить к 2020 году выбросы CO2 на уровне 95 граммов на один километр пути. Против нововведения выступила канцлер Германии Ангела Меркель, которая в конечном счете и повлияла на отмену соответствующего решения. По данным итальянской газеты La Repubblica, Меркель могла получить взятку от концерна BMW. Источник утверждает, что три акционера баварской марки могли заплатить Меркель порядка 700 000 евро. При этом никакого подтверждения этой информации газета не указывает. Впервые о резком, но поэтапном снижении допустимых норм выбросов вредных веществ в атмосферу двигателями в Европе заговорили в 2007 году. Однако спустя год представители Германии и Франции провалили голосование, предложив более плавное снижение CO2 в период с 2012 по 2015 год. На сегодняшний день основные положения по экологическим нормам для автопроизводителей закреплены в стандарте Евро-5. Эта норма была введена в 27 странах ЕС 1 сентября 2009 года, однако содержание в выхлопе углекислого газа (CO2) ей не оговаривается.

Изменения коснулись участков от 51-го до 71-го километра, от 76-го до 103-го километра и от 113-го до 120-го километра. Это первый в России случай, когда разрешенная скорость для легковых и грузовых автомобилей с максимальной массой не более 3,5 тонны увеличивается до такой величины.

Шестого августа 2013 года вступили в силу изменения в правила дорожного движения, согласно которым компания, управляющая дорогой класса А1 или автомагистралью, может повысить допустимую скорость до 130 километров в час. При этом водитель должен убедиться, что дорожные знаки разрешают это сделать.

Федеральная автомобильная дорога М4 (Москва–Воронеж–Ростов-на-Дону–Краснодар–Новороссийск), протяженность которой превышает 1,5 тысячи километров, соединяет центральные районы Европейской части России с Северным Кавказом, Черноморским побережьем и портом Новороссийск.

НА ТРЕХ УЧАСТКАХ ТРАССЫ М4 МОЖНО РАЗГОНЯТЬСЯ ДО 130 КМ/Ч

Разрешенная скорость на трех подмосковных участках федеральной автотрассы М4 «Дон» увеличена до 130 километров в час, сообщает госкомпания «Автодор», под чьим управлением находится дорога.

Минпромторг разработает новый налог для водителей

В скором времени водителей ждет новый налог — экологический. Его проработкой уже занялся Минпромторг. Согласно планируемому документу, владельцам машин с низким экологическим классом придется доплачивать за вредные выбросы.

По словам замминистра промышленности и торговли Алексея Рахманова, ведомство уже договорилось с министерством финансов об общих принципах перехода с транспортного налога на экологический. Чиновник обратил внимание на то, что возраст порядка 47% автомобилей в стране превышает 10 лет. Средний же возраст автомобилей в России составляет 8 лет. Однако авторы нового налога обращают внимание, в первую очередь, на экологический класс автомобилей.

«Если взять Владивосток, там практически тысяча автомобилей на тысячу жителей, то есть каждый горожанин имеет как минимум одну машину. А средний возраст парка остается достаточно высоким — 82 процента авто старше 10 лет», — пояснил Рахманов.

Кроме того, Минпромторг предлагает ввести еще и ограничение сроков эксплуатации автомобилей. Однако касаться это будет исключительно коммерческого транспорта. Для частных владельцев автомобилей единственным препятствием станет высокий налог в случае, если машина не будет отвечать экологическим требованиям.

Переговоры об объединении КамАЗа и МАЗа зашли в тупик

Переговоры об объединении белорусского МАЗа с российским КамАЗом зашли в тупик. Президент Беларуси Александр Лукашенко заявил, что его не устраивают предложения российской стороны. Россия же не хочет соглашаться на сотрудничество на заведомо невыгодных для себя условиях.

Планировалось, что два крупнейших в Таможенном союзе производителя грузовиков могут быть объединены на базе СП «Росбелавто», куда правительство Беларуси внесет 75% акций МАЗа, а ГК «Ростех» — 49,9% акций КамАЗа.

Беларусь не устраивает, что от российской стороны не поступило плана модернизации МАЗа и информации об объеме потенциальных инвестиций. «Не получится ли так, что вы предприятие заберете за бесценок путем так называемой передачи акций, всех этих махинаций, а потом МАЗ будет выпускать только диски для автомобилей?», — заявил Лукашенко. Он предложил без создания СП разработать совместную стратегию производства грузовиков и их продаж.

В КамАЗе пояснили, что создание совместной сети сбыта не представляет для компании никакого интереса. «У КамАЗа самая развитая среди производителей грузовиков дилерская сеть в России, и продавать через нее продукцию конкурента как минимум нелогично. А белорусский рынок грузовиков маленький, и большой выгоды от совместных продаж там нет», — пояснили в компании.

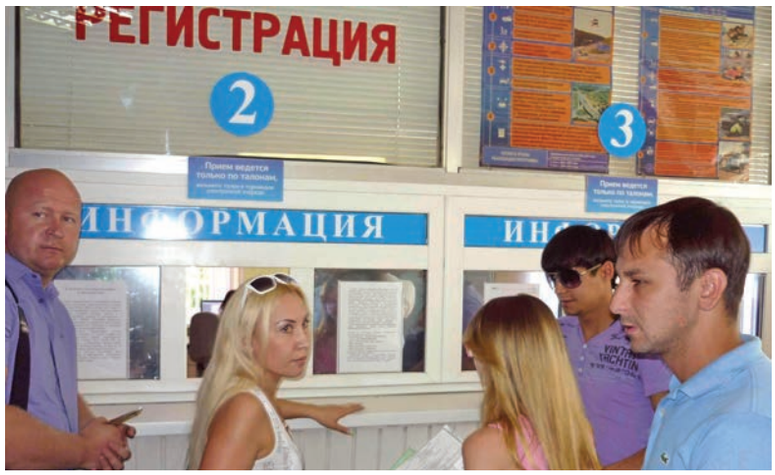
КАМАЗ НАЧАЛ ВЫПУСК НОВОГО МАГИСТРАЛЬНОГО ТЯГАЧА

С конвейера автомобильного завода КамАЗ сошел первый серийный КАМАЗ-5490. Положено начало отработке серийного производства магистрального тягача, который должен стать флагманом этого сегмента камазовской продукции.

Автомобиль уже был представлен широкой публике на Международной выставке «Комтранс-2013». Отличительной чертой магистрального тягача станет кабина, за основу которой взята кабина Mercedes-Benz из семейства Axor. Современный дизайн и ее обтекаемые формы позволят значительно улучшить не только аэродинамические характеристики грузовика, но и его потребительские свойства.

Существенные изменения произошли и в самом салоне. За водительским и пассажирским креслами разместились два спальных места. Для удобства водителя и пассажира сиденья оснастили пневмосистемой.

Кроме этого в комплектацию вошло много электронных систем, которые существенно облегчат жизнь водителя в пути. В частности, автомобиль получил кондиционер, круиз-контроль, обеспечивающий безопасное вождение, электрические стеклоподъемники и регулируемую рулевую колонку, позволяющую подстраивать положение руля водителем «под себя». Высокая крыша дала возможность на панели над ветровым стеклом разместить несколько дополнительных и вместительных полок. Эти новшества должны значительно повысить уровень комфорта в салоне нового КАМАЗа. Огромное значение при создании автомобиля конструкторы уделили активной безопасности. В КАМАЗ-5490 применены электронные системы EBS, ESP и ECAS.



НОВЫЕ ПРАВИЛА РЕГИСТРАЦИИ АВТОМОБИЛЕЙ ВСТУПИЛИ В СИЛУ

С 15 октября вступили в силу новые правила регистрации транспортных средств — приказ МВД N605 о новом регламенте. Главное изменение, которое произошло — это закрепление номерного знака за автомобилем. Таким образом, теперь при продаже транспортного средства предварительное снятие машины с учета не потребуется.

Это значит, что все автомобили теперь должны продаваться вместе с номером. Исключение составляют машины, списанные в утиль. Собственник транспортного средства меняется не на основании регистрационных данных, а на основании договора купли-продажи. Приобретя автомобиль, новый хозяин должен будет обратиться в ГИБДД в течение первых 10 дней для того, чтобы были внесены соответствующие изменения регистрационных данных. При внесении изменений собственник может указать, что он хочет сменить номера. В этом случае процесс регистрации обойдется дороже.

Кроме того, у предыдущего владельца появилась возможность сохранения номеров за собой. В этом случае хозяин автомобиля до продажи должен будет обратиться в ГИБДД с соответствующим заявлением. Транспортному средству присвоят новые знаки, с которыми оно и будет продаваться.

Еще одним важным изменением станет возможность изготовления дубликатов номеров. В случае утери регистрационных знаков владельцу можно обратиться в частную компанию, которая специализируется на выпуске дубликатов регистрационных знаков.

Госдума обязала российских автопроизводителей уплачивать утилизационный сбор

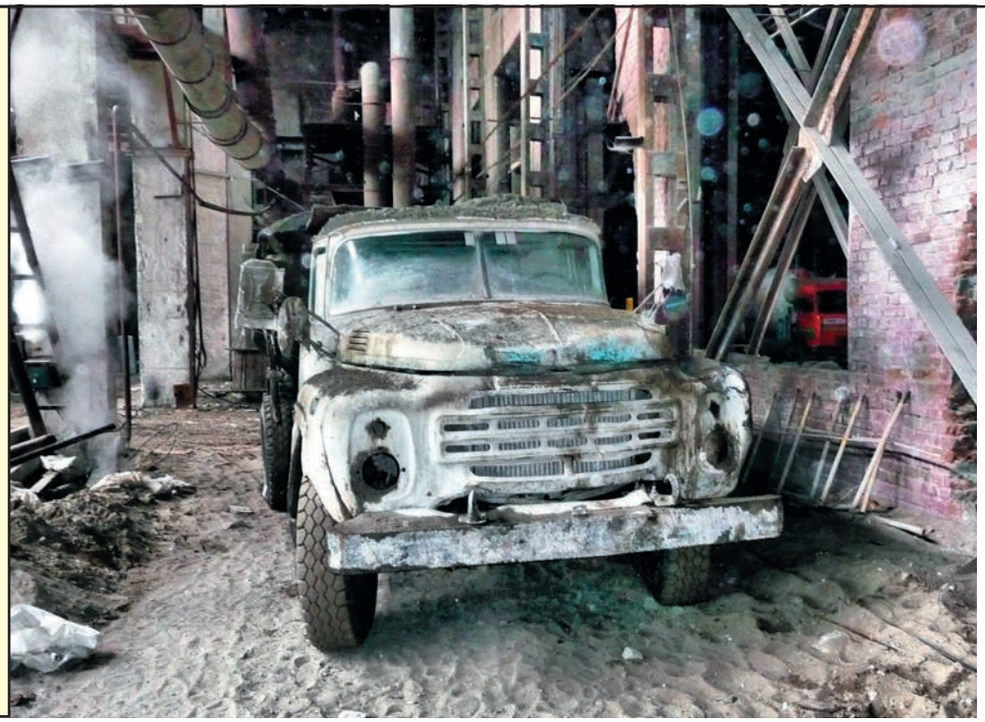
С 1 января 2014 года утилизационный сбор в России будут уплачивать все автопроизводители. Утилизационный сбор будет уплачиваться за каждое колесное транспортное средство, ввозимое в Россию или производимое на ее территории. Виды и категории транспорта, а также порядок исчисления сбора будут определяться правительством.

При установлении размера утилизационного сбора будут учитываться год выпуска автомобиля, его масса и другие физические характеристики, оказывающие влияние на затраты, связанные с утилизацией. При этом производители транспортных средств лишаются возможности принятия обязательства по обеспечению последующего безопасного обращения с утратившими потребительские свойства автомобилями вместо уплаты утилизационного сбора. Отменяется освобождение от уплаты утилизационного сбора в отношении транспортных средств, помещенных под таможенную процедуру свободной таможенной зоны Калининградской области.

Документ направлен на адаптацию российского законодательства к условиям членства во Всемирной торговой организации (ВТО) и на введение обязательной уплаты утилизационного сбора всеми участниками рынка. Принятием данного закона РФ исполнит свои обязательства члена ВТО по созданию равных условий для отечественных производителей и импортеров.

ЗиЛ умер: да здравствует ЗиЛ!

После того, как от сотрудничества с правительством Москвы в деле возрождения «Завода им. Лихачева» отказались Renault, альянс Peugeot/Citroën и Hyundai, в вопросе можно было бы поставить точку. Ан нет, упавшее знамя сомнительной международной кооперации подхватил FIAT…



Мы – язычники. Придумываем себе идолов, поклоняемся им, креативно создавая по любому поводу. Поскольку фантазия у нас безумная, а масштаб избыточный, то идолов мы придумываем на каждом шагу, но лучше всего нам удаются не скромные чудачества типа брачного замка на перилах моста или просто брошенной в водоем монетки, а сокрушительные затеи вроде мавзолея Ленина, проект Marussia, эстафеты олимпийского огня или завода ЗиЛ.

Ленин чрезвычайно затратен, пребывает в одном из самых дорогих домов столицы, обременяя город и страну содержанием уникальной недвижимости, но уж точно никогда не встанет, не пойдет, не скажет ни слова, хотя, как увесистый аргумент, все еще используется в общественных дискуссиях, имеет поклонников и языческие обряды вокруг тела.

Marussia – PR проект, придуманный не для того, чтобы в России случился свой внезапный спортивный автомобиль, заграница ахнула, а мы тряхнули компетенцией. Виртуальная машина была входным билетом конкретного человека в избранный круг чрезвычайно закрытых и недоступных людей, создавших для себя клуб «Формулы-1». Задачу «Маруся» выполнила, и благодаря ей наш олигарх оказался за одним столом с князем Монако Альбером Вторым, а мы до сих пор поклоняемся русской фирме, якобы бьющейся над созданием отечественного суперкара и гордимся талантом эстрадного артиста, оказавшегося еще и инженером.

Языческий обряд преклонения огню, зажженному в Греции и путешествующего по России в преддверии Олимпиады, выстраивает страну на региональные молебны, опустошая бюджет и вызывая недоумение у задумчивых и экстаз у бездумных. РПЦ помалкивает...

ЗиЛ умер. Его больше нет. Здание пошло под снос. Бессмысленное производство самого плохого грузовика страны с 2011 года остаточно спрятано в Саратовской области на ЗАО «Петровский завод автозапчастей АМО ЗиЛ» и не имеет к Москве отношения. Но идол в наличии, а 64% его акций контролирует правительство Москвы. Проект «Кортеж» по изобретению лимузина для Путина породит автомобиль марки ЗиЛ, на месте завода опять построят завод, а иностранцы так и вьются вокруг с предложениями начать выпускать на нем свою технику. Легенда не только жива, но и находит желающих помолиться.

Строительство завода на месте завода объяснимо. Если просто передать землю девелоперам, получится микрорайон на месте вековой

помойки с красивым видом на реку и неплохой транспортной привязкой. Но тогда деньги уйдут по сторонним застройщикам. А если поиграть в возрождение национального символа, возглавив процесс реставрации идола силами столичной власти, откат обогреет личные счета в грандиозном масштабе, а Москва получит такое важное для города производство тяжелой техники. Берлин ничего подобного не имеет, Париж от производства автомобилей избавился, Лондон тоже обходится без своего автозавода, да и Мадрид себя нормально чувствует просто столицей, а не индустриальным центром Вселенной. И в Нью-Йорке грузовики никто не собирает, и даже в Вашингтоне их нет. А Москве грузовик необходим. Потому, что можно хорошо потратиться, подсобрав инвестиции с населения методом оптимизации тарифов ЖКХ, упорядочением парковочного пространства и новыми видеокамерами.

Но поскольку завода больше нет, производства не существует, и даже легковому ЗиЛу преклоняться будет еще один отставной идол СССР – умерший институт НАМИ, для обеспечения прикрытия необходимы иностранцы. Со времен Петра Первого они обеспечивают весомость, заведомо уважаемы и несут с собой легенду безупречного чутья на выгодные проекты. Поэтому от московской власти все время тихо распространяются слухи одинакового содержания, но с разными именами. В них ответственно заявляется, что нашему языческому идолу готов поклониться следующий иностранец. Особенно пикантно регулярное возникновение FIAT: упоминается как инвестор, ищущий площадку под будущее производство.

ЗиЛ не нужен. Ни как завод, ни как автомобиль. Он годится для тихой страницы в истории страны. Но отныне это идол для поклонения. И на обряды вокруг него, на поддержку легенды и на расцвет язычества никаких денег не жалко, поскольку на этом можно хорошо заработать. Поэтому нам создадут еще один мавзолей. Авторитетные иностранцы с готовностью похлопают и возложат венки. Власть гордо ткнет нам в нос собственный успех. А мы ничего не получим. Кроме обязанности языческого поклонения и, естественно, содержания за свой счет.

ГАИ показала, как обмануть

Обмануть комплексы фотовидеофиксации правонарушений «Стрелка», «Автоураган», «Кордон» и «Кречет» попытались добровольцы при поддержке автоинспекции на подмосковном автодроме Moscow Raceway. Четырнадцати волонтерам из двадцати четырех это удалось

Акция, инициированная ГАИ, вызвала жгучий интерес моторизованных россиян. Что, в принципе, понятно, если учесть, что только в прошлом году из 65 миллионов нарушений Правил дорожного движения 27 миллионов выявили именно с помощью видеокамер (их по всей стране установлено более 2,7 тысячи стационарных и около 3,7 тысячи передвижных). А за девять месяцев 2013 года камеры зафиксировали уже 26 миллионов нарушений, что на 64,8% больше, чем за аналогичный период 2012 года, – более половины от общего количества постановлений, вынесенных в отношении водителей в текущем году (правда, к снижению аварийности эти гаджеты глобально не привели, занимаясь лишь пополнением бюджета, но это уже совершенно другая история). И если сейчас в большинстве случаев речь идет о таком нарушении, как превышение скоростного режима, то в самом недалеком будущем комплексы фиксации в массовом же порядке начнут наказывать и за выезд на «встречку» и «выделенку», и за проезд на красный свет, и за пересечение «стоп-линии», и, разумеется, за неправильную парковку-стоянку. Санкции же за эти дорожные провинности выросли с 1 сентября текущего года многократно – вплоть до лишения «прав». Вот и пытается моторизованная россий-

ская братия уйти от ответственности, всячески колдуя над номерными знаками. И, надо сказать, более чем успешно. Именно этот факт вынудил гаишников провести эксперимент, призванный доказать, что мухлевать с «жестянками» бесполезно.

Но вот что любопытно. В большинстве отчетов о мероприятии очень хитро обходится момент с заклеиванием одной или нескольких цифр регистрационного знака специальной пленкой. А именно этот вариант борьбы с камерами выбирает сейчас большинство незаконопослушных водил. И число фирм, торгующих такой пленкой, растет как на дрожжах, а их маркетинговая политика весьма агрессивна – миллионы автовладельцев еженедельно получают на свои мобильники SMS-сообщения соответствующего характера. Причем не все подряд, а только те, кто был оштрафован камерами за последние пять-шесть месяцев. То есть фирмачи грамотно определили целевую аудиторию и, очевидно, получают данные о ней из источников в ГИБДД. И, как рассказал редакции один из таких торговцев, от клиентов отбоя нет. А вот жалоб на то, что пленка «не работает», практически не поступает.

Вот и затеяла ГИБДД «сеанс черной магии с последующим ее разоблачением». Однако в ее отчетах о действенности пленки – ни слова. Публике рассказывают об успешных, но экзотических способах обмана, подразумевающих порчу «жестянок». А о том, что простой, но действенный «пленочный» вариант – самый успешный, опасливо молчат. Подтверждая тем самым, что против лома все же есть приемы.

Однако если вы захотите таким образом уйти от ответственности, помните, что рискуете слишком многим. Так, согласно ст. 12.2 КОАП РФ, «управление транспортным средством с государственными регистрационными знаками, оборудованными с применением материалов, препятствующих или затрудняющих их идентификацию, влечет наложение административного штрафа в размере пяти тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от одного до трех месяцев». И пусть не каждый инспектор ДПС с ходу заметит «наклейку», но рано или поздно это случится. И стоит ли рисковать?

Осеннее обострение МВД

Очередное, уже пятое или шестое на памяти нынешнего поколения российских шоферов перепечатывание водительских «прав» совсем не за горами. МВД разработало проект приказа о новом внешнем виде водительских удостоверений.

Напомним, что, согласно новому закону, с 5 ноября в России вводятся новые категории водительских прав, причем впервые удостоверения нужно будет получать и водителям скутеров (кроме того, появляется возможность проходить обучение на машине с автоматической коробкой передач). Но всем стало очевидно, что реформа фактически застопорилась – чиновники так и не удосужились подготовить множество подзаконных актов и разработать программы для обучения водителей. Мало того, до недавнего времени вообще было неясно, кто же должен придумывать эти программы – Минтранс и Минобрнауки? Ибо первый хотел обучать только профессиональных водителей, а Министерство образования вообще не планировало брать на себя ответственность по обучению водителей. А еще нас ждет целый букет новых подкатегорий и отметок, до сих пор вызывающих улыбку недоумения на лицах опытных водителей. Например, о разрешении вождения лишь машин с автоматической трансмиссией. Или «С1» – для управления грузовиком с разрешенной массой не более 7500 кг. Непонятно, кто это придумал: что, сие облегчит участь сдающих экзамен на «права» водителей? Мол, если человек не собирается в жизни водить машину с «механикой» – пусть сдает экзамен на авто с «автоматом» и якобы не мучается. То же и с грузоподъемностью грузовиков. То есть, вместо того, чтобы заставить автошколы лучше учить курсантов, власти фактически решили снизить требования

к водительской квалификации (если, конечно, о ней тут вообще уместно говорить) выпускников. Странно, что «светлые головы» не придумали что-то вроде сдачи «облегченного» теоретического экзамена: для тех, скажем, кто не собирается ездить в пределах населенных пунктов! А что, классная идея, по-моему: выучил минимальное количество дорожных знаков и ситуаций (встречающихся исключительно на трассах) – и порядок, получил облегченные «права» с пометкой «для езды вне города»! Все для удобства сдающих, чего уж тут мелочиться...

Так или иначе, но смешные новые категории в «правах» появились, и МВД к этому делу подготовилось как могло. Кстати, в отличие от пока еще действующего ныне стандарта «прав» из советских времен возвращается отметка о вождении машины «только в очках». Смысл ее появления совершенно не поддается какой-либо мотивации: до сих пор никому даже в голову не приходила бредовая мысль собирать статистику ДТП по причине близорукости водителей. Но... Чем бы правоохранитель ни тешился – лишь бы взяток не брал!

Согласно новой редакции закона «О безопасности дорожного движения» в России должны появиться следующие категории транспортных средств:

категория «A» – мотоциклы;

подкатегория «A1» – мотоциклы с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания, не превышающим 125 кубических сантиметров, и максимальной мощностью, не превышающей 11 киловатт;

категория «B» – автомобили (за исключением транспортных средств категории «A»), разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 килограммов и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми; автомобили категории «B», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов; автомобили категории «B», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 3500 килограммов;

подкатегория «B1» – трициклы и квадроциклы;

категория «C» – автомобили, за исключением автомобилей категории «D», разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 килограммов; автомобили категории «C», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;

подкатегория «C1» – автомобили, за исключением автомобилей категории «D», разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 килограммов, но не превышает 7500 килограммов; автомобили подкатегории «C1», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;

категория «D» – автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми сидячих мест, помимо сиденья водителя; автомобили категории «D», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;

подкатегория «D1» – автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми, но не более шестнадцати сидячих мест, помимо сиденья водителя; автомобили подкатегории «D1», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;

категория «BE» – автомобили категории «B», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов и превышает массу автомобиля без нагрузки; автомобили категории «B», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств превышает 3500 килограммов;

категория «CE» – автомобили категории «C», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов;

категория «DE» – автомобили категории «D», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов; сочлененные автобусы;

подкатегория «C1E» – автомобили подкатегории «C1», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 12 000 килограммов;

подкатегория «D1E» – автомобили подкатегории «D1», сцепленные с прицепом, который не предназначен для перевозки пассажиров, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 12 000 килограммов.

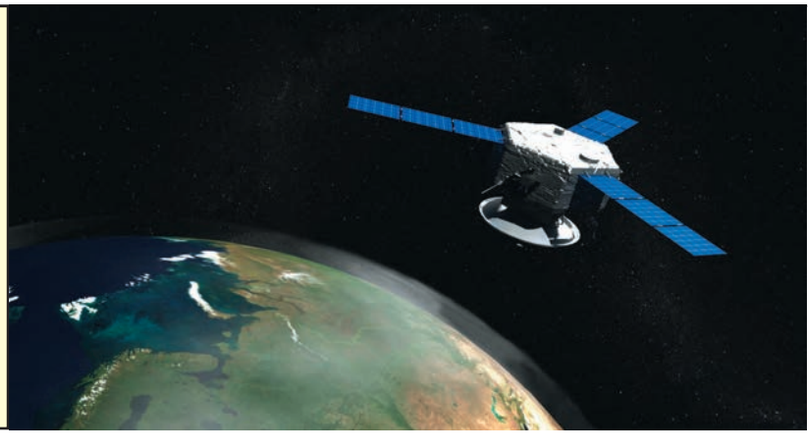
категория «Tm» – трамваи;

категория «Tb» – троллейбусы;

категория «M» – мопеды и легкие квадроциклы.

Дума узаконила тук-тук

Медленно, но верно приближается закат эры камер автоматической фиксации правонарушений. Стараниями властей их уже очень скоро заменят стандартно устанавливаемые в машины «жучки» от «ЭРА-ГЛОНАСС».



На самом деле мы все буквально присутствуем при родах новейшего поколения «Большого брата» – Госдума приняла в первом чтении законопроект, описывающий то, как будет работать так называемая система экстренного реагирования при авариях на базе «ЭРА-ГЛОНАСС».

По данным РИА «Новости», документ устанавливает правовые основы функционирования, определяет правовой статус и назначение системы, устанавливает порядок формирования ресурсов для обработки информации, получаемой от устройств на автомобилях, а также правовой режим имущества, входящего в инфраструктуру системы.

Согласно ему, ГЛОНАСС-содержащие системы будут насильственно внедрять в автомобили на российских дорогах постепенно, хотя сама система, по заверениям некоторых депутатов, будет готова к запуску уже в этом году. С 2015 года модули системы будут в обязательном порядке устанавливаться на автомобилях стран Таможенного союза.

Как утверждается в пояснительной записке, взимание какой-либо абонентской платы с владельца «оглонассенной» таким образом машины не предусмотрено. Однако, как мы знаем из опыта, подобные мелкие недочеты устраняются нашей Думой буквально в течение одной парламентской сессии. Так что факт отсутствия запланированных поборов поначалу в принципе не говорит ни о чем.

Еще более умилительно выглядят заверения авторов законопроекта, что один «тревожный аппарат» будет стоить около 3000 рублей, его установка – примерно 1500 рублей. С таким умением прогнозировать цены на много лет вперед – как минимум на три года(!) – разработчикам законопроекта надо не терять время в Госдуме, по партийной команде кнопки нажимая, а в Минфине бюджеты планировать, на бирже играть или, на худой конец, на ипподроме миллионы на скачках зарабатывать. Можно сказать, святые люди – кладут такой талантище на законодательный алтарь!

Возвращаясь к букве законопроекта, скажем: на первых порах планируется, что это будет «экстренная кнопка» в машине, которую должен будет нажимать человек. Но уже с 2017 года модуль начнет срабатывать автоматически: при аварии информация о ее месте и времени будет улетать в диспетчерский центр.

Особо симпатично и доверительно выглядят уверения авторов проекта, будто аппаратура, устанавливаемая в машинах, не будет «осуществлять постоянную передачу информации о местоположении транспортного средства, слежение за местоположением автомобиля в этой системе технически невозможно». Что ж, гражданина с хирургически удаленной способностью к логическому мышлению такие уверения наверняка убедят полностью. Но мало-мальски знакомый с компьютером или с современным мобильным телефоном человек немедленно «сложит два плюс два»: если система способна отправлять куда-то на сторону информацию по команде банального датчика удара, то уж «зашитая» в микросхеме блока управления программка может делать это в любое удобное для «операторов в штатском» время. А уж кто и кому потом эти данные будет передавать и продавать, знают, видимо, лишь «провидцы» из Госдумы, придумавшие данный законопроект.

Сначала сделали, потом задумались...

В Москве, как известно, транспортом правят исключительно матерые «профи». Оказывается, власти только-только «приступили к разработке дорожных карт», которые должны будут гармонизировать перемещения грузовиков по городу.

В частности, для этого будут выделены места для кратковременной парковки грузовиков, доставляющих товары в пределы Садового кольца. Уже сейчас внутри Бульварного кольца грузовик не разгрузишь бесплатно – либо оплачивай парковку, либо плати штраф. К 5 ноября собираются сделать платной парковку и в пределах Садового кольца. А ведь грузовой транспорт туда ездит в основном не для прогулок по центру города-героя Москвы. Тут еще и люди живут и ходят в магазины, и офисы функционируют, и рестораны с кафе граждан кормят. И их обслуживают не на легковушках, как мы понимаем.

Таким образом, наши городские транспортные профессионалы платную парковку по всему центру города ввели и только после этого вспомнили: «Ой, так тут же еще грузовой транспорт как-то должен существовать!» Заранее подумать об этом, конечно же, никто не удосужился, надо понимать. Уж очень наши власти спешили обустроить свой новенький бизнес на улицах – превратить «дармовой асфальт» в источник дохода. И только после этого решили заняться делом с красивым и модным названием – «создание дорожной карты».

В департаменте транспорта сообщили, что говорить о реализации проекта пока рано: «Он пока находится в разработке, и серьезные изыскания начнутся лишь в декабре». Утверждается, что карта стоянок будет разработана лишь к марту 2014 года. А еще должен появиться набор специальных маршрутов для движения грузового транспорта по всему городу. А еще грузовой транспорт столицы ждут новые экологические ограничения. Все это в комплексе должно быть придумано к будущей осени за примерно 57 млн бюджетных рублей.

Интересно, а никому в департаменте транспорта имени г-на Ликсутова не приходила в голову мысль, что этим нужно было начать заниматься прежде, чем вводить платную парковку в центре, ограничения на въезд в Москву грузового транспорта, огульно вводить полосы общественного транспорта на вылетных магистралях?! То есть еще несколько лет назад?! Сначала отмерить, а лишь потом резать не пробовали?! Хотя о чем это я: «семь раз отмерь, один раз отрежь» – это же старинная русская поговорка. Современным «успешным управленцам», успешно покоряющим столицу, ее знать совершенно ни к чему...

Правительство ввело новый автомобильный налог

После недолгого и непродолжительного нытья со стороны ВТО российские власти угодливо отказались от робкой попытки хоть как-то защитить отечественного производителя.

Все, товарищ Путин подписал поправки в закон «Об отходах производства и потребления». Это означает, что с 1 января будущего года отечественные автопроизводители, как и импортеры машин, будут платить утилизационный сбор.

Импортеры, кстати, платят его с 1 сентября 2012 года. Его базовая ставка для легковушек составляет 20 тысяч рублей. Отечественный автопром не платит сейчас ничего, поскольку «гарантирует» последующую утилизацию своих машин. Причем, даже ежику, не говоря уже о ВТО, было с самого начала понятно, что никто на самом деле ничего в обозримом будущем утилизировать не собирался, а «утилизационный сбор» был не чем иным, как попыткой поддержать автопроизводителей – как исконно отечественных, так и открывших на нашей территории сборочные производства иномарок в условиях присоединения России ко Всемирной торговой организации. Ведь заводы свои у нас они пооткрывали исключительно благодаря существовавшим заградительным пошлинам на ввоз иномарок из-за рубежа. А вступление России в ВТО означает, что эти сборы хоть и постепенно, но будут отменены. И утилизационный сбор представлялся нашим удобной маскировкой для продолжения заградительной политики на импорт машин в Россию.

Естественно, утилизационная сказка про белого бычка кое-кому в ВТО не понравилась, и США с Японией, да в компании Евросоюза, решили заставить Россию по суду отменить свой утилизационный сбор, который, по их мнению, предоставлял одним производителям несправедливые преференции перед другими. Тем более что, по данным ЕС, сбор ежегодно приносит российской казне порядка 10 миллиардов евро, хотя российская сторона признавалась в сборе лишь 1,3 миллиарда. Как бы то ни было, такая сумма была неплохой «прибавкой к пенсии», в смысле – к бюджету.

А теперь, как только киты ВТО недовольно «приподняли бровь», российское руководство немедленно бросилось «исправлять допущенные ошибки». И все автоконцерны, подвигнутые на строительство заводов в России, будут теперь чувствовать себя немножко дураками. Впрочем, никуда уже им отсюда не деться. Автозаводы уже работают, рынок один из перспективнейших в мире – утрутся и продолжат бизнес, перевалив вводимый с 1 января будущего года сбор на плечи покупателя.

В результате пострадает, как водится, один лишь российский потребитель, который будет фактически уплачивать еще один дополнительный налог государству – при покупке новой машины. А государство наше только выиграет. До сих пор ему платили (в конечном счете) лишь любители импортных моделей, а теперь будут платить и все остальные покупатели новых машин. Красота!

Особо цинично выглядят закрепленные в поправках обещания правительства компенсировать (опять же за счет налогоплательщика) автопроизводителям затраты на создание инфраструктуры утилизации их машин. Но! Размер и порядок такой компенсации правительство установит позже и само для себя. Классная схема? Отличная – отечественный производитель и автовладелец уже в восторге! ■

ГРУЗОВИК - ИСТОЧНИК ПРИБЫЛИ

RENAULT TRUCKS DELIVER

НОВАЯ ГАММА
RENAULT TRUCKS

реклама

renault-trucks.ru

RENAULT TRUCKS

Renault Trucks sas компания с капиталом 50 000 000 € - 954 506 077 RCS Лион
Правообладатель фотоиллюстраций: © Renault Trucks - 06/2013.

ЗАВТРАШНИЙ ДЕНЬ КОММЕРЧЕСКОЙ ТЕХНИКИ

С 2011 Г. РОССИЙСКАЯ ВЫСТАВКА КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА ПРОВОДИТСЯ ТОЛЬКО ПО НЕЧЕТНЫМ ГОДАМ, ПООЧЕРЕДНО С ГАННОВЕРСКИМ ГРУЗОВЫМ АВТОСАЛОНОМ IAA, ПРОВОДИМЫМ В ЧЕТНЫЕ ГОДЫ. ОРГАНИЗАТОРАМИ САЛОНА ВЫСТУПАЮТ НП «ОАР» (ОБЪЕДИНЕНИЕ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ РОССИИ) И КОМПАНИЯ MEDIA GLOBE. ПО СРАВНЕНИЮ С САЛОНОМ 2011 Г. ОБЩАЯ ПЛОЩАДЬ ЭКСПОЗИЦИИ COMTRANS-13 УВЕЛИЧИЛАСЬ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 40%.

Пресс-день начинался на стенде компании Renault. По итогам первого полугодия компания занимает в Европе 14,2% рыночной доли в сегменте легких коммерческих автомобилей. В России продажи компании выросли на 56%. В рамках салона компания вывела на российский рынок Renault Kangoo с обновленным дизайном и оборудованием. Новый Kangoo оснащается экономичным бензиновым двигателем K4M рабочим объемом 1,6 л и мощностью 102 л.с. Передняя часть автомобиля преобразована в соответствии с новым стилем Renault. Обновились передние фары, боковые зеркала и задние фонари. Улучшения коснулись интерьера автомобиля. В начале следующего года российское представительство Renault планирует вывести на рынок Master Chassis с новым турбодизелем 2,3 л мощностью 150 л.с.

Затем эстафету пресс-конференций приняли компании ЗАО «Мерседес-Бенц РУС» и ООО «Мерседес-Бенц Тракс Восток». На стенде площадью 3000 кв.м прошла церемония мировой премьеры Mercedes-Benz Sprinter. Меропри-

Андрей Карасёв.
Фото автора и
Дмитрия Жигульского

Specialkarosser AB (SKAB) стоимостью полмиллиона долларов, предназначенный для смазки лыж российской сборной по биатлону.

Вместе с материнской компанией Volkswagen Konzern шведская Scania AB является официальным поставщиком Игр. На шасси Scania АО «ГолАЗ», входящее в «Группу ГАЗ», изготавливает для зимних Олимпийских игр автобусы. Автобусные шасси поставляются с летней резиной. Конструкторы АО «ГолАЗ» искренне убеждены, что зимней «резины» (обязательной в некоторых европейских странах), не существует, и даже расширили колесные арки для установки цепей

ятие прошло с задержкой – ждали немецких журналистов. Конечно, коммунальной машиной U400 с установкой австрийской компании Gebrüder TRILETY Ges.m.b.H. их не удивить. Но зато они могли лицезреть бензовоз Zetros с российской «бочкой». Правда, наибольшее впечатление производили четырехосные грузовики: сверхтяжелый седельно-балластный тягач Mercedes-Benz Actros SLT Titan и эвакуатор с надстройкой итальянской компании Omars s.p. A. из Пьемонта.

В Москву привезли также 5000-й Mercedes-Benz Actros, собранный в Набережных Челнах. В этом году ООО «Мерседес-Бенц Тракс Восток» планирует произвести в Набережных Челнах более 3 тыс. грузовиков Actros, Axor, Atego и Unimog.

Пресс-конференция на стенде ООО «Скания-Русь» продолжила день. Акцент экспозиции стенда был сделан на предстоящих XXII зимних Олимпийских играх в г. Сочи в 2014 году. В экспозиции демонстрировался автопоезд Scania с полуприцепом шведской компании

противоскольжения. К сожалению, шведы не просветили российских коллег по этому вопросу, а просто выполняли заказы.

В рамках пресс-конференции коммерческий директор ООО «Скания-Русь» Андрей Чурсин вручил ключи от находящегося на стенде тягача лимитированной серии Black Amber («Черный янтарь») с двигателем V8 и дизайном от Svempa AB покупателю.

Следующим пунктом в программе журналистских забегов значилась Hino Motors Sales LLC. Как и в других случаях, под англоязычным

названием скрывается ООО «Хино Моторс Сэйлс». Российская компания – официальный дистрибьютор Hino Motors, Ltd., компании Toyota, производящей грузовики. Известная несколько лет назад, главным образом, в Дальневосточном и Сибирском федеральных округах, японская марка прирастает клиентами из европейской части страны. На COMTRANS-13 демонстрировались автомобили, представляющие весь модельный ряд: легкой серии 300, средней – 500 и тяжелой – 700. Продажи последней начались в конце 2011 г. Самой продаваемой моделью Hino, как утверждают, является самосвал FM (не путать с Volvo FM), построенный на базе шасси серии 500. На стенде Хино Моторс

Сэйлс был выставлен малотоннажный мусоровоз с объемом кузова 8 куб.м. Такие модели популярны, к примеру, в таком мегаполисе как Токио. Однако для облегчения продвижения компактной коммунальной техники на российский рынок на шасси Hino 300 смонтировали установку турецкого производства, прошедшую европейскую сертификацию.

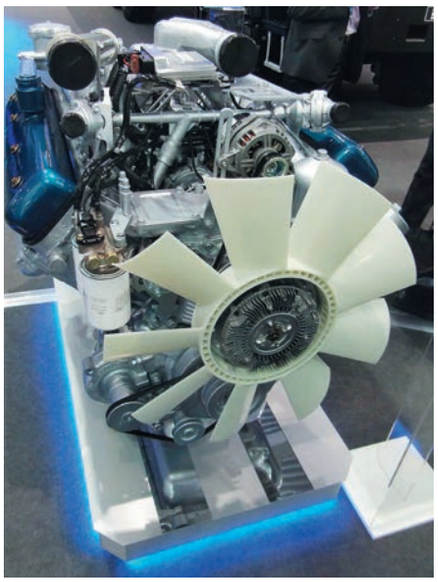
Следующая пресс-конференция состоялась на стенде Hyundai ComTrans Rus. Официальный дистрибьютор коммерческой техники Hyundai Motor Company (HMC) в России ООО «Хендэ КомТранс Рус» показало седельный тягач нового поколения Xcient P410.42 Tractor. На грузовике, предназначенном для работы с полуприцепом полной массой 32 600 кг, установлен дизель Powertec рабочим объемом 12 920 куб.см мощностью 410 л.с. Тягач оснащен пневматической подвеской кабины, системой централизованной смазки американской компании SKF Lincoln Industrial. Такие системы не используются в Европе по экологическим мотивам.

Стенд также украшал новый туристический автобус Hyundai Universe. Он оснащен двигателем Powertec D-6 мощностью 380 л.с. Автобус стал ближе к мировым стандартам. Так, крепление передних колес было изменено с крепления 8 точек, соответствующего японскому промышленному стандарту JIS, на крепление типа ISO с 10 шпильками.

Пресс-день продолжился на территории, арендованной ЗАО «Вольво Восток». Стенд компании, не самый большой по площади и по представленным экспонатам (10 грузовиков в зале и 3 единицы техники на открытой площадке), стал рекордным за всю историю участия Volvo Trucks в выставке. Автомобили дополняли такие экспонаты как двигатель Volvo D13, независимая передняя подвеска IFS, автоматизированная коробка передач I-Shift, кабина нового Volvo FH в разрезе, а

также аттракцион «Поворачивающаяся кабина» и симулятор управления грузовиком Volvo. Грузовой автосалон COMTRANS – бизнес-мероприятие. Не случайно в рамках выставки были представлены новые бизнес-пакеты. Пакет «Стандарт» включает сервисный контракт «Синий», а также транспортно-информационную систему Dynafleet с пакетом «Топливо и окружающая среда». Бизнес-пакет «Динамика» включает «Серебряный» сервисный контракт Dynafleet, пакеты «Топливо и окружающая среда», «Местоположение», а также обучение двух водителей по программе «Эффективное вождение». С пакетом «Прогресс» клиент получает «Золотой» сервисный контракт, Dynafleet с пакетами «Топливо и окружающая среда», «Местоположение», «Рабочее время», а также обучение двух водителей по модулям «Эффективное вождение», «Безопасное вождение», «Первая помощь», «Крепление грузов».

Затем эстафета пресс-конференций была передана «дочке» Volvo Trucks – компании Renault Trucks, интересы которой представляет в России все та же ЗАО «Вольво Восток». Новинки Renault Trucks, как впрочем и Volvo Trucks, уже широко освещались журналом.



На стенде «Группы ГАЗ» было полным-полно автомобилей NEXT, «олимпийских» автобусов на импортных шасси, старых, но модернизированных моделей. Пожалуй, самым занимательным была линейка двигателей производства Ульяновского и Ярославского моторных заводов. Показанный ульяновский двигатель EVOTECH 2,7 является модернизацией конструкции более чем полувековой давности, как впрочем и дизель V8 ЯМЗ-6585.

На своем стенде компания Volkswagen Group Rus (ООО «Фольксваген Групп Рус») сделала упор на Amarok. Наиболее социально значимой является пикап в модификации медицинского автомобиля – АСМП. Автомобиль с финским полуинтегрированным кузовом оснащен необходимым медицинским оборудованием, включающим в том числе дефибриллятор и кислородный баллон. Интересен пикап Amarok в роли эвакуатора. Надстройка автомобиля – от уже упоминавшейся фирмы Omars s.p. A. О грузоподъемности эвакуатора не сообщается.

Компания ООО «Форд Соллерс Холдинг», заявленная как Ford Sollers Holding LLC, представила полный модельный ряд легких и тяжелых грузовиков бренда Ford от новейшего седельного тягача Ford Cargo 1846T подразделения Ford Heavy Trucks до нового Ford Transit Connect. Новый Ford Tourneo Custom уже собирается на заводе Ford

Sollers в свободной экономической зоне «Алабуга». Ford Tourneo Custom доступен в России в комплектациях Trend и Limited (Titanium), с дизелем Duratorq 2,2 л мощностью 125 л.с.

Затем наступил черед принимать гостей еще одному СП – ЗАО «Соллерс-Исузу» (Sollers-Isuzu). Это первое российско-японское совместное предприятие по производству автомобилей, носившее еще название ЗАО «Северстальавто-Исузу». Компания недавно обновила модельный ряд. Об этом журнал рассказывал. К 2015 г. компания планирует увеличение своих фирменных сервисов с 40 до 70. На стенде был представлен компактный эвакуатор на шасси NPR 75 с американской установкой Jerr-Dan модели MPL40 – совместный проект компании ООО «Смартэко-НН» из Нижнего Новгорода и Jerr-Dan. Пока планируется изготовить 200 таких эвакуаторов.

Линейка автомобилей Fiat Professional была представлена на стенде ЗАО «Крайслер Рус» – дочерней компанией Chrysler Group LLC, образованной в 2009 г на основе глобального стратегического альянса Chrysler с Fiat Group. На стенде стояло 10 автомобилей: 8 Ducato и 2 Doblo, в том числе автомобиль такси, созданный на базе пассажирской модификации Panorama. На пресс-конференции было объявлено о запуске новой услуги помощи на дорогах – Fiat Top Assistance. Пакет услуг предоставляется на два года клиентам, приобретающим новый коммерческий автомобиль Fiat Professional. Программа действует также в большинстве стран Европы.

Citroen принимал участие в автосалоне COMTRANS во второй раз. В этом году компания отметилась российской премьерой: была представлена долгожданная модель Citroen Jumpy Fourgon. Этот автомобиль занимает промежуточное положение между Citroen Berlingo и Citroen Jumper. Фургоны предлагаются с базой 3,0 или 3,12 м, длиной кузова 4,8 и 5,13 м, высотой 1,94 и 2,28 м, длиной грузового отделения 2,25 и 2,58 м, грузоподъемностью 1000 и 1200 кг, объем грузового отсека 5-7 куб.м. Стоимость фургона – от 829 тыс. руб., пассажирской версии– от 999 тыс. руб.

На аналогичной платформе изготавливаются модели Peugeot Expert, Fiat Scudo и даже Toyota ProAce. Все эти модели изготавливаются во Франции на одном заводе вблизи Валенсии.

Вслед за Citroen свою пресс-конференцию провела компания Peugeot. Она также устроила премьеру своего среднеразмерного фургона – Peugeot Expert. На стенде уточнили, что

модель будет предлагаться в пяти версиях: в грузовом, грузопассажирском и пассажирских вариантах с дизелями рабочим объемом 1.6 л мощностью 90 л.с. и объемом 2.0

л мощностью 120 л.с. Такое совпадение в презентации неслучайно. В Москве PSA представляет одна и та же организация – ООО «Пежо Ситроен Рус».

Затем состоялась пресс-конференция на стенде ООО «ДАФ Тракс Рус» (DAF Trucks Rus LLC), где маркетинговый и торговый представитель DAF Trucks демонстрировал свою новую флагманскую модель – DAF XF Euro VI, запланированную к продаже на российском рынке в октябре текущего года. На стенде были широко представлены такие направления деятельности компании, как собственная служба обслуживания и ремонта – ITS, продажа подержанных грузовиков DAF, академия вождения – DAF Driver Academy и запасные части PACCAR Parts.

На следующий день программа пресс-конференций начиналась на стенде ОАО «МАЗ». Белорусы представили обновленные модели своих грузовиков и автобусов, созданные с применением агрегатов ведущих мировых производителей. Такой подход диктует рынок – 80% продукции завода идет на экспорт и МАЗы должны быть конкурентоспособными. Кроме этого завод внедряет новые технологии. Уже смонтированы новые комплексы по подготовке и окраске рам и кабин, внедрена инновационная технология изготовления шестерен. Инвестиции в новые технологии составили 35 млн долларов.

Среди экспонатов можно отметить автобус МАЗ-203965 с газовым

двигателем Mercedes M 906 LAG EEV и коробкой передач Allison T310 R. Седельный тягач МАЗ-5440E9 с двигателем ОМ 501 Евро-5 и 12-ступенчатой роботизированной коробкой передач G 211 производства Daimler получил распределенную бортовую систему управления электрооборудованием ActiMux. На грузовике применяется тормозная система Knorr-Bremse с функциями курсовой устойчивости (TSP) и регулятора тормозных сил (EEBD); используется пневматическая подвеска Wabco с функцией контроля нагрузки на ось и система контроля давления в шинах.

Программу дня и газовую тематику продолжала компания Iveco. Кроме флагманского тягача Stralis Hi-Way и тяжелых грузовиков Astra, на

стенде Iveco демонстрировался развозной грузовик Eurocargo 120 CNG с кузовом Hesse, изготовленным для Nestle Waters. Работающий на метане грузовик обеспечивает низкие затраты на топливо – 2,33 рубля на 1 км. Автомобиль в смешанном цикле проезжает на одной заправке 450 км. Также был представлен изготовленный СТ «Нижегородец» автобус на 26 мест для маршрутных перевозок модели 2227UU-704, созданный на базе Iveco Daily 50C14V CNG. Расходы на топливо у такого автобуса составляют 1,55 руб. на 1 км, а стоимость 1 пассажирокилометра – 5,5 копеек.

Затем эстафету пресс-конференций принял зал №12. В этом году организаторы COMTRANS собрали производителей прицепной техники в одном зале. Koegel Trailers – компания №2 на российском рынке – провела пресс-конференцию первой. Компания представила новый полуприцеп-рефрежиратор Koegel Cool – PurFerro quality. Полуприцеп имеет сварную алюминиевую ванну, препятствующую проникновению влаги в панели полуприцепа. Благодаря интеграции пола и рамы было получено дополнительное пространство в 45 мм: 25 мм из этого ушло на улучшение теплоизоляции пола и крыши, а 20 мм – на увеличение внутренней высоты полуприцепа.

Следующая пресс-конференция прошла на территории стенда Schmitz Cargobull. Компания №1 на российском рынке демонстрировала полуприцеп-рефрижератор S.KO COOL, «шторник» S.CS BS и самосвальный полуприцеп S.KI 24 SL 8.2, представленный впервые в Восточной Европе. В отличие от европейского аналога, его кузов стальной, а не алюминиевый.

В следующем году компания обещает запустить новую производственную линию на заводе в Санкт-Петербурге. Объем инвестиций в проект составит 30 млн евро. К 2017/2018 г. количество работающих на заводе вырастет с 20 до 200. В Санкт-Петербурге уже собрано более 500 прицепов, в следующем году планируется изготовить 850. Проектная мощность завода – 6 тыс. единиц.

Очередная пресс-конференция должна была состояться на стенде Dong Feng, но она не состоялась, поэтому эстафету приняло ОАО «КАМАЗ». Ведущий российский производитель занимал самый большой стенд на выставке. В этом году фаворитами экспозиции стали грузовики нового модельного ряда: магистральный седельный тягач КАМАЗ-5490, самосвалы КАМАЗ-65206 и КАМАЗ-65207, тягач КАМАЗ-65802 и среднетоннажный КАМАЗ-5308. Автомобили выделяются новой кабиной, в основе которой положена кабина Mercedes-Benz Axor.

Силовой агрегат демонстрируемого тягача КАМАЗ-5490 – тоже немецкий: двигатель – Mercedes-Benz OM457LA, коробка передач – ZF 16S 2221. Грузовик оснащается импортными дисковыми тормозами, в которых реализованы системы EBS, ESP и ECAS. Грузовики нового модельного ряда должны заменить производимые автомобили в ближайшие 3-4 года. ■

Дмитрий Жигульский.
Фото автора и Renault Trucks

ВРЕМЯ «Т»

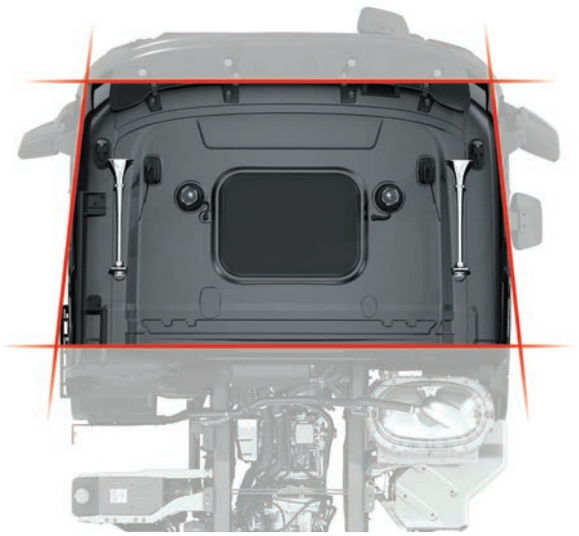
ЕСЛИ ВЫ ДУМАЕТЕ, ЧТО РАЗРАБОТКА И ЗАПУСК НОВОГО ГРУЗОВИКА — ЭТО НЕ ШОУ, ТО ВЫ ЖИВЕТЕ НЕ В 21 ВЕКЕ. ПРИМЕР ТОМУ — НОВАЯ ГАММА ГРУЗОВИКОВ RENAULT. ЗА ПОЛГОДА ФРАНЦУЗЫ НАШЛИ 4 ПОВОДА, ЧТОБЫ ПРИГЛАСИТЬ ПИШУЩУЮ БРАТИЮ НА ПОСМОТРЕТЬ, ПОЕЗДИТЬ И ОПИСАТЬ В СВОИХ ИЗДАНИЯХ ФРАНЦУЗСКИЕ МАШИНЫ. НА ДВУХ ПОВОДАХ ПОБЫВАЛ ВАШ ПОКОРНЫЙ СЛУГА И ОДИН ИЗ НИХ — ПОВОД «НАМБР ТУ» — ОПИСАН В «АВТОТРАК» №5, ГДЕ Я ПОДРОБНО РАССКАЗАЛ О ТЕХНИЧЕСКОЙ ЧАСТИ НОВОЙ ЛИНЕЙКИ ГРУЗОВИКОВ RENAULT. ПОВОДОМ №3 БЫЛ ТЕСТ-ДРАЙВ МАГИСТРАЛЬНЫХ ТЯГАЧЕЙ СЕРИИ T ВО ФРАНЦУЗСКОЙ НОРМАНДИИ В СЕНТЯБРЕ ЭТОГО ГОДА.

Если продолжать говорить штампами, то встречают по одежке. Французы кардинально сменили имидж и удивили им если не всех, то меня – да. Ничего от годом ранее представленного нового Volvo FH. В шведской машине плавные линии и обтекаемость, здесь – рубленные топором углы и вызов классике. И это несмотря на то, что оба бренда принадлежат одному «хозяину». Это как две картины на одну тему: классические линии в «Менины» Веласкеса и те же «Менины» Пикассо, словно издевательство над классикой. По аналогии с картинами, Volvo – Веласкес, Renault – Пикассо. И если к дизайну шведской машины нужно привыкать, то линии французского грузовика я принял сразу, хотя никогда не доверял французским стилистам.

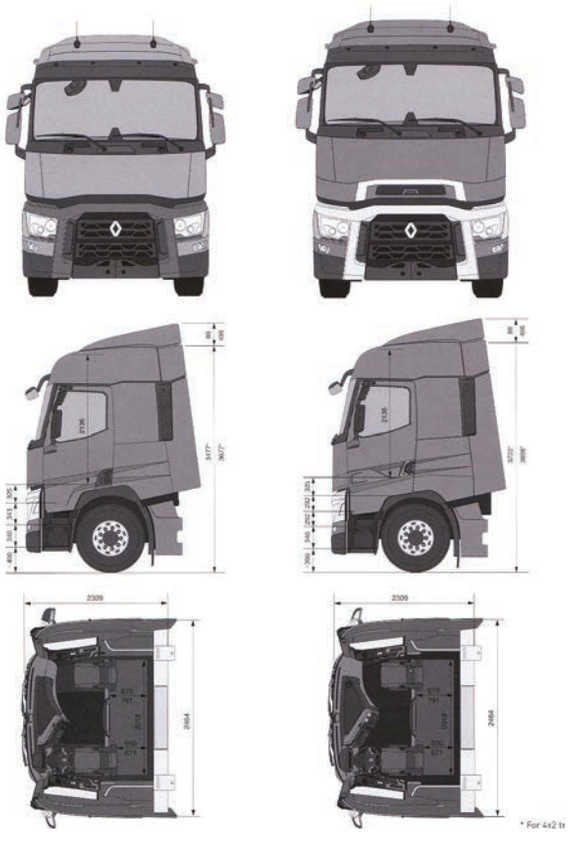
Для главного дизайнера новой машины, Гева Бертрана, цифра 12 – основа геометрии кабины. Посудите сами: 12 градусов – угол наклона ветрового стекла, 12 градусов – угол боковых панелей. Эти пропорции позволили придать клиновидность кабине и сократить тем самым аэродинамическое сопротивление. Если первый раз на статической презентации я не разглядел угловых аэродинамических дефлекторов, то в этот раз, все-таки, нашел их встроенными в блок-фары – с первого раза и не заметишь. Некоторые производители грузовиков отказались от них, мотивируя лучшей аэродинамикой, французы оставили, тоже мотивируя этим. Иногда ка-

12 – любимое число дизайнера

кая-либо, незначительная вроде, деталь в дизайне автомобиля является той таинственной, без которой эта машина уже кажется одинокой. В новых французских грузовиках, на мой взгляд, кроме некоторых, таковыми являются красные таблички на боковых панелях кабины, которые могут нести какую-либо информацию в виде мощности двигателя или другую по желанию клиента.



Здесь тоже 12 градусов



Размеры средней и высокой кабин

Предлагается три варианта высоты кабины: низкая, средняя и высокая. В первой внутренняя высота составляет 1605 мм, во втором варианте – 1936, а в третьем – 2136 мм. В последнем варианте пол в кабине ровный, но и в предыдущих тоннель двигателя выступает всего на 200 мм, что, согласитесь, не является определяющим. Поэтому лично для меня кабина во втором варианте смотрится более гармонично и практично, чем с ровным полом. А практичность заключается в том, что кабина с ровным полом самая тяжелая и ее подвеска подвержена более интенсивным нагрузкам, что сказывается на ходимости ее узлов. Но, тем не менее, именно машина с ровным полом становится флагманом линейки французского производителя. Поэтому модель Magnum, бывшая до этого флагманом, осталась в истории. Если честно, то я недолюбливал эту машину, несмотря на оригинальность конструкции кабины: чувствуешь себя, как карась в аквариуме. Да и с точки зрения комфорта она была не настолько хороша, как складываются легенды, хотя некоторые журналисты, которые эти легенды и слагают, но никогда не имевшие опыта работы даже в виде одного захудалого рейса на грузовике, стенают по поводу кончины Магнума.

На тесте автопоездов, который проходил по дорогам в районе вы-

Чувство стиля необходимо в мелочах

том номере журнала я отмечал главные, на мой взгляд, достижения в эргономике машины – модульные блоки управления, которые можно менять местами, и складывающаяся вдоль верхняя кровать. Несмотря на то, что все органы управления находятся в пределах длины рук, водитель может менять блоки, отвечающие за управление системами автомобиля, по их функциональному приоритету. Ну а складывающаяся пополам кровать

садки союзников в 1944 г среди танков на постаментах (отнюдь не продвинутых с точки зрения инженерии – немецких), были представлены кабины в средней и высокой версиях. Мне выпал жребий в виде средней кабины, что, впрочем, нисколько не испортило хорошего впечатления о машине. В продолжение темы: если театр начинается с вешалки, то комфорт водителя – с сиденья. Специально к этой модели известный производитель последних, RECARO, сконструировал стильные «сидушки» с интегрированным подголовником и отличной боковой поддержкой. Ну а красный ремень безопасности является той изюминкой, которая вносит заключительный штрих в дизайн интерьера. Еще в пя-

Так лепился макет кабины в натуральную величину

позволит хранить вещи на верхней полке без боязни, что при резком торможении они окажутся на голове водителя или пассажира. По этой причине при двухспальном варианте кабины водители оставляли вещи на нижней кровати, а сами спали на верхней, где и жарко, и воздуха мало. Уже упоминал, что 7-дюймовый жидкокристаллический информационный дисплей – самый большой среди грузовиков, а графика просто великолепна. Рулевая колонка регулируется как и у шведской машины в трех точках: по вылету, по углу и тонкой настройкой самой «баранки», что очень удобно. Небольшой, в течение нескольких часов, тест-драйв подтвердил первое впечатление, что комфорт кабины и эргономика рабочего места на высочайшем уровне – придраться было не к чему.

Зная всю гамму двигателей, я надеялся протестировать машины с наиболее востребованными, с моей точки зрения, моторами для отечественного рынка: 11-литровым 430-сильным и 13-литровым мощностью 440 л.с. Первый двигатель собирается во Франции и представляет собой рядную «шестерку» с системой впрыска Common Rail. Второй имеет шведское происхождение, то же рядное расположение цилиндров, но впрыск топлива – на-

Дефлектор спрятан в блок-фару

Сиденья от RECARO специально создавались под эту линейку грузовиков

Блоки управления можно менять местами

Чувство стиля видно даже в мелочах

Оригинальное место для мобильного телефона

езда, так и экономичности. Разница крутящего момента двигателей достигает почти 20%, что очевидно скажется на расходе топлива в пользу большего по объему мотора при незначительной разнице в лошадиных силах. Но начальная цена тягача с таким двигателем будет выше, чем с 11-литровым. Что выгоднее – надо считать. К сожалению, таких моторов на тесте не оказалось, и мне пришлось довольствоваться только 13-литровыми агрегатами мощностью 480 и 520 л.с. Расписывать, как тянут эти моторы, смысла нет

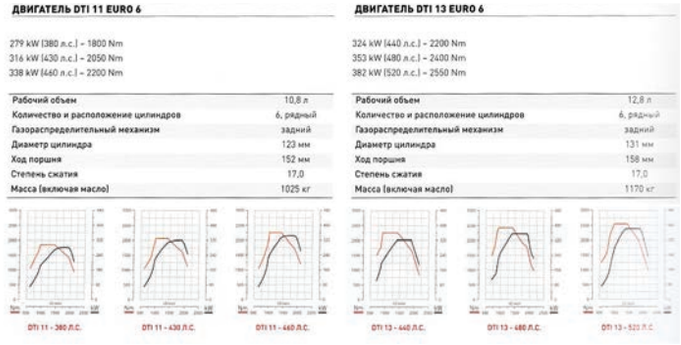
сос-форсунка. И тот, и другой для достижения экологических стандартов оборудованы системами рециркуляции выхлопных газов и их мочевинной нейтрализацией. Конечно, с точки зрения эксплуатации, 13-литровый мотор может иметь преимущество как в динамичности автопо-

Отличная графика 7-дюймового дисплея

Верхняя кровать складывается и превращается в багажную полку

13-литровый двигатель производят в Швеции

Графики скоростных характеристик двигателей



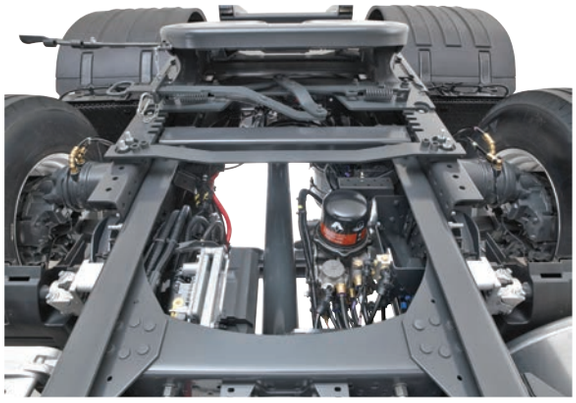
ДВИГАТЕЛЬ DTI 11 EURO 6	
279 kW (380 л.с.) – 1800 Nm 316 kW (430 л.с.) – 2050 Nm 338 kW (460 л.с.) – 2200 Nm	
Рабочий объем	10,8 л
Количество и расположение цилиндров	6, рядный
Газораспределительный механизм	задний
Диаметр цилиндра	123 мм
Ход поршня	152 мм
Степень сжатия	17,0
Масса (включая масло)	1025 кг

ДВИГАТЕЛЬ DTI 13 EURO 6	
324 kW (440 л.с.) – 2200 Nm 353 kW (480 л.с.) – 2400 Nm 382 kW (520 л.с.) – 2550 Nm	
Рабочий объем	12,8 л
Количество и расположение цилиндров	6, рядный
Газораспределительный механизм	задний
Диаметр цилиндра	131 мм
Ход поршня	158 мм
Степень сжатия	17,0
Масса (включая масло)	1170 кг

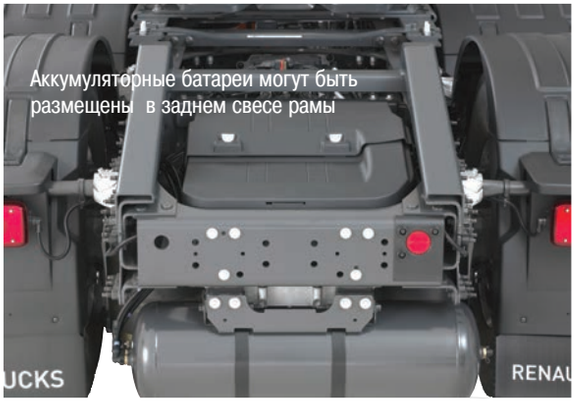
Двухбалонная задняя подвеска идеальна для российских дорог

– все на уровне и без претензий, тем более что это зависит и от правильно подобранной трансмиссии. Но то, что машины очень тихие – это факт.

В комплектации к моторам предлагаются семь коробок передач: в базе 3 роботизированных 12-ступенчатых механических КПП Optidriver с разным максимальным крутящим моментом и как опции – 4 механических. Роботизированные легче последних на 63 кг из-за отсутствия синхронизаторов. Все КПП – ни что иное, как



Электро- и пневмомагистрали разнесены на разные стороны рамы



Аккумуляторные батареи могут быть размещены в заднем свесе рамы

шведские I-Shift. Но и не удивительно – альянс минимизирует затраты. Эти коробки давно известны, давно зарекомендовали себя надежными и практичными, так что претензий к отшлифованному годами алгоритму переключения передач нет. Отличие от шведских машин – переключатель режимов находится на руле, но пользоваться им так же удобно, как и на Volvo, где он на сиденье под правой рукой. Одинарный ведущий мост только 13-тонный, но или с одинарной главной передачей, или с двойной со ступичным редуктором. Моторные тормоза Optibrake аналогичны шведским – по-другому с такими двигателями быть не может: или заслонка в выхлопном тракте, или моторный тормоз мощностью до 414 кВт для 13-литрового двигателя. Последний – один из самых

Кабины производят роботы Kuka

ская кабина оригинальна на 98%. Без комментариев.

Вот некоторые цифры и данные по производству кабины. Она сварена из 230 деталей и имеет около 3000 сварных швов. Работают над кабиной 74 робота фирмы Kuka. Для производства одной кабины используется 24 метра листового проката толщиной 1 мм. Время, необходимое для производства одной кабины – 2 часа. Штамповки деталей делаются на заводе в Лионе и доставляются на завод в Нормандию. Основа двери собирается из двух половинок, которые не свариваются, а склеиваются, чтобы не было швов. Самый интересный процесс – сборка крыши. Над ней работает четверть всех роботов. Крыша сначала на болтах прикручивается к кабине, которая отправляется на окраску. После сушки она снимается и начинается ее сборка и монтаж внутреннего оборудования кабины через верхний и боковые проемы. Затем робот вклеивает ветровое стекло. На заключительном этапе крыша приклеивается к кабине. Крепость клеевого шва превосходит сварное соединение, поэтому бояться, что крышу сдует ветром на ходу – совершенно бессмысленно.

Не менее интересным, чем сама машина, является производство кабины Renault. Еще на статичной презентации летом один из отечественных корифеев журналистики, глядя на новую кабину, прокомментировал, что она – не более чем переоблицованная копия нового Volvo FH. Для остальных это было не настолько очевидно, но дискутировать по этому поводу не стали. И вот через несколько месяцев на заводе кабин я поинтересовался у главного инженера об этом. С его слов француз-

После покраски кабины с нее снимается крыша и начинается ее монтаж

Идет монтаж оборудования кабины

эффективных моторных тормозов. Можно поставить и гидравлический замедлитель. Очень удобен и новый стояночный тормоз: при выключенном зажигании он автоматически активирует тормозную систему, а при трогании машины колеса разблокируются самостоятельно.

Лонжероны рамы имеют толщину от 6,5 до 8 мм, но очевидно, что в России популярностью будет пользоваться толщина в 8 мм, а иногда и лонжероны, усиленные вставками. Электрическая и пневматическая проводки разделены по разным сторонам рамы. Подвеска предусмотрена разнообразная, но сзади в базе будет стоять двухбаллонная, что оптимально для российских дорог. Спереди возможны варианты от рессорной до пневматической. За счет вынесения аккумуляторов в задний свес рамы и бака для мочевины на заднюю стенку кабины, объем баков для топлива увеличен до 1500 литров. Но опять же это не всегда во благо. Конструкторы бьются, чтобы сэкономить 100 кг, а тут постоянно возишь 700-800 кг лишнего веса. Что выгоднее?

Пять ступеней – не самый необходимый вариант кабины

Лично мне очень понравилась возможность круиз-контроля регулировать диапазон скоростей на спуске и подъеме: на последнем он не позволяет уменьшаться скорости движения более чем на несколько километров (в зависимости от возможности трансмиссии), а на спуске позволяет увеличивать скорость от заданной на 5-7 км. Такое я уже встречал у других производителей техники. Называется эта функция Optiroll и позволяет экономить топливо и лучше использовать инерцию автомобиля. Есть опция, которая глушит двигатель на светофорах, но для магистральных тягачей она вряд ли получит широкое распространение: их стихия не городские перекрестки со светофорами, а магистрали.

И уже никуда не деться от экономичных пакетов, предлагаемых производителями техники, которые позволяют экономить топливо и оптимизируют затраты владельцев парка. У Renault Trucks это Optifuel и Optifleet. Кроме всего прочего французы усиленно развивают и сервисную поддержку своей техники. В этой системе около 14 тыс. техников, которые гарантированно устранят 90% неполадок на месте. Служба работает 24 часа в сутки и диспетчера говорят на 15 языках. Так что в любой точке Европы вы гарантированно получите помощь. Что касается России, то с объединением сервисных станций Renault и Volvo возможности отечественных сервисменов существенно увеличиваются. Но надо отдавать себе отчет, что с такой громадной территорией, как у нашей страны, скорость сервисной составляющей нельзя сравнивать с европейской.

Очевидно, что слияние двух компаний пошло на пользу обеим: французы получили доступ к техническим и маркетинговым возможностям шведов, последние, в свою очередь, оптимизацию производственных возможностей и расширение модельного ряда и рынков сбыта. Не вызывает сомнений и то, что громадные вложения (2 млрд евро) в разработку нового модельного ряда французского бренда будут использованы и в шведских машинах. Длительные тестовые испытания, в результате которых около 300 тестовых машин прошли 10 млн км в температурном диапазоне от -40°С, до +60°С гарантируют высокую надежность новых грузовиков Renault. А с 2014 года новые машины будут выпускаться на заводе в Калуге. ■

НОВЫЙ FORD TRANSIT CONNECT TAXI

НА МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ АССОЦИАЦИИ ИНСПЕКТОРОВ ТРАНСПОРТА (INTERNATIONAL ASSOCIATION OF TRANSPORTATION REGULATORS CONFERENCE) В СЕНТ-ЛУИСЕ FORD MOTOR COMPANY БЫЛ ПРЕДСТАВЛЕН НОВЫЙ ПЕРЕРАБОТАННЫЙ FORD TRANSIT CONNECT TAXI.

Модернизированный автомобиль получил 4-цилиндровый двигатель рабочим объемом 2,5 л Duratec 25 и 6-ступенчатую автоматическую коробку передач. Как и его предшественник, появившийся в 2010 г., новый Ford Transit Connect Taxi будет предлагаться в вариантах, работающих на газовом топливе: сжатом природном газе CNG или сжиженном нефтяном – LPG. Переоборудованием автомобилей занимаются уполномоченные Ford компании (Ford Qualified Vehicle Modifier).

В качестве базового автомобиля используется Ford Transit Connect Wagon, представленный в Европе еще в 2012 г. Модель с уменьшенной высотой крыши нужна для того, чтобы владельцы такси могли получить разрешение на размещение рекламы на крыше автомобиля.

В новых Ford Transit Connect Taxi больше места. Увеличение объема особенно ценно для газовых автомобилей, так как бак для газа размещается в багажнике.

Двигатель Duratec 25 является развитием мотора Duratec 23. Они изготавливаются в Мексике в городе Чихуахуа. Duratec 25 идентичен двигателю Mazda MZR, имеет рабочий объем 2488 куб. см, мощность 130 кВт (175 л.с.) при 6000 об/мин, максимальный крутящий момент в 233 Н·м достигается при 4500 об/мин. Этот двигатель уже устанавливался на легковых автомобилях Ford Fusion, Mercury Milan, Ford Escape.

Задняя подвеска Ford Transit Connect Taxi – так называемая twist-beam или torsion-beam. Эта полузависимая подвеска с упругой балкой отличается низкой стоимостью и долговечностью. Такая подвеска повышает плавность хода по сравнению с традиционной подвеской на листовых рессорах и с жесткой балкой.

Также новый Ford Transit Connect Taxi получил более низкий уровень пола, что, несомненно, облегчает доступ в салон автомобиля. ■

«УРАЛ» ХОЧЕТ В АРМИЮ

НА ДЕВЯТОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ ВЫСТАВКЕ ВООРУЖЕНИЯ, ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ И БОЕПРИПАСОВ «РОССИЙСКАЯ ВЫСТАВКА ВООРУЖЕНИЯ. НИЖНИЙ ТАГИЛ-2013 (RUSSIA ARMS EXPO 2013)» АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД «УРАЛ» «ГРУППЫ ГАЗ» ПРЕДСТАВИЛ СРАЗУ НЕСКОЛЬКО НОВИНОК ДЛЯ СИЛОВЫХ СТРУКТУР: СОЗДАННОЕ ПО МОДУЛЬНОМУ ПРИНЦИПУ СЕМЕЙСТВО МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ «ТАЙФУН-У», СУПЕРСТОЙКИЙ К ПОДРЫВУ УРАЛ-53099» И «УРАЛ-ВВ» ДЛЯ СОЗДАНИЯ ВЫСОКОУНИФИЦИРОВАННОГО ТАКТИЧЕСКОГО СЕМЕЙСТВА АВТОМОБИЛЕЙ РАЗЛИЧНЫХ КОЛЕСНЫХ ФОРМУЛ.

Основой экспозиции автозавода «Урал» было семейство многофункциональных защищенных автомобилей «Тайфун-У», предназначенных для решения различных тактических задач, перевозки специальных грузов, буксировки прицепных систем по всем видам дорог и местности. Это армейские автомобили нового поколения с обеспечением усиленной защиты экипажа, груза, основных узлов и агрегатов от пуль стрелкового оружия и с уникальной противоминной защитой. Автомобиль представляет собой платформу, которая позволяет из набора определенных модулей (модуль управления, мост, силовая установка и др.) создавать автомобили различного уровня защищенности с различными колесными формулами. В основе автомобиля – капотная компоновка. Такая конструкция при большой массе броневой защиты позволяет обеспечивать оптимальное распределение нагрузки на грунт, тем самым гарантируя автомобилю максимальную проходимость.

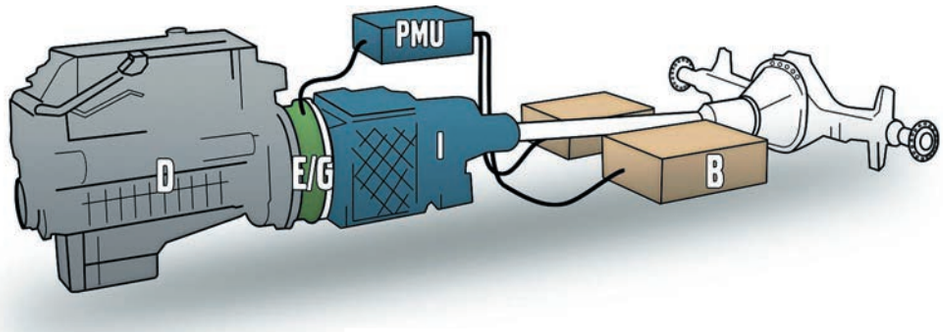
В рамках выставки впервые был показан защищенный автомобиль Урал-53099 в модификации с колесной формулой 4х4, с бронированным однообъемным корпусом для перевозки 10 человек, полностью унифицированный с автомобилями 6х6. Автомобиль с двигателем мощностью 350 л.с. будет применяться для комплектования командных пунктов и пунктов управления, размещения различного вооружения.

Еще один принципиально новый защищенный автомобиль для силовых структур – Урал-ВВ – создан по техническому заданию главного командования внутренних войск МВД России. Урал-ВВ не имеет аналогов и максимально соответствует поставленным заказчиком задачам. Автомобиль с колесной формулой 6х6 имеет однообъемный бронированный кузов для размещения до 17 бойцов в полном вооружении и имеет мощную противоминную защиту. Компоновка автомобиля свободная, что позволяет монтировать различные варианты размещения оборудования и боевых модулей в зависимости от оперативной задачи. ■

Владимир Чехута

ГИБРИДНЫЕ ГРУЗОВИКИ: МОДЕЛИ, КОНСТРУКЦИИ, ПЕРСПЕКТИВЫ

ОКОЛО ДЕСЯТИ ЛЕТ НАЗАД НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ВЫСТАВКАХ СТАЛИ ПОЯВЛЯТЬСЯ КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА, ОБОРУДОВАННЫЕ ГИБРИДНЫМИ ПРИВОДАМИ. БОЛЬШИНСТВО АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ И АНАЛИТИКОВ РЫНКА ПОЛАГАЛО, ЧТО ВЫСОКАЯ ЦЕНА НА ТОПЛИВО И УЖЕСТОЧЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ТРЕБОВАНИЙ СДЕЛАЮТ ПРОЦЕСС РАЗВИТИЯ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫХ ГРУЗОВИКОВ ВЕСЬМА ПЕРСПЕКТИВНЫМ.



Diesel engine (D)
I-Shift gearbox (I)
Motor Drive System MDS (G)
Energy converter (E)
Batteries (B)
Powertrain Management Unit (PMU)

Самая распространенная гибридная технология параллельного типа – комбинация стандартного дизельного или бензинового двигателя с электромотором-генератором небольшой мощности. Этот гибридный привод агрегатируется с автоматизированной коробкой передач и увеличенным по емкости, по сравнению с традиционными автомобилями, блоком аккумуляторных батарей. Такая машина приводится в действие как от основного ДВС, так и от единственного электродвигателя. Но существует режим одновременного использования обеих приводов.

Несомненным преимуществом автомобиля с гибридным приводом – его меньший, в сравнении с традиционной трансмиссией, расход топлива. Это происходит благодаря возможности аккумулировать и использовать в дальнейшем энергию торможения (рекуперация). При торможении электротрансмиссия машины переходит в режим генератора и начинает рекуперировать энергию торможения. Полученная таким образом электроэнергия поступает в АКБ и сохраняется для последующего использования. Этот процесс наступает при разгоне машины, когда гибридный автомобиль ускоряют одновременно и дизель, и электромотор. Во время движения на малых скоростях, при маневрировании или в трафике машина может передвигаться на одном электромоторе. Итогом внедрения в автомобиль такого довольно сложного гибридного привода становится заметная экономия топлива, которая в различных моделях колеблется в пределах от 25 до 50%, а также 30% сокращение эмиссии ОГ.

Гибридная тема за последние годы получила довольно широкое распространение. Опытные образцы с комбинированным приводом создали и выпустили подавляющее большинство мировых автопроизводителей. Многие начали даже мелкосерийный выпуск. Конечно, общий мировой выпуск гибридных коммерческих автомобилей и автобусов на сегодняшний день не превысил пока что отметку в 10 000 единиц. Но аналитики американской исследовательской компании Frost & Sullivan утверждают, что автогибриды станут преобладать на наших дорогах уже к 2020 году. Это в первую очередь касается городских автобусов, а также среднетоннажных развозных и тяжелых коммунальных грузовиков. Анализируя причины, почему гибриды станут популярными у потребителей в ближайшее время, специалисты рынка указали на три основных фактора: повышающаяся урбанизация городов, увеличение интенсивности грузоперевозок, а также сохраняющаяся тенденция роста стоимости топлива. Посмотрим на гибридные модели ведущих автопроизводителей, созданные на протяжении нескольких лет.

VOLVO

Обзор гибридных моделей начнем с грузовиков Volvo FE Hybrid. Два года назад компания Volvo Trucks выпустила первую опытную партию из 50 гибридных грузовиков Volvo FE Hybrid, которые были поставлены клиентам из разных стран Европы. Половина этого парка была изготовлена в комплектации коммунального автомобиля-мусоровоза. В этом году шведские специалисты собрали и проанализировали отклики перевозчиков на гибридные транспортные средства. Говоря одним словом, они позитивные. Клиенты заметили заметное снижение расхода топлива по сравнению с грузовиками, оснащенными стандартными дизельными двигателями. «Мы очень обрадованы! Наша гибридная технология отработала точно, как мы и рассчитывали. Это касается и сокращения потребления топлива, и уменьшение выделения углекислого газа, а также в отношении надежности. До начала продаж мы обучили двух специали-

стов гибридной технологии и позаботились об их мобильности, чтобы они смогли быстро добраться до любого клиента, испытывающего проблемы с его новым грузовиком. Но к нашему удивлению у них было не очень много работы», – сказала менеджер отдела альтернативных технологий Кристина Эриксон.

Резюмируя результаты опросов, можно отметить, что в зависимости от шасси, надстройки и рабочего цикла, гибридные развозные грузовики демонстрировали уменьшение расхода топлива примерно от 15 до 20%, в то время как городским мусоровозам удалось достичь почти 30-процентной экономии.

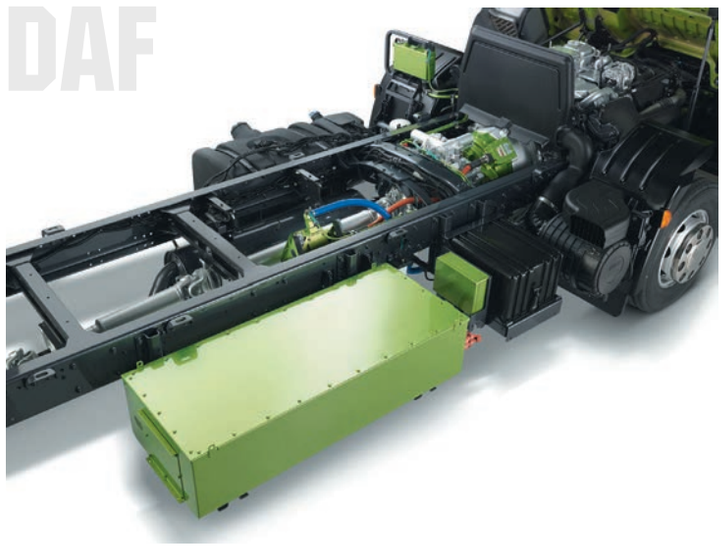
Гибридная технология Volvo FE Hybrid под названием I-SAM включает 7-литровый дизельный двигатель Deutz D7F300 мощностью 300 или 340 л.с., выдающий 1160 или 1300 Н·м крутящего момента соответственно. Мотор агрегатируется с генератором переменного тока, объединенным в один узел с электродвигателем мощностью 120 кВт. Кроме этого, узлы гибридной трансмиссии включают электронный блок управления, автоматизированную коробку передач I-Shift и блок литий-ионных аккумуляторных батарей последнего поколения. Зарядка батарей проводится электрогенератором от работающего дизельного мотора и при рекуперации энергии торможения автомобилем. Используя один электропривод, гибридный автомобиль может преодолевать значительные расстояния с выключенным дизельным двигателем. Это было очень востребовано при движении машины в пробках и по центральным городским улицам с обилием светофоров. Дальнейшие планы Volvo в области гибридных приводов предусматривают долгосрочные инвестиции для снижения затрат на производство и увеличение объемов продаж.

IVECO

В 2011 году компания Iveco впервые представила свою новейшую гибридную модель – Iveco Eurocargo Hybrid. Грузовик полной массой 7,5 тонн комплектуется дизель-электрической гибридной трансмиссией параллельного типа. Она включает 4-цилиндровый 3,9-литровый дизельный двигатель экологического стандарта EEV с максимальной мощностью 180 л.с., работающий в тандеме с 60-сильным электромотор-генератором. Привод агрегатирован с шестиступенчатой автоматизированной коробкой передач. Электроэнергия, выработанная рекуперативной системой торможения, накапливается в литий-ионных аккумуляторных батареях мощностью 1,9 кВт/час. Мартин Флач, директор по продажам Iveco UK, говорит: «Нам удалось спроектировать гибридную технологию для модели Eurocargo с незначительным уменьшением полезной нагрузки, всего на 250 кг по сравнению с обычной машиной с дизельным двигателем». Встроенная функция мотора «Stop and Start» (автоматическое глушение двигателя на длительных остановках и мгновенный запуск при нажатии педали акселератора) также помогает уменьшать расход топлива. А общая экономия топлива у итальянского гибридного грузовика может достигать 30% в зависимости от режима движения.

DAF

Гибридный грузовик DAF LF Hybrid голландской компании DAF предназначен для развозной работы внутри городов. Транспортное средство полной массой 12 тонн (грузоподъемность не превышает 7,5 тонн) оборудовано дизель-электрическим гибридным приводом. В его состав входит 4,5-литровый двигатель PACCAR FR мощностью 118 кВт (160 л.с.) и автоматическая шестиско-



ростная трансмиссия Eaton. Между сцеплением и коробкой передач встроен электрогенератор с дополнительной функцией электромотора. Вырабатываемая этим узлом (при торможении) электроэнергия сохраняется в литий-ионных аккумуляторных батареях. Кстати, на них грузовик может проехать около двух километров в режиме полного электромобиля. Экономия топлива у DAF LF Hybrid варьируется от 10 до 20%.

RENAULT

Французская фирма с 2011 года предлагает покупателям два варианта: 19- и 26-тонные гибридные грузовики Renault Premium Distribution Hybrys Tech. Оба автомобиля оснащаются дизельным двигателем Deutz DXi7 мощностью 120 кВт и 12-ступенчатой автоматической коробкой передач. Достаточно мощные блоки АКБ при полной зарядке могут питать электропривод машины (при выключенном дизеле), что позволяет ей преодолевать от 1,2 до 1,5 км пути в режиме электромобиля. Экономия топлива у Renault Premium Distribution Hybrys Tech достигает 20%. К настоящему дню продано всего 20 этих гибридных транспортных средств.

И как уверяет автопроизводитель – владельцы гибридов счастливы. Хочется верить, что так оно и есть.

MERCEDES-BENZ

Успехи корпорации Daimler были отмечены в 2010-м году, когда их среднетоннажный гибридный грузовик Mercedes-Benz Atego BlueTec Hybrid получил в Ганновере престижный титул «Грузовик года». До начала проведения автосалона было выпущено всего 53 гибридных Atego. То есть, условия международного конкурса были соблюдены (допускались только серийные изделия), и грузовик получил статус номинанта, где и победил. 12-тонный развозной грузовик с гибридным приводом базируется на шасси Atego 1222 L EEV и оборудован 4,8-литровывм дизельным двигателем OM 924 LA мощностью 160 кВт (218 л.с.) при 2200 об/мин и электротрансмиссией Eaton. Электродвигатель мощностью 44 кВт переменного тока расположен между сцеплением и 6-ступенчатой автоматизированной коробкой передач Mercedes-Benz G 85-6.

Электродвигатель питается от литий-ионных аккумуляторных батарей. Аккумуляторы заряжаются за счет рекуперации энергии торможения и генератора ДВС. Использо-

вание моторной системы двигателя «старт-стоп» сокращает потребление топлива и способствует снижению уровня шума во время остановок у светофора до нулевой отметки. Двигатель автоматически выключается. Да, немецкий грузовик получил престижный титул, но цифры продаж за эти годы практически не изменились. Формально Daimler принимает заказы на гибридную машину, но желающих почти нет. И причиной этому – цена Atego BlueTec Hybrid. Она не просто высокая, а очень высокая: примерно на 3/4 больше, чем у дизельного аналога. Эту разницу вряд ли покроют экономические способности гибрида сократить расход топлива примерно на 10-15%.

MITSUBISHI

Японская дочка мирового автогиганта Daimler Group – компания Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) – довольно успешно продвигает среднетоннажный грузовик Fuso Canter Eco Hybrid с гибридным приводом. Машина оснащается параллельной дизель-электрической гибридной трансмиссией, которая включает дизельный двигатель Mitsubishi 4P10, электромотор-генератор, недавно разработанную коробку передач с двойным сцеплением DUONIC и блок литий-ионных батарей последнего поколения. Во время торможения трансмиссия Fuso Canter Eco Hybrid переключается в режим генератора и превращает энергию торможения в электрическую, которую затем накапливает в АКБ для последующего использования.

MAN

Мюнхенский концерн первоначально создал среднетоннажный грузовик MAN TGL 12.220 Hybrid, оборудованный параллельной гибридной трансмиссией. 12-тонный автомобиль оснащен двигателем MAN D0834 мощностью 220 л.с. и гибридной трансмиссией ZF hybrid, сочетающей в себе 80-сильный электромотор и 6-ступенчатую автоматизированную коробку передач ASTronic Light. Для накопления электроэнергии машина комплектуется блоком компактных литий-ионных батарей мощностью 2 кВт/час. Электронная автоматическая система «стоп-старт» позволяет экономить топливо во время работы на холостом ходу, а также обеспечивает электрический привод при трогании с места и при ускорении, которое сопровождается большим расходом энергии. Инженеры компании MAN говорили о 15%-сокращении в потреблении топлива. Правда, развозной гибридный грузовик стоил на 20 000 евро дороже, чем стандартный дизельный аналог, и не пользовался большим успехом у перевозчиков.

В то же время немецкие инженеры продолжали поиск оптимальной комбинированной конструкции. И

вот на ганноверской выставке IAA-2012 впервые был продемонстрирован новый концепт гибридного грузовика MAN Metropolis, созданного на базе серийного шасси MAN TGS 6x2-4. Коммунальный автомобиль оборудован небольшим 3-литровым дизельным двигателем Volkswagen V6 TDi мощностью 150 кВт (204 л.с.), который агрегатирован с электрогенератором. Выработанная электроэнергия приводит в действие тяговый электродвигатель мощностью 203 кВт, а он через 2-ступенчатую автоматическую трансмиссию разгоняет машину. Во время торможения происходит рекуперация энергии и превращение ее в электричество, после чего оно накапливается в литий-ионных батареях, расположенных за кабиной грузовика. Кроме этого, мощные АКБ можно довольно быстро зарядить через универсальный разъем plug-in. Это позволяет использовать гибридную машину в режиме полного электромобиля довольно длительное время. Грузоподъемность Metropolis, как уверяет автопроизводитель, сопоставима с подобным дизельным аналогом. Происходит это благодаря тому, что в машине отсутствует мощный ДВС и стандартная коробка передач.

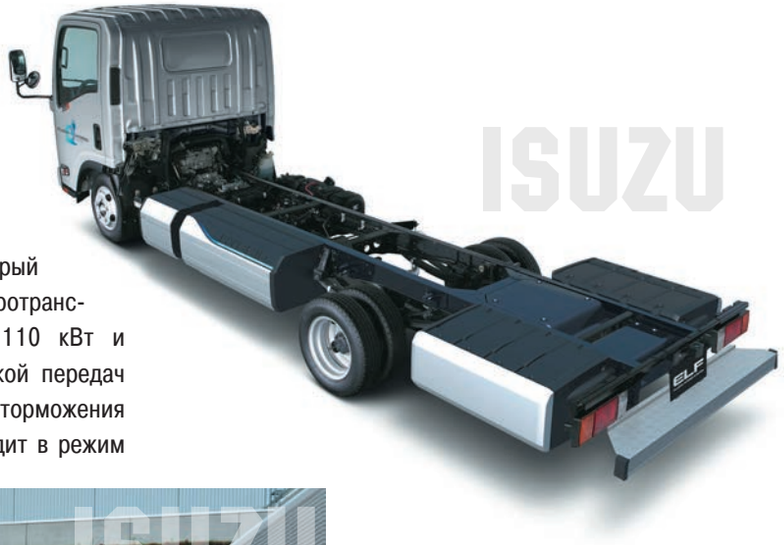
Технология подзарядки гибридных грузовиков Plug-in Hybrid появилась совсем недавно и довольно быстро начала завоевывать популярность у автопроизводителей. Если в ранних версиях автомобилей с комбинированным приводом подзарядка АКБ велась исключительно за счет рекуперации энергии торможения, то новая технология позволяет на стоянках и гаражах подзаряжать АКБ от обычной розетки. То есть, эта технология является симбиозом гибрида предыдущего поколения и полного электромобиля. Способность зарядить свои увеличенные по емкости батареи от внешнего источника позволяют Plug-In машинам расширить радиус действия автомобиля в режиме электромобиля. А это, как оказалось, очень хорошо сказывается на эффективности транспортного средства. В результате легкие грузовики Plug-in Hybrid в состоянии уменьшить потребление топлива наполовину.

HINO

Именно такой среднетоннажный гибридный автомобиль Hino Dutro Plug-In (основанный на базе серийного Hino 300 Series) был недавно представлен в Японии. Dutro оборудован устройством внешней подзарядки Plug-in Hybrid от обычной розетки. Серия коммерческих автомобилей Hino Dutro Plug-In выпускается в вариантах полной массы 5,5; 6,5; 7,5 и 8,5 тонн. Автомобили оснащаются стандартными дизельными двигателями мощностью 105 или 130 л.с., 6-ступенчатой автоматической коробкой передач, параллельной дизель-электрической гибридной трансмиссией, блоком литий-ионных аккумуляторных батарей увеличенной (по сравнению с предшественниками) емкости и зарядным устройством Plug-In. Электромотор-генератор обладает функцией рекуперативного использования энергии торможения.

ISUZU

Компания Isuzu в сотрудничестве с японской фирмой ITOCHU Corp. также недавно разработала гибридный среднетоннажный автомобиль Isuzu Elf Hybrid, оснащенный технологией подзарядки Plug-in hybrid. Грузовик комплектуется 3-литровым дизельным двигателем Isuzu 4JJ1-TCS, D мощностью 110 кВт (150 л.с), который агрегатирован с электротрансмиссией мощностью 110 кВт и автоматической коробкой передач Smoother-Ex. Во время торможения электропривод переходит в режим генератора. Выработанная таким образом электроэнергия накапливается в литий-ионных аккумуляторных батареях.



Кстати, процесс улавливания «полезной» энергии торможения происходит с одновременным автоматическим отключением сцепления, чтобы минимизировать потери энергии. Благодаря использованию новейшей технологии подзарядки Plug-in Hybrid, развозной грузовик может увеличить диапазон работы в режиме электромобиля до 40 км.

PETERBILT

Американская компания Peterbilt Motors Company четыре года назад показала первый в мире седельный тягач Peterbilt Model 335, оснащенный гибридным дизель-электрическим приводом. Коммерческий автомобиль 7-го класса грузоподъемности предназначен для работы в составе автопоезда на городских и пригородных маршрутах. Такая сцепка хорошо подходит для доставки бакалейных товаров и других грузов в пределах городской черты.

Peterbilt Model 335 оборудован 4,5-литровым двигателем Paccar PX-6 мощностью 136 кВт (185 л.с.), электромотором с функцией генератора Eaton Hybrid Electric Power System и 6-скоростной автоматизированной коробкой передач Eaton-Fuller UltraShift. Так же, как и большинство гибридных машин, тягач Peterbilt Model 335 при торможении будет рекуперировать энергию торможения. Выработанная генератором электроэнергия поступает в литий-ионные батареи и накапливается для последующего использования. Все это приводит к 25% экономии топлива. Тут стоит добавить, что транспортная эффективность автопоезда всегда выше, чем у стандартного грузовика.

Необычной моделью компании можно назвать тяжелый мусоровоз Model 320 Hybrid с дизель-гидравлической гибридной трансмиссией Eaton. Эксплуатация этого коммунального грузовика показала, что Peterbilt Model 320 Hybrid может экономить до 30% топлива. Представитель компании Peterbilt сказал, что их Model 320 Hybrid доказала свою высокую надежность при работе с интенсивностью 800-1200 остановок в течение дня. То есть, стоимость сэкономленного топлива позволяет в течение 2-3 лет окупить дополнительные инвестиции в гибридную технологию HLA. Эта дизель-гидравлическая аккумулирующая система Hydraulic Launch Assist (HLA) корпорации Eaton регенерирует энергию торможения в сумматоре (гидроаккумулятор), после чего накопленная кинетическая энергия используется для ускорения транспортного средства. Гидро-гибридная технология Eaton может улавливать около 75% энергии торможения, что намного превосходит дизель-электрические гибриды с их 25% рекуперацией.

Что ж, популярность гибридных коммерческих автомобилей пока не заметна. Да, вполне вероятно, что со временем они начнут интенсивно развиваться, но этого стоит ожидать лишь в определенных сегментах рынка, где востребованы развозные среднетоннажные автомобили, легкие фургоны, городские автобусы и коммунальные грузовики. «Гибриды отлично демонстрируют свои преимущества на улицах мегаполисов, там, где им приходится очень часто разгоняться и тормозить», – поясняет аналитик компании Frost & Sullivan. «Спроса на гибриды в сегменте дальнемагистральных перевозок не будет вообще, что может стать большим препятствием для развития крупномасштабного производства», – добавляет он. Подтверждением этих слов стал опыт эксплуатации первого в Европе гибридного магистрального грузовика Mercedes-

Benz Axor BlueTec Hybrid. Тягач оборудован 7,2-литровым дизельным двигателем OM 926 мощностью 326 л.с., 12-скоростной автоматической трансмиссией Mercedes PowerShift и 60-сильным электромотором с функцией генератора Eaton. Проведенные испытания показали, что «дальнобойный гибрид» может экономить от 6 до 10% топлива в сравнении с аналогичным тягачом Axor 1833 с дизельным двигателем.

То есть, дальнобойный гибрид по своей эффективности и близко не может подойти к показателям развозного автомобиля с комбинированной трансмиссией. Дело в том, что большую часть рабочего времени тяжеловозы проводят на длинных перегонах, где им постоянно необходима мощность основного силового агрегата, и не так много участков, где происходит «разгон-торможение». Именно поэтому все, что сумели достичь гибридные тяжеловозы, – это экономия топлива в пределах 8,5-10%, и то, благодаря движению по холмистым участкам, там, где гибридная трансмиссия может что-нибудь поднакопить. В противовес этому у развозных гибридных транспортных средств, работающих в городах с частыми разгонами и торможениями, экономия топлива достигает 25-35%.

Немаловажным моментом внедрения гибридной технологии становится сохранение полезной нагрузки транспортного средства. Ведь снаряженная масса коммерческого автомобиля немного вырастает после того, как его основной ДВС будет агрегатирован с электротрансмиссией и связанным с ней тяжелым блоком аккумуляторных батарей. ДВС-электрические гибридные приводы могут регенерировать всего лишь 25% энергии торможения. Этот незначительный процент обусловлен нежеланием автопроизводителей устанавливать более емкие батареи в гибридный автомобиль. Если смонтировать емкие АКБ, то резко уменьшится грузоподъемность машины, а цена вырастет еще больше. Потому конструкторам гибридных грузовиков всегда необходимо находить компромисс между экономичностью, стоимостью и сохранением полезной нагрузки.

Существенное удорожание автомобиля – это очень важный аспект, который сегодня сопутствует всем гибридным транспортным средствам. Аналитики полагают, что с развитием нового автомобильного направления получится снизить цену, хотя рост популярности гибридной технологии в итоге будет зависеть от стоимости топлива и внедрения более эффективных приводов типа Plug-in Hybrid. ■

БЫТЬ ИЛИ НЕ БЫТЬ МЕГА-ТРАКАМ

В ГЕРМАНИИ ЗАВЕРШИЛСЯ ПЕРВЫЙ ЭТАП ДОРОЖНЫХ ИСПЫТАНИЙ АВТОПОЕЗДОВ ДЛИНОЙ 25,25 М. ТЕСТИРОВАНИЕ ПРОВОДИЛОСЬ ПОД НАУЧНЫМ СОПРОВОЖДЕНИЕМ ФЕДЕРАЛЬНОГО НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ИНСТИТУТА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ — BAST (Bundesanstalt für Straßenwesen).

Карасёв А.В.
Фото Fahrzeugwerk Bernard KRONE GmbH

При дорожных испытаниях исследовались около 5 тыс. поездок, сделанных сверхдлинными автопоездами в первой половине этого года. Большинство из тестируемых автопоездов были так называемого типа Lang-LkwDer. Такие автопоезда представляют собой грузовик, буксирующий тележку с седельно-сцепным устройством (Dolly), с установленным на нем полуприцепом. Общее число осей автопоезда типа Lang-LkwDer может быть различным. Всего наблюдение велось над 29 грузовиками из полусотни эксплуатирующихся в Германии. Пробег автопоездов, находящихся под наблюдением, составил в общей сложности около 1 млн км. В среднем пробег одного автопоезда составлял около 500 км в сутки. Почти три четверти поездок совершались между складскими комплексами или складами и производством. Перевозимые грузы были самые разнообразные.

Наблюдение за эксплуатацией мега-грузовиков показало высокую эффективность удлиненных автопоездов. Так, среднее использование погрузочной площади автопоезда составило более 90% от грузового объема. В том числе специалистами BASt изучались массовые показатели грузовиков. Были собраны и обработаны результаты около 2 тыс. измерений. Средний коэффициент использования грузоподъемности оказался также высоким, он составил около 80%. При этом выполнялись действующие общеевропейские нормативы нагрузки на ось.

Длинномерные грузовики до сих пор не легализованы Брюсселем. В то время как Комиссар Евросоюза Сийм Каллас (Siim Kallas) хочет видеть длинномерные грузовики, пересекающие границы стран Старого Света, Парламент ЕС сохраняет свою запретительную позицию в этом вопросе.

Дела с продвижением длинных автопоездов в Евросоюзе идут очень трудно. Комитет транспорта недавно предоставил доклад The Impact of Megatrucks («Воздействие мега-грузовиков»). Авторы доклада считают негабаритные грузовики скорее полезными, но их влияние должно быть изучено детальней. Несмотря

на расплывчатые формулировки, никто не ставит под сомнение доводы сторонников мега-траков, а именно: уменьшение затрат на перевозку, снижение расхода топлива, уменьшение выбросов на 20-30%.

Пока в Парламенте Европейского Союза идут споры, 94% опрошенных в Австрии высказалось против появления негабаритных транспортных средств на дорогах страны. Опрос проводился австрийским клубом ARBÖ, объединяющим автолюбителей и велосипедистов. По результатам проведенного опроса, процент противников мега-грузовиков, по сравнению с проводимым четыре года назад, возрос. ARBÖ отмечает две наиболее важные причины неприятия мега-грузовиков: большие расходы средств налогоплательщиков на реконструкцию дорог и проблемы безопасности. Считается, что на адаптацию дорожной сети потребуется около 5,4 млрд евро. Эта сумма потребуется на перестройку мостов, тоннелей, стоянок и развязок. Стоит иметь в виду, что правительство Австрии уже инвестировало значительную сумму в железнодорожную инфраструктуру, и автомобильные перевозки крупногабаритными грузовиками могут свести на нет эти инвестиции.

Как показывают опросы общественного мнения, большинство граждан других европейских стран также не в восторге от длинномеров. Против них высказалось 88% – в Бельгии, 81% – во Франции, 77% – в Германии, 75% – в Великобритании, 69% – в Польше и 80% – в Швейцарии.

Вместе с этим, в Финляндии, Норвегии, Дании, Голландии автопоезда длиной 25,25 м и массой 60 т уже разрешены. Количество негабаритных автопоездов в этих странах увеличивается.

Учитывая боязнь граждан перед транспортными средствами массой 60 т, в Европарламенте обсуждается вариант использования длинномерных грузовиков, но с массой, не превышающей 40 т или 44 т при интермодальных перевозках, то есть таких, которые были использованы в немецком эксперименте. Противники мега-траков считают, что это вход в Европу через «заднюю дверь». ■

Андрей Шилов. Фото автора

«ВОРОВАЙКА» ДЛЯ ЧЕСТНОГО БИЗНЕСА

КРАНО-МАНИПУЛЯТОРНАЯ УСТАНОВКА ПОЗВОЛЯЕТ ЗНАЧИТЕЛЬНО УПРОСТИТЬ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫЕ ОПЕРАЦИИ, ДЕЛАЕТ ПЕРЕВОЗЧИКА ПРАКТИЧЕСКИ ПОЛНОСТЬЮ НЕЗАВИСИМЫМ ОТ НАЛИЧИЯ НА «ТОЧКАХ» СКЛАДСКОЙ ТЕХНИКИ И МЕХАНИЗМОВ, СОКРАЩАЕТ ВРЕМЯ «ХОДКИ» И, СООТВЕТСТВЕННО, УВЕЛИЧИВАЕТ ЕГО ПРИБЫЛЬ.

Чтобы оснащенная краном-манипулятором машина приносила своему владельцу максимальную прибыль, важно не только правильно выбрать установку, но и привязать ее к автомобильному шасси. Это только кажется, что приобрести «воровайку» – плевое дело: пришел к автодилеру, выбрал комплектный автомобиль, оплатил его и выпустил на линию. На самом деле не все так просто и легко. Чтобы не выбросить деньги на ветер, необходимо, как минимум, четко себе представлять, какие бывают КМУ, и в чем заключается между ними разница в техническом плане и в эксплуатации.

ВАЖНЫЙ МОМЕНТ

Начнем с простого. Перво-наперво определимся с таким важным параметром установки, как грузовой момент. Эта величина определяет, сможете ли вы погрузить (разгрузить) на борт машины груз или нет. И именно от данной цифры мы прежде всего будем отталкиваться в выборе крана-манипулятора. В технической документации, которую вы можете посмотреть на сайтах производителей установок или компаний, монтирующих КМУ на автомобильное шасси, грузовой момент (или произведение массы груза на вылет стрелы) указывается в тоннах на метр или в системе СИ – кН.м. Как оперировать данной цифрой применительно к работам, выполняемым перевозчиком? Разберем данный вопрос подробно.

Допустим, вы приобретаете автомобиль, оснащаемый краном-манипулятором, для перевозки катушек с кабелем. Вес каждой катушки примем равным 200 кг (0,2 тонны). Перемещать каждую единицу груза в процессе его погрузки и разгрузки планируется не далее пяти метров от машины. Учитывая состояние подъездных путей и качества покрытия площадок, на которых проводятся строительно-монтажные работы, задача вполне жизненная. Итак, для того, чтобы крано-манипуляторная установка могла выполнить поставленную задачу, она должна обладать грузовым моментом не менее (0,2 Х 5 = 1 т.м.) одного тоннометра. Однако было бы неправильным при выборе КМУ ориентироваться только на указанную выше цифру. Те же катушки могут быть и большей массы, а перемещать их, возможно, придется и на расстояние дальше расчетного. Поэтому оптимальным вариантом является расчет характеристики установки по самому тяжелому грузу, который планируется перевозить. Но и это еще не все. Часто краны-манипуляторы используют и для укладки каких-либо элементов конструкций. Например, на кирпичные столбы-опоры выгнанного под крышу гаража необходимо уложить металлические или деревянные перекрытия, которые, собственно говоря, и были привезены перевозчиком к месту строительства. Допустим, вес каждой балки составляет 150 килограммов (0,15 тонны), а переместить ее придется на девять метров. В этом случае нам потребуется установка с грузовым моментом 0,15 Х 9 = 1,35 т.м. Выходит, что при работе с меньшими весами, но на большем плече, требуется более мощный кран-манипулятор. Это необходимо учитывать при приеме заказов. Сегодня просто доставить товар до места это полдела. Его еще и уложить-сгрузить нужно в определенное заказчиком место. И именно за это клиенты и платят перевоз-

Это только кажется, что приобрести «воровайку» – плевое дело: пришел к автодилеру, выбрал комплектный автомобиль, оплатил его и выпустил на линию. На самом деле не все так просто и легко.

чикам дополнительные и весьма немалые деньги. Теперь понятно, почему нельзя приобретать машину, ориентируясь только лишь на максимальную грузоподъемность ее КМУ.

О возможностях манипулятора лучше всего расскажет прилагаемая к нему грузовысотная характеристика. Она представляет собой рисунок стрелы, находящейся в различных рабочих положениях, в каждом из которых обозначена максимальная масса груза, которую можно подвесить на крюк. Такая схема в виде металлической таблички имеется практически на всех кранах-манипуляторах. Ее крепят на видном для оператора месте: на стреле или ином месте силовой конструкции установки. Теперь, когда мы четко обозначили направление выбора КМУ, необходимо четко указать предел разумной достаточности ее максимальной грузоподъемности. Судите сами – чем мощнее установка, тем она дороже и тем тяжелее. И если в первом случае перевозчик платит только один раз, то за дополнительную нагрузку шасси грузовика бизнесмен расплачивается постоянно. Ведь каждый лишний килограмм массы КМУ автоматически снижает полезную нагрузку. В итоге машина может просто не перевезти груз, который на грузовую платформу уложит кран-манипулятор. Резюмируя сказанное выше, подведем некий итог – при выборе подвижного состава необходимо придерживаться баланса между возможностями КМУ и шасси.

Опора, которая не закидывается вверх, может быть повреждена при движении по плохой дороге

Чем больше шарниров у стрелы и точек крепления гидроцилиндров, тем больше объем технического обслуживания КМУ

ЗАПАС ПРОЧНОСТИ

Теперь осветим такой важный с точки зрения эксплуатации кранов-манипуляторов вопрос – можно ли использовать запас прочности установки, заложенный в ее конструкцию, для разовых (подчеркнем это особо) работ с большими, чем разрешает грузовысотная характеристика, весами. С одной стороны, не секрет, что любой кран, как впрочем и иное грузоподъемное устройство, проектируется с приличным запасом прочности, что гарантирует безопасную работу механизма при возникновении различных нештатных ситуаций. Такой, например, может являться пиковая динамическая нагрузка, возникающая при ударе поднятого на стропах груза о платформу грузовика. Как вариант – внезапный разрыв одной из строп с резким перераспределением нагрузки на поднимаемой паллете, который вызовет перегрузку силовой конструкции КМУ. Высокая динамическая нагрузка может быть вызвана и внезапным порывом ветра. Особенно она опасна в ситуации, когда производится работа с грузом, имеющим большую парусность. Так, массивная деревянная балка, раскачиваясь

По параметру максимального вылета стрелы современные КМУ могут поспорить с автокранами. Однако по грузовому моменту и производительности соперничать со спецтехникой, увы, они не могут

под воздействием напора воздушных масс, может запросто свернуть стрелу крана-манипулятора или даже опрокинуть машину. Делаем вывод – даже при наличии существенного запаса прочности конструкции лучше не эксплуатировать установку в предельных режимах и тем более не выходить за них.

ПРЕДОХРАНИТЕЛЬ

Чтобы исключить саму возможность работы КМУ в запредельных режимах, все современные установки в обязательном порядке комплектуются специальными приборами безопасности. Они, получая информацию от датчиков, прерывают работу механизма подъема при возникновении нагрузок больших, чем расчетные. При этом оператор имеет возможность плавно опустить груз, задействовав систему аварийного сброса давления в гидроприводе. Хорошо если груз, который оказался неподъемным – наборный. Для того чтобы продолжить работу и выполнить взятые перед клиентом обязательства перевозчику достаточно выполнить одну дополнительную операцию краном-манипулятором. А что делать, если погружаемый объект являет собой неделимую конструкцию? Такой, например, может быть мощный компрессор или сварочный генератор, бытовка или бетонный блок. А зачастую не хватает установке совсем немного мощности! Заметим, что часто нехватка грузового момента является не ошибкой перевозчика в выборе транспортного средства и КМУ, а невозможностью подъехать к грузу на минимальное расстояние. Вспомните, как вырос грузовой момент при удлинении плеча, на котором происходил подъем! В итоге между заказчиком перевозки и перевозчиком возникает напряженная ситуация.

Чтобы не терять клиента, транспортник, особенно если он является индивидуальным предпринимателем, для которого каждая ходка на вес золота, вынужден рисковать и, отключив систему безопасности (читай предохранитель), поднимать груз. Для справки – отключение системы безопасности входит в перечень негласных(!) услуг ряда мультибрендовых станций технического обслуживания, специализирующихся на ремонте кранов-манипуляторов. Стоимость варьируется в зависимости от модели КМУ и степени присутствия в системе ее управления электронных компонентов. Поэтому и вилка цен значительна – от четырех до восьми, а то и двенадцати тысяч рублей. В самом простом варианте электрик ставит несколько перемычек в электронном блоке, дезактивируя предохранитель. По сути, операция напоминает ту, что проводят с грузовиками, у которых стоит ограничитель максимальной скорости. То есть, машина будет работать на иных, не предусмотренных конструктором режимах. При этом она автоматически сходит с гарантии, и спустя непродолжительное время варварской эксплуатации попадает в ремонт с «загнанным» дизелем или коробкой. Заметим, что в случае с КМУ даже кратковременное отключение системы безопасности не скрыть от диагностического оборудования официального сервисного центра, который осуществляет гарантийный ремонт техники. Поэтому отключать предохранитель имеет смысл только на установках, гарантийный период эксплуатации которых истек.

ТРОС ИЛИ РУКА?

Теперь, когда мы определились с техническими характеристиками необходимой вам установки, необходимо дать ответ на вопрос – потребуется ли КМУ лебедка или нет. Задача выбора достаточно серьезная, так как КМУ с лебедкой и без нее имеют не просто существенные конструктивные отличия, но и в работе ведут себя по-разному. Что доступно одной установке, то невозможно осуществить на другой.

Рассмотрим ситуацию подробно. Лебедка по сути своей превращает кран-манипулятор в автокран. Правда, с гораздо меньшей производительностью и не такими выдающимися грузовысотными характеристиками. На первом месте мы отметили производительность, так как именно данный параметр является определяющим. Итак, какие выгоды приобретает перевозчик, владеющий КМУ с лебедкой? Во-первых, благодаря техническим особенностям гидропривода, подъем и опускание груза может производиться с высокой

Для грузовиков малого тоннажа оптимальными являются краны-манипуляторы с Z-образной стрелой

плавностью, различными скоростями, а главное – с точным дозированием сматывания-наматывания троса, что важно при выполнении ряда ответственных работ, связанных с монтажом (установкой) различных элементов конструкций. Например, точное позиционирование может потребоваться при строительстве зданий или иных инженерных сооружений. Тросовая подвеска крюка незаменима и при выполнении ряда работ, связанных с ремонтом мостов, эстакад и пролетов, где часто требуется именно опускать грузы сверху, а не поднимать их снизу. И только трос позволяет полноценно работать с грузами, расположенными за неким барьером. Таким, например, могут быть различные коммуникации в виде труб газопровода, теплотрасс или банального ограждения.

Большинство кранов-манипуляторов, оснащаемых лебедкой, имеют L-образные стрелы. Принято считать, что такие конструкции пользуются большей популярностью в таких странах как Япония, Южная Корея и США, однако и на наших дорогах «воровайки» с КМУ, имеющими тросовую подвеску крюка, встречаются достаточно часто. Причем, значительное количество машин относятся к сегменту бывших в эксплуатации и завезенных в Россию из тех же Японии и Кореи. Как правило, машины имеют большой остаточный ресурс и позволяют своим новым владельцам зарабатывать деньги, особо не тратясь на ремонты. К недостаткам описанных выше кранов-манипуляторов следует отнести их «отягощающий» элемент в виде лебедки. Данный агрегат, даже в современном исполнении, уже сам по себе достаточно тяжелый. Его вес в некоторых случаях доходит и до пятнадцати пудов. Стоит ли говорить о том, что лишние килограммы дополнительно снижают полезную нагрузку автомобиля. Конечно, на паспортные данные грузовика из перевозчиков мало кто ориентируется – перегруз есть обычное дело, однако не стоит упускать из вида и то, что именно из-за лебедки падает и грузоподъемность самого крана-манипулятора. По сути, лебедка есть постоянно висящая гиря, которая нагружает силовую конструкцию крана, особенно в случае, когда инженеры, спроектировавшие КМУ, смонтировали агрегат на оголовке последнего звена телескопируемой стрелы.

Чем еще плохи L-образные стрелы? А тем, что в транспортном положении они размещаются вдоль продольной оси грузовика. Причем стрела может быть развернута либо в сторону кабины, либо в сторону грузовой платформы. В первом случае масса стрелы догружает переднюю ось грузовика, что не очень хорошо. Ситуация особенно неприятна при движении машины на заснеженном или обледеневшем шоссе. Перегрузка рулевой оси чревата также и преждевременным выходом из строя элементов подвески. Так, просевшие или лопнувшие рессоры грузовиков со стрелой КМУ, расположенной над кабиной, явление достаточно распространенное. Однако именно развернутая в сторону кабины стрела не съедает полезное пространство над грузовой платформой. И это при всех негативных моментах, озвученных выше, есть неоспоримый плюс!

Второй тип стрел, с так называемой Z-образной схемой складывания, получил наибольшее распространение в Европе. Благодаря шарнирно-сочлененной конструкции, стрела в транспортном положении располагается в поперечной плоскости автомобиля сразу за его кабиной. То есть, подъемный механизм не занимает полезное пространство над кузовом грузовика и не нависает над его кабиной. Однако, как и в первом случае, масса крано-манипуляторной установки в большей мере приходится на переднюю ось машины, в ряде случаев перегружая ее. Одно из главных преимуществ стрелы с Z-образной схемой складывания – возможность обходить препятствия. Например, подвешенную на крюке балку можно подать через «гребешок» крыши

Любая установка «съедает» полезное пространство рамы шасси и укорачивает грузовую платформу

коттеджа. Правда, для этого стрела должна быть длинной и многосекционной. Также данной стрелой оператор может в прямом смысле слова внести в оконный проем и уложить на пол различные строительные грузы. А теперь о важном нюансе, который касается работы Z-образных КМУ. Поскольку подъем-опускание груза происходит при складывании-раскладывании многочисленных секций стрелы, то представьте, как должна изогнуться «удочка» чтобы взять на крюк предметы, расположенные у борта грузовика. Опять-таки, вспоминаем ограничения по грузовысотной характеристике установки. Для наглядности – та же самая операция легко и просто выполняется КМУ с L-образной стрелой. Ее даже часто не требуется телескопировать, а значит, на крюке может быть подвешен груз максимальной для данного типа устройства массы. Чтобы компенсировать указанный недостаток, конструкторы добавляют к основанию второй секции Z-образных установок отдельную крюковую подвеску. Ее используют для работы с тяжелыми грузами, расположенными в непосредственной близости от грузовика.

У любого перевозчика, познакомившегося с упомянутыми выше типами стрел, непременно возникнет резонный вопрос – а существуют ли некие симбиозы конструкций, сочетающие в себе преимущества L- и Z-образных конструкций? Да, действительно, такие КМУ имеются в производственных программах ряда производителей подъемного спецоборудования. В большинстве случаев первые секции стрел таких механизмов имеют шарнирное соединение, то есть, позволяют конструкции «ломаться». Телескопируемая же часть интегрирована во второй секции и мало чем отличается от той, что применяется в L-образной стреле.

И, наконец, последнее. Прочность стрелы зависит не только от материала, из которого она изготовлена, но и от формы ее поперечного сечения. Иными словами – от профиля стрелы. Здесь прослеживается полная аналогия со стрелами автокранов. Наиболее часто встречаемые профили секций кранов-манипуляторов: восьми-, шести-, пятигранник или традиционный прямоугольник. Аналогов по сечениям овоидного профиля, который считается самым перспективным в краностроении, у КМУ

Органы управления КМУ, как правило, дублируются с обеих сторон установки. Это облегчает контроль процесса погрузки-разгрузки производимой с левого или правого борта

Такая машина может не просто притащить к месту сборки прицеп с разобранным бревенчатым срубом, но и собрать его. В этом случае прибыль перевозчика, работающего в команде со строителями, вырастает многократно!

практически не встречается. Рядовому перевозчику достаточно знать, что чем больше граней имеет профиль стрелы крана-манипулятора, тем лучше (эффективнее) распределяются по нему напряжения и, следовательно, легче стрела.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ И РЕМОНТ

Какой бы именитой и надежной не была крано-манипуляторная установка, но приходит момент, когда она выходит из строя, а машина, на которой была смонтирована КМУ, превращается в обычный грузовик, да еще и с меньшей грузоподъемностью. Перевозчику выгодно как можно скорее восстановить кран и продолжить работу. Сегодня услуги по ремонту кранов-манипуляторов предлагают многие организации, однако не стоит ориентироваться только на их расположение или на стоимость услуг. Для примера рассмотрим несколько характерных ситуаций. Допустим, оператор КМУ при помощи лебедки подтащил расположенный далеко от автомобиля груз поближе к борту грузовика. Что тут удивительного? Ситуаций, когда банально не хватает вылета стрелы – масса.

Довольно редкое техническое решение – дополнительные опоры, установленные под передним бампером. Обычно крану-манипулятору достаточно стандартного опорного контура

Чтобы крюк не бил шкивы установки при передвижении машины, между ним и блоками вставляют толстый резиновый лист или кусок деревянного бруска

Однако и статистика сервисных центров свидетельствует, что большое количество таких манипуляций заканчивается повреждением гидроцилиндров привода секций или шарнирных соединений стрелы, не говоря уже про деформацию последней. А ведь именно стрела есть самый важный элемент любого крана. Итак, стрела повреждена, что делать?

Как правило, первое, что приходит на ум владельцу машины, это обратиться на фирменную СТО. Однако в финансовом плане официалы к своим клиентам крайне агрессивны. Стоимость ремонта в некоторых случаях может вплотную приблизиться к цене новой установки. Кроме того, официальный сервис в большинстве случаев откажет перевозчику в восстановлении стрелы КМУ. Почему? Да потому, что подъемный механизм – есть «средство повышенной опасности» и любые действия, направленные на ослабление его конструкции, не допустимы. Не секрет, что сварка и рихтовка с локальным нагревом силовых элементов стрелы автоматически их ослабляет. Что же предлагают официалы? Заменить поврежденные элементы новыми. А стоит это очень дорого.

Итак, за что вам предложат отдать свои кровные? В первую очередь за

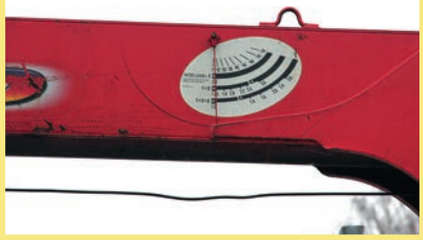
Секции телескопируемых стрел многогранного профиля укладываются в очень плотные пакеты. Стоит погнуть одно звено, и КМУ не сложится

рихтовку деформированной части (звена) установки. Стоит такая услуга относительно недорого, но и результат, как говорится, будет равноценен уплаченной сумме. Даже имея в своем распоряжении современное гибочное оборудование и установки для локального нагрева металла, восстановить первоначальную геометрию стрелы не удастся. Помимо этого в местах, подвергавшихся нагреву и растяжению, металл заметно теряет свои прочностные свойства и «плывет» при приложении нагрузки ниже ограниченной грузовысотной характеристики. Увы, чудес не бывает. Также не случаются они и при замене поврежденного участка секции на целый, заимствованный от стрелы-донора. Мало того, что геометрия профилей ремонтируемой стрелы и донорского участка должны совпадать с идеальной точностью, так еще и оборудование для сварочных работ, производимых внутри стрелы, обязано быть самым современным. В противном случае обеспечить требуемую прочность шва попросту не удастся. И это не говоря о том, что ремонтируемая конструкция должна обзавестись усилителями, которые также крепятся методом сварки. Гораздо проще отрезать деформированный кусок стрелы и внести коррективы в работу механизма выдвижения ее секций. В принципе, такой метод ремонта имеет право на жизнь и успешно применяется на практике. Вот только перевозчик получает КМУ с укороченной стрелой, а значит, крюк или стропы не во всех случаях дотянутся до груза. Утешает одно – случаев, когда требуется выпустить стрелу на максимальный вылет на практике, не так много.

Чтобы сохранить рабочие характеристики крана-манипулятора, лучше всего найти нужную секцию стрелы среди бывших в эксплуатации установок. Благо разборки, специализирующиеся на специальной технике, имеют место быть не только в московском регионе. Так, ремонт стрелы методом укорочения поврежденного звена в большинстве случаев составляет порядка двух тысяч евро. Это с учетом внесения изменений в кинематику выдвижения стрелы. При этом саму секцию, демонтированную с б/у установки-донора можно приобрести тысяч за 20-30 рублей. Прибавим стоимость работ по замене детали, еще 10 000, и получим весьма неплохой финансовый результат. По крайней мере, в установке будут присутствовать только оригинальные(!) детали, имеющие гарантированно высокое качество и обладающие расчетной прочностью.

На бортовом КАМАЗе, оснащенном краном-манипулятором, можно доставить все необходимое оборудование для горизонтального бурения. Оператор, водитель и вспомогательный рабочий доедут до места проведения работ в кабине грузовика

Угол наклона рабочей стрелы можно проконтролировать по специальному стрелочному угломеру



Кроме того, сохранится и грузовысотная характеристика механизма, что также весьма важно. Небольшой совет по поиску оригинальных комплектующих. Очень часто требуемые детали, особенно для японских и ко-

Хорошие аутригеры позволяют организовать пологий въезд на грузовую платформу

рейских кранов-манипуляторов, можно недорого приобрести на площадках, расположенных во Владивостоке или других городах России, находящихся за Уральским хребтом. Как правило, фирмы-поставщики бывших в эксплуатации запасных частей имеют опыт их поставки в центральную часть России, для чего плотно работают с местными транспортными компаниями или диспетчерами. В итоге необходимая для ремонта КМУ деталь придет к вам не позже недели с момента внесения предоплаты. Ее величина в большинстве случаев составляет 40% от стоимости нового компонента.

ТОЧКА ОПОРЫ

Одной из важнейших составляющих любого крана-манипулятора являются его опоры – аутригеры. От того, насколько они крепки и какой опорный контур создают, будет зависеть не только устойчивость машины в процессе работы с грузами, но и безопасность производимых операций, а также возможность деформирования узлов и агрегатов грузовика и элементов его подвески. Практически все КМУ уже изначально поставляются в комплекте с аутригерами. То есть, их характеристики просчитаны конструктором установки и являются достаточными для выполнения погрузочно-разгрузочных работ с нагрузкой согласно грузовысотной характеристики установки.

По сути своей все применяемые на грузовиках опоры могут быть либо жестко зафиксированными, то есть направленными строго вниз опорными платформами, либо иметь шарнир, благодаря которому «ноги» закидываются вверх на 180 градусов. И те, и другие работают равноценно. Единственное, что может вызвать нарекания у перевозчика – это масса подвижной опоры, которая нередко доходит до 60-80 килограммов! Некоторые производители мощных КМУ комплектуют установки поворачивающимися опорами. В транспортном положении такие расположены вдоль бортов шасси. Часто можно встретить конструкцию опор с механизмом автоматического поворота гидроцилиндра. Суть ее работы заключается в том, что при вытягивании секции приводится в движение шестеренчатый механизм поворота и опора

Чем больше площадь опоры аутригера, тем устойчивее машина на хлипких грунтах. Идеально, помимо штатной платформы, иметь с собой и дополнительные, имеющие большую площадь

синхронно переворачивается на 180 градусов. Чем дальше расположены от машины опоры, тем больше опорный контур и тем устойчивее машина. У недорогих манипуляторов все действия по выдвижению опор производятся вручную, а фиксация их возможна только в определенных положениях. У дорогих версий механизм привода – гидравлический.

РЫНОК: СПРОС И ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Сегодня рынок предложений крано-манипуляторных установок насыщен. Часто под требуемые характеристики по грузоподъемности шасси и грузовому моменту КМУ подходят несколько вариантов (комбинаций) готовых транспортных средств. Какому отдать предпочтение? Совет простой – по возможности соблюдайте одномарочность парка, так как именно это позволит вам сэкономить значительные средства на обслуживании и ремонте техники. Что касается выбора дилерского центра, то ориентироваться стоит на ту компанию, которая находится в непосредственной близости к вашему месту дислокации. Простой машины с манипулятором обходится заметно дороже, чем аналогичного грузовика без установки.

Теперь перечислим бренды КМУ, которые наиболее распространены в России. Из японских производителей популярностью у наших перевозчиков пользуется продукция компаний Tadano и UNIC. Весьма неплохо представлены продукты корейских фирм Kanglim, SOOSAN и DongYang. Свою долю рынка держат итальянцы: PM, Fassi, Ferrari и Amco Veba. Уважением пользуются установки ATLAS (Германия), Palfinger (Австрия), HMF (Дания), Hiab (Швеция). Есть и российские производители кранов-манипуляторов, среди которых выделяется ЗАО «ИНМАН». Справедливости ради отметим, что на российском рынке хозяйничают иностранцы.

Теперь о том, сколько стоит машина с КМУ? Это, пожалуй, один из самых живых вопросов. Свои расценки на торговых площадках в интернете светят далеко не все продавцы. По большей части на сайтах вы видите так называемые «воблеры» – то, что притягивает ваше внимание. А как только вы позвоните по указанным телефонам, вас начнут обрабатывать по полной программе. С чем это связано? С тем, что фирма, в которую вы обратились, является всего лишь по-

средником между заводом-изготовителем. Чтобы купить приглянувшуюся технику за меньшие деньги, стоит поискать непосредственно фирму-установщика оборудования.

Теперь приведем несколько цифр. Достаточно популярное у нас шасси Mitsubishi Fuso Canter с установкой европейского или японского производства, соответствующего по грузоподъемности указанному транспортному средству, можно приобрести за 2,5-2,9 млн рублей. В «горячем» листе актуальных предложений мы обнаружили грузовик AVIA D-120 с КМУ UNIC, за который просили три

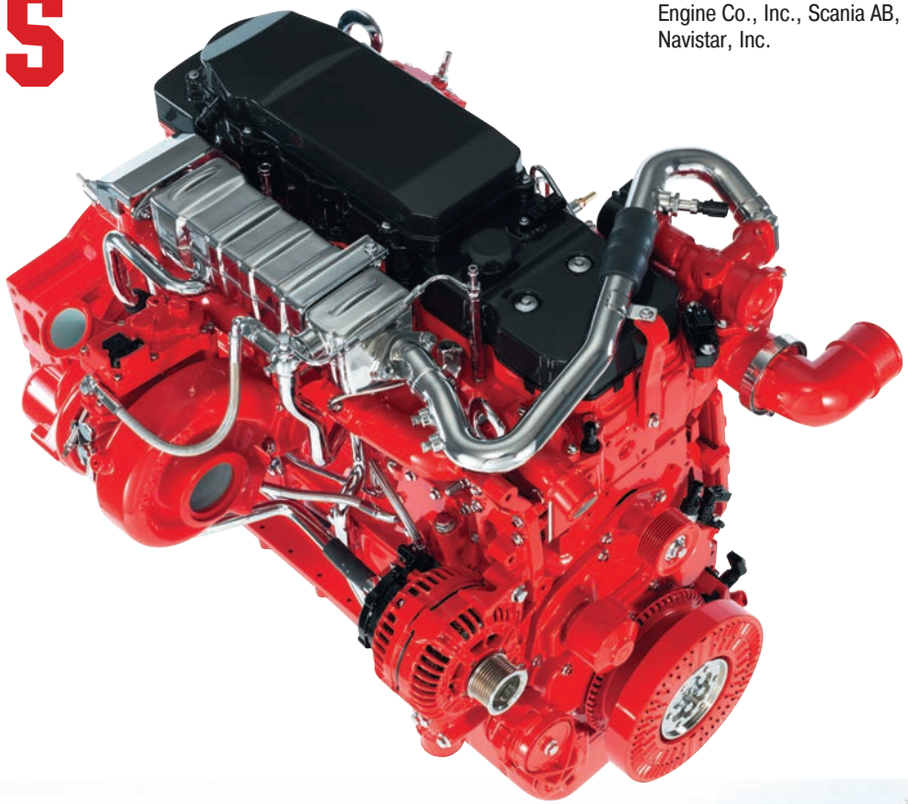
Давление в системе всегда можно проконтролировать по выносному манометру. Если стрелка уйдет в красную зону, то гидравлика работает на пределе: будьте внимательны, особенно если отключен ограничитель грузоподъемности

с половиной миллиона. Примерно в ту же сумму можно уложиться, если присмотреться к КАМАЗ-65117 или МАЗ-6303 с корейской установкой Kanglim, хотя последний возьмет на борт явно больше груза. Если брать в расчет импортное шасси, то к цене российских машин стоит прибавить как минимум миллион рублей. Например, среди актуальных предложений нам встретился грузовик Hino 500 КМУ Palfinger, за который просили 4,5 млн руб. В зависимости от технических (грузовысотных) характеристик и комплектации сама крано-манипуляторная установка потянет на 500-1 700 000 рублей. Весьма недешево! И не забудьте, что к указанной сумме еще прибавляется и стоимость ее монтажа на шасси. Так что КМУ – удовольствие дорогое, зато делающее перевозчика независимым от наличия на объектах свободного погрузочно-разгрузочного оборудования. Да и при продаже машины свой кран значительно повышает ее стоимость и рейтинг у потенциальных покупателей. Именно по этой причине первоначальные вложения в кран-манипулятор никогда не будут напрасной тратой средств. ■

SCANIA ВЫБИРАЕТ CUMMINS

Карасёв А. В. Фото Cummins Engine Co., Inc., Scania AB, Navistar, Inc.

МОТОРОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ CUMMINS ENGINE CO., INC. ОБЪЯВИЛА, ЧТО ПОЛУЧИЛА НОВЫЙ КРУПНЫЙ ЗАКАЗ НА СВОИ ДИЗЕЛИ МОДЕЛИ ISB 6.7.



На этот раз заказчиком двигателей американского производителя стала компания из Швеции Scania – «дочка» концерна Volkswagen Group. Всемирно известный автопроизводитель собирается устанавливать 6,7-литровые двигатели на свои автобусы. Шестицилиндровый дизель ISB 6.7 соответствует экологическим нормам Евро-6, развивает максимальный

крутящий момент в 1100 Н·м при 1600 об/мин. Мощность двигателя – 149-242 кВт (200-325 л.с.) при 2600 об/мин.

По словам Нейла Паттисона, директора направления Cummins по автомобильному бизнесу в Европе, Африке и на Среднем Востоке, Cummins и Scania имеют давние партнерские связи по разработке и производству систем впрыска топлива высокого давления для двигателей последних моделей с низким уровнем выбросов. Американцы поставляют шведской компании турбокомпрессоры и детали топливной системы, но двигатели заказываются первый раз. Scania будет устанавливать двигатели Cummins в новые городские автобусы.

Cummins ISB 6.7 оснащен системой охлаждения рециркуляции отработавших газов – EGR, турбокомпрессором с изменяемой геометрией – VGT. Решения по снижению токсичности отработавших газов разрабатывает и изготавливает отделение компании Cummins – Emission Solutions. Система двигателя Cummins ISB 6.7 объединяет дизельный сажевый фильтр DPF (Diesel Particulate Filter) с нейтрализатором селективной каталитической очистки SCR (технология Selective Catalytic Reduction).

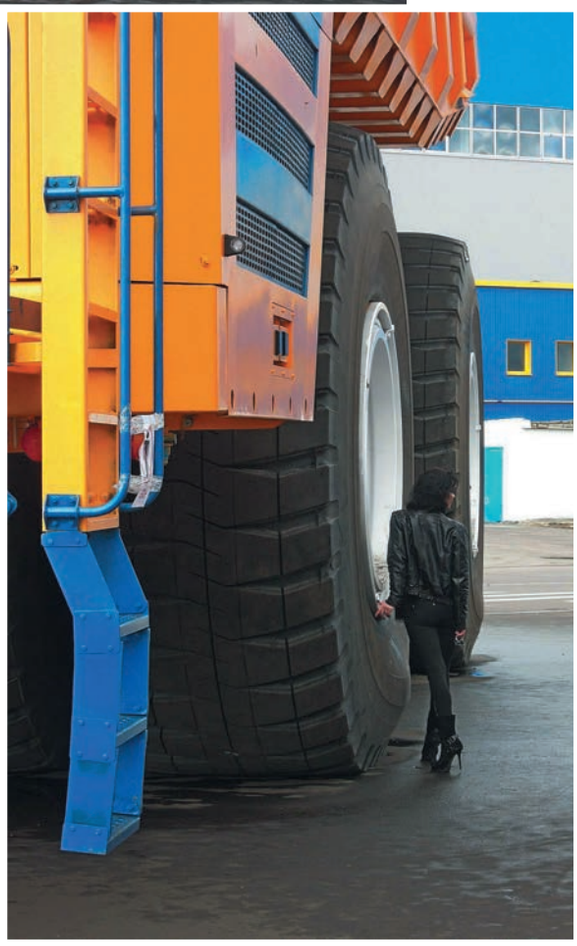
Это уже вторая крупная сделка по заказу двигателя Cummins ISB 6.7 в течение последних двух месяцев. В начале сентября крупный американский производитель грузовиков и автобусов, компания Navistar, Inc., объявила о своем намерении использовать дизели Cummins ISB. Двигатели предполагается использовать на грузовиках модели Durastar и школьных автобусах IC CE Series. Компания уже получила больше 2100 заказов на грузовики средней грузоподъемности с этим двигателем. ■

САМЫЙ БОЛЬШОЙ В МИРЕ САМОСВАЛ

ИМЕННО ЕГО НЕДАВНО ВЫПУСТИЛО БЕЛОРУССКОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «БЕЛАЗ». ИМ СТАЛ САМЫЙ БОЛЬШОЙ В МИРЕ КАРЬЕРНЫЙ САМОСВАЛ БЕЛАЗ-75710, ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ КОТОРОГО СОСТАВЛЯЕТ 450 ТОНН! ТЯЖЕЛОВОЗ ПРЕДНАЗНАЧЕН ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ГОРНОЙ МАССЫ В СЛОЖНЫХ УСЛОВИЯХ ЭКСПЛУАТАЦИИ В ГЛУБОКИХ КАРЬЕРАХ.

Сразу надо отметить, что сегодня в мировом автопроме карьерные гиганты выпускают лишь несколько компаний, а предельной нагрузкой для вчерашних чемпионов была отметка в 360 тонн. Так что жодинский автозавод первым среди других производителей карьерной техники превысил показатель в 400 тонн. «Сейчас мы готовим документы для представления самосвала грузоподъемностью 450 тонн в Книгу рекордов Гиннесса», – сказал в интервью БЕЛТА главный конструктор по карьерной технике «БелАЗа» Леонид Трухнов.

Огромное транспортное средство оборудовано двумя 16-цилиндровыми дизельными двигателями MTU DD 16V4000 мощностью 1715 кВт (2300 л.с.) каждый при 1900 об/мин. Моторы агрегатируются с электромеханической трансмиссией переменного тока Siemens MMT500, включающей два генератора и 4 электромотор-колеса. Объем самосвальной



платформы (геометрический) составляет 157,5 м^3, а объем кузова с «шапкой» достигает 269,5 м^3. Мощный гидропривод, установленный на грузовике, способен поднять платформу за 26 секунд, а время ее опускания в транспортное положение не превысит 20 сек.

Автомобиль комплектуется восемью гигантскими радиальными бескамерными шинами компании Bridgestone размерностью 59/80 R63 VRPS (V-Steel Rock Premium Service). Диаметр каждой из них достигает 4,02 м, а масса каждого колеса – 5,75 тонны! Для обеспечения бесперебойной 12-часовой работы машины на ее раме смонтированы два топливных бака по 2800 литров каждый. Для удобства управления столь немаленькой машинкой в стандартное оснащение самосвала входят три камеры (две спереди и одна сзади) дистанционного наблюдения и современная локаторная система парк-троник. Комфортабельная кабина оператора оснащена регулируемым сиденьем с пневмоподвеской и соответствует требованиям стандарта безопасности ROPS/FOPS и международным нормам по уровню шума, вибрации, концентрации вредных веществ и запыленности воздуха.

Эксплуатационная масса самосвала составляет 360 тонн, а его полная масса достигает 810 тонн. Максимальная скорость движения автомобиля – 60 км/ч. Габаритные размеры БелАЗ-75710: длина – 20,45 м; ширина – 10,2 м, высота – 8,25 м.

Первые три экземпляра супертяжеловоза уже заказаны российским покупателем. Они будут работать на кузбасском угольном бассейне.

Текст: Федор Мотузко, технический эксперт компании «Омега».
Фото фирм-производителей

СВЯЗУЮЩЕЕ ЗВЕНО

СЦЕПЛЕНИЕ ОТНОСИТСЯ К ОСОБО ОТВЕТСТВЕННЫМ УЗЛАМ АВТОМОБИЛЯ, И ЛЮБАЯ ЭКОНОМИЯ НА НЕМ ПРИВОДИТ К СУЩЕСТВЕННЫМ ФИНАНСОВЫМ ПОТЕРЯМ АВТОПЕРЕВОЗЧИКА.

Сход машины с линии и невыполнение взятых перед партнерами обязательств оборачивается для транспортной компании не просто недополученной прибылью по конкретному контракту, но и гораздо большими финансовыми потерями, связанными со штрафными санкциями со стороны заказчика перевозки. Для партнера срыв поставки товара или несвоевременная его доставка также чреваты убытками. Особенно когда речь идет о крупнооптовой торговой компании, для которой определенная ритмичность поступления товаров на центральный склад есть одно из условий успешного ведения бизнеса. Но даже при удачном урегулировании инцидента, связанного со срывом перевозки, транспортник потеряет позиции в рейтинге, чем непременно воспользуются его конкуренты. А, как известно, война за клиента ныне идет бескомпромиссная.

Выживают сильные и крупные игроки. Именно этим, к слову, объясняется тенденция к укрупнению автопредприятий, которая прослеживается на протяжении последних пяти-семи лет. Частные перевозчики – владельцы одного, максимум двух автомобилей – не выдерживают конкуренции и разоряются. Кстати, одной из причин того, что мелкие компании ликвидируются, либо уходят под «крыло» «крупняка», является также и невозможность малого предприятия из-за ограниченного бюджета поддерживать подвижной состав на должном уровне технической готовности. В частности, из-за недостаточного количества свободных средств, необходимых на приобретение ответственных запасных частей, от которых зависит надежная работа автомобиля

– именно к таким узлам можно смело причислить сцепление.

Замечу, что чем современнее грузовик, тем больше нагрузка на сцепление. Так, современные, массовые, транспортные дизеля объемом 11-13 литров выдают крутящий момент 2500 Н·м и более. Ранее это значение доходило максимум до 1700-1900 Н·м. При этом диаметр сцепления, его масса, габаритные размеры постоянно уменьшаются. Данная тенденция четко прослеживается у лидеров в среднетоннажных коммерческих автомобилей. Что еще важно сказать о представителях «большой тройки», так это то, что на рынок запасных частей поступает та же самая продукция, что идет и на сборочные конвейеры. Это означает, что перевозчик, приобретая продукцию брендов Sachs, LUK, Valeo, получает, по сути, оригинальную деталь. Причем, не важно, чье сцепление стояло на машине ранее. Значение имеет грамотный, исключительно по каталогу производителя, подбор новых узлов.

Правильно – менять сцепление в сборе с корзиной, диском и выжимным подшипником

На примере правого выжимного диска видно, насколько варварски относились к машине. Слева – новый диск

производстве рассматриваемых нами узлов, компаний ZF Friedrichshafen AG, Schaeffler Automotive Aftermarket GmbH & Co. KG и Valeo Service (бренды Sachs, LUK и Valeo соответственно), которые являются основными поставщиками на сборочные конвейеры большинства производителей коммерческих автомобилей. Если определить лидера из обозначенной выше тройки, то им, на мой взгляд, бесспорно будет Sachs, а два других производителя делят между собой почетное второе место. Подчеркнем, что речь идет о сегменте крупно- и

го узла. Так, IVECO и Renault ставят на свои машины комплекты Valeo. Однако вместо него могут с успехом применяться и сцепления Sachs или LUK. Главное, чтобы замена производилась полного комплекта, а не отдельных его частей.

Акцентирую на данном обстоятельстве внимание особо, так как один производитель, например, тот же Valeo, не вносит в конструкцию узлов собственных изменений и строго придерживается заводских чертежей. Другие компании могут доработать конструктив с целью улучшения технических показателей узла и, в частности, увеличения его ходимости. В итоге 100%-ной совместимости отдельных деталей, изготовленных разными производителями и собранных в один узел, гарантировать невозможно. И этому есть подтверждения из практики станций технического обслуживания. Приведем несколько примеров. Несмотря на то, что мы настоятельно рекомендуем перевозчикам приобретать на замену изношенным узлам полные комплекты от одного производителя, транспортники нередко предпочитают экономить и меняют только изношенные детали, например – ведомые диски или муфты выключения. При этом они не удосуживаются даже идентифицировать детали по их серийным номерам. А это крайне важно, так как, зная «серийник», можно определить производителя детали и тем самым сохранить совместимость компонентов в узле. В итоге сцепление начинает работать не так как оригинальное. Например, будет наблюдаться неполное выключение сцепления и, как следствие, затруднение включения той или иной ступени в коробке передач.

Ярким примером того, как замена отдельных деталей может изменить характер работы сцепления, служат узлы, агрегатируемые с массовой, 181-ой коробкой передач

производства немецкой компании ZF Friedrichshafen AG. Указанная КПП устанавливается на автомобили MAN TGA, MAN TGL, MAN TGN, Renault Premium, Renault Magnum, IVECO Stralis, IVECO Trakker, DAF 85 (95) XF и CF и некоторые другие грузовики. Несмотря на то, что оригинальным для перечисленной выше техники является сцепление Sachs, свои варианты комплектов и отдельных деталей, разумеется, имеет и компания Schaeffler Automotive Aftermarket GmbH & Co. KG. Последняя, например, изготавливает универсальный и поэтому весьма популярный (продаваемый) ведомый диск, который может быть установлен в узел сцепления перечисленных выше транспортных средств. В отличие от них, компания Valeo Service, имея свой вариант сцепления для указанных выше автомобилей, разделяет исполнение узла по маркам машин. Например, свои модификации есть для грузовиков DAF, MAN и IVECO. Примечательно, что принципиально комплекты сцепления ничем не отличаются – и тот и другой и третий можно смонтировать на указанные грузовики, но при условии, что корзина(!) сцепления будет производства Valeo Service. Если же какая-либо деталь узла будет от другого производителя, то сцепление может работать неполноценно. Столкнувшись с данной особенностью, нам удалось выяснить, что толщина фрикционных накладок ведомого диска, произведенного компаниями ZF Friedrichshafen AG и Valeo Service, различаются примерно на два миллиметра. Это означает, что если сцепление будет собрано из деталей этих двух производителей, то нагрузка на демпферные пружины корзины вырастет. Причем, уже при ее постановке на маховик, пружины отходят больше положенного, уменьшая ход выжимного подшипника. При этом, само собой разумеется, не будет обеспечен требуемый рабочий ход, полное разъединение дисков и, соответственно, разрыв потока мощности. Как следствие, передачи будут включаться с треском.

Продолжая тему автомобильных сцеплений, хотелось бы поговорить о тенденциях, которые прослеживаются в данном сегменте автокомпонентов. Во-первых, это постоянный рост передаваемого узлами крутящего момента, о чем мы уже упомянули выше. Во-вторых, уменьшение габаритных размеров и облегчение конструкций в целом. В-третьих, внесение в конструкцию новых элементов, позволяющих улучшить демпфирование крутильных колебаний. Поскольку от уровня последних зависит ресурс агрегатов трансмиссии, то уделим данной теме особое внимание. Сегодня демпфирование крутильных колебаний достигается двумя методами. Первый – за счет внедрения в конструкцию демпферных пружин, расположенных на ступичной части ведомого диска сцепления. Пружины могут иметь как одинаковые, так и разные характеристики. Однако если добиться требуемого результата не удается, то на сцену выходит второй метод – применение набирающего популярность у автопроизводителей двухмассового маховика. Понятное дело, что максимальный эффект достигается при симбиозе обоих методов. Разумеется, количество пружин ведомого диска и их характеристики в этом случае будут скорректированы.

Одна из разновидностей двухдискового сцепления

Справедливости ради отметим, что

нельзя однозначно говорить о том, что применение двухмассового маховика является оптимальным решением в борьбе с крутильными колебаниями. С одной стороны данный узел, который, к слову, также является частью сцепления, действительно эффективно гасит крутильные колебания, снижая нагрузку на силовую линию автомобиля. Однако, сберегая коробку передач, мосты, редукторы, шарниры карданной передачи двухмассовый маховик сам по себе работает с высокой нагрузкой, что приводит к износу его подвижных элементов. В конечном итоге, если при традиционном сцеплении маховик, не имеющий следов износа или иных повреждений, можно было оставить при замене изношенного узла, то теперь с высокой долей вероятности его придется менять вместе с корзиной, ведомым диском и муфтой. А стоит этот современный узел весьма недешево – 50 и более тысяч рублей в зависимости от модели автомобиля, для которого он предназначен. Согласитесь, достаточно накладно. С другой стороны, при наличии двухмассового маховика в ту же коробку перемены передач можно вообще не заглядывать в течение всего срока службы машины. Все операции по обслуживанию КПП сведутся к своевременной замене в ней масла и фильтров при наличии таковых.

Помимо высокой стоимости двухмассового маховика, его наличие на автомобиле также создает трудности и для технической службы автопредприятия. Так, диагностика двухмассовых маховиков – операция весьма не простая. Оборудование для ее проведения есть у ограниченного числа сервисных станций. Я уже не говорю про специальный инструмент, без которого провести полноценную диагностику и вовсе невозможно. Однако еще больше тревожит то, что к технически сложному агрегату часто прикладывают руки мастера, имеющие низкую техническую грамотность. Приведу простой, но весьма показательный пример тому. У двухмассового маховика есть две перемещающиеся друг относительно друга части, между которыми находятся демпфирующие пружины. Так вот, со временем из-за трения кромок этих двух деталей появляется выработка на контактных поверхностях и порождаемый этим торцевой и осевой люфт. С такими симптомами дальнейшая эксплуатация маховика по правилам запрещена. В стремлении избежать затрат на замену узла, умельцы при помощи сварочного аппарата намертво соединяют подвижные части маховика, по сути превращая его в обычный. Казалось бы, проблема решена с минимальными финансовыми затратами. Однако мы уже упоминали о том, что в паре с двухмассовым маховиком устанавливается ведомый диск, имеющий меньшее количество демпферных пружин. Последние, ко всему прочему, изготавливаются из более тонкой проволоки. То есть, характеристики демпферного узла будут недостаточными для полноценного гашения крутильных колебаний, и нагрузка, передающаяся на коробку передач, редукторы, карданные шарниры, значительно возрастет. О том, что силовая линия машины работает в критическом режиме, будет говорить частый выход из строя крестовин карданного вала. Приведу еще один весьма показательный пример того, как отсутствие информации о продукте подводит перевозчика. Случаев, когда работающая с перегрузом машина, скажем – самосвал, на раскисшей дороге крепко садится на мосты, а водитель, пытаясь ее вызволить, раскачивает грузовик, попеременно включая то передачу переднего, то заднего хода, – пруд пруди. При этом фрикционы ведомого диска сцепления работают в запредельном режиме и буквально сгорают. Оголившиеся заклепки, которыми закреплены накладки, начинают «грызть» маховик, оставляя на его поверхности глубокие борозды. Чтобы исключить повреждение дорогой детали, компания ZF Friedrichshafen AG на ряде ведомых дисков фрикцион, обращенный в сторону маховика, не «сажает» на заклепки, а приклеивает. При этом отверстия под заклепки остаются незадействованными. Механики станций технического обслуживания, не знакомые с данной особенностью ведомых дисков, требуют обменять «некондицию». Техническим консультантам нашей компании приходится не просто объяснять, для чего инженеры избавились от заклепок, но и аргументированно доказывать, что по прочности клеевое соединение ничем не уступает, а то и вовсе превосходит клепку. ■

Сегодня на рынке много предложений бэушных корзин сцеплений, скупой платит дважды

КОМПАНИЯ CLEAN AIR POWER LTD. ИЗ ВЕЛИКОБРИТАНИИ ПРЕДСТАВИЛА НА ВЫСТАВКЕ GASSUF СЕДЕЛЬНЫЙ ТЯГАЧ VOLVO FM13 4×2 С ГАЗОДИЗЕЛЬНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ.

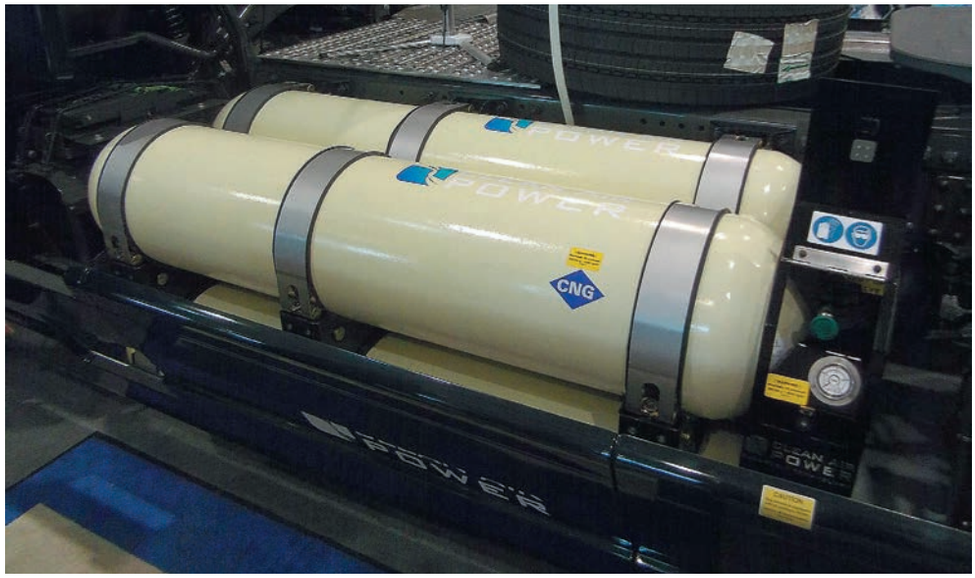
Карасёв А. В.

АНГЛИЦКИЙ VOLVO

О запуске в производство грузовиков Volvo Евро-5 с дизелем, работающем на газу и использующих обычное топливо для воспламенения заряда, было объявлено в январе 2012 г. Двухтопливную систему питания дизелей, запатентованную под торговой маркой Dual-Fuel, разработала компания из Великобритании Clean Air Power Ltd. Система может работать как на био-метане, так и на био-дизеле. Dual-Fuel уже используется более чем на 2200 коммерческих автомобилях по всему миру. Некоторые из этих грузовиков находятся в эксплуатации более шести лет, что несравненно мало по сравнению с эксплуатацией российских систем, насчитывающей несколько десятилетий.

В Европе Clean Air Power Ltd. предлагает усовершенствованный продукт – систему Genesis Dual-Fuel, предназначенную для грузовиков с двигателями экологических стандартов Евро-3 и Евро-4 с электронной системой впрыска топлива. В настоящее время компания разрабатывает систему для США под названием Genesis EDGE. Clean Air Power Ltd. заключила договор с Navistar, Inc. («Navistar») на разработку газодизельного двигателя MaxxForce 13.

Компания Clean Air Power была основана в 1991 г. Сегодня в Лейленде, графство Ланкашир, размещается не только штаб-квартира, но



и научно-исследовательский центр. В 1996 г. компания подписала соглашение с Caterpillar Inc. Договор позволил компании разработать систему для дизелей большой мощности. В результате сотрудничества была создана газодизельная система для двигателей Caterpillar моделей C15, C12 и C10, которая и сегодня продолжает продаваться в США и Австралии.

В августе этого года Clean Air Power Ltd. заключила соглашение с курьерской компанией United Parcel Service, Inc. (UPS) об использовании системы Genesis EDGE Dual-Fuel на двигателях Volvo D13 и MACK MP8. UPS уже эксплуатирует 9 газодизельных тягачей Caterpillar C12 с 2002 г. 10 тягачей MACK MP8 автопарка UPS будут использоваться для демонстрации и оптимизации системы Genesis EDGE. Новые газодизельные грузовики будут эксплуатироваться в Калифорнии, где в г. Онтарио на территории транспортного предприятия UPS имеется газонаполнительная станция.

Финансирование этой программы осуществляет «Энергетическая комиссия Калифорнии» (Californian Energy Commission) в соответствии с программой по «Альтернативному и возобновляемому топливу и автомобильным технологиям» (Alternative and Renewable Fuel and Vehicle Technology Program), специально предназначенной для ускорения внедрения альтернативных топлив в транспортной отрасли Калифорнии.

Промышленный вариант системы Genesis EDGE, как ожидается, будет доступен в начале 2014 г. Залогом этому служит увеличивающееся количество инвесторов. В конце августа к ним присоединилась компания Ervington Investments Ltd. (известная как Ervington), чьим бенефициаром является Роман Абрамович. Ervington потратила 5 млн фунтов (почти 6 млн евро) на приобретение акций Clean Air Power Ltd.

Британская компания планирует поставить на рынок в этом году 350 систем. В прошлом году было изготовлено 300 газодизелей. Участие Clean Air Power Ltd. в выставке GasSUF-2013 является реализацией плана компании по входу на российский рынок. Руководство Clean Air Power Ltd. считает, что правительство России поощряет реализацию крупными газоснабжающими компаниями четких стратегий по использованию природного газа в качестве топлива для автомобильного транспорта, и поэтому отечественные газовые монополисты начали инвестировать значительные средства в инфраструктуру газонаполнительных станций, что приведет к увеличению спроса на газодизельные грузовики.

Англичане имеют в виду распоряжение Правительства РФ № 451 и № 767-R от 13.05.2013 г. «О Расширении использования природного газа «метан» как моторного топлива». Хотя распоряжение затрагивает пассажирский транспорт, транспорт дорожно-коммунальных служб и сельскохозяйственную технику, но предписывает до 1 ноября 2013 г. представить в Правительство предложения о снижении (обнулении) ставки ввозной таможенной пошлины на компоненты, необходимые для производства транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, а также на оборудование и механизмы, используемые для заправки транспортных средств природным газом. Постановление действительно может содействовать производству газодизельных Volvo на заводе в Калуге, если только не останется на бумаге в качестве благого намерения.

Независимо от развития российского рынка Clean Air Power Ltd. объявила о старте совместного с Брунельским университетом (Brunel University) в Аксбридже двухлетнего научно-исследовательского проекта, финансируемого правительственным Советом Великобритании по технологической стратегии (Technology Strategy Board – TSB), так что можно ожидать газодизельных грузовиков Евро-4. ■

MERCEDES-BENZ AROCS ПРИБАВИЛ ОСЕЙ

КОНЦЕРН DAIMLER A.G. ПРЕДСТАВИЛ НОВЫЙ ПЯТИОСНЫЙ ГРУЗОВИК ЭКОЛОГИЧЕСКОГО КЛАССА ЕВРО-6 — MERCEDES-BENZ AROCS 10X4/4

Карасёв А. В.
Фото Mercedes-Benz

Многоосный вариант строительного грузовика Arocs предназначен прежде всего для выполнения особо тяжелых задач в строительной индустрии и создания специальных автомобилей полной массой 40 т. Новая модель Mercedes-Benz была разработана и произведена во французском Мольсайме на машиностроительном предприятии корпорации Mercedes-Benz Molsheim S.A.S. Завод в провинции Эльзас принадлежит подразделению Mercedes-Benz Customer Tailored Trucks (CTT), занимающемуся адаптацией грузовиков по желанию клиентов и производством специальных версий грузовых автомобилей. В дальнейшем на этом предприятии будут изготавливать пятиосные грузовики Mercedes-Benz Arocs 10x4/4.

Для клиентов грузовики, произведенные в Мольсайме, ничем не отличаются по качеству и надежности от продукции основного завода компании в Верте: производственный процесс на французском предприятии полностью соответствует немецким критериям качества. Условия гарантии и сервисного обслуживание грузовиков, произведенных CTT, полностью аналогичны стандартной продукции Mercedes-Benz, как и возможность приобретения запасных частей, расходных материалов.

Пятиосные модели грузовиков пользуются устойчивым спросом в Европе. В Швейцарии такие транспортные средства могут иметь полную массу 40 т. Однако в Голландии разрешена эксплуатация пятиосных грузовиков массой до 50 т. В связи с этим Mercedes-Benz изучает возможность внесения дополнительных корректив в конструкцию Arocs 10x4/4, предназначенных для конкретного рынка сбыта – пока полная масса новинки официально ограничивается 40 тоннами. Пятиосное шасси Arocs обладает технической возможностью для создания транспортного средства полной массой 44 т. Грузовики с такой массой

могут эксплуатироваться вне дорог общего пользования, например, на больших стройках в Германии или других европейских странах.

Автомобиль оснащен кабиной ClassicSpace, шасси колесной базой 4250 мм. С технической точки зрения переоборудование стандартного четырехосного грузовика в пятиосный заключается в установке дополнительного 9-тонного заднего моста на пневматической подвеске. Стандартное шасси 8х4 комплектуется двумя передними осями грузоподъемностью 7,5 и 9 т соответственно и двумя ведущими мостами грузоподъемностью 11,5 т. Все мосты оснащаются пневматической подвеской. Дополнительная ось сделана управляемой и подъемной. Благодаря трем управляемым мостам, радиус разворота грузовика Arocs 10х4 такой же, как и у модели Arocs 8х4.

Кроме установки дополнительного моста при создании пятиосной модели, модификации подверглось оборудование шасси. К примеру, были перенесены ресиверы пневматической системы и бак для AdBlue. Топливный бак изменили с целью увеличения объема и клиренса автомобиля.

С самого раннего этапа проектирования в процессе разработки новой модели принимали специалисты известных кузовостроительных компаний: производитель самосвальных настроек Meiller и фирма Liebherr – изготовитель бетоносмесителей для установки на автомобильные шасси. Такое сотрудничество в поиске наилучшего решения в конечном случае приносит пользу и автопроизводителю, и изготовителям надстроек. Поскольку шасси выпускаются максимально удобными для монтажа с установленными самосвальным кузовом и миксером.

Тестирование проводилось центром по разработке и испытаниям EVZ (Development and Testing Centre) – подразделением завода в Верте. Программа испытаний соответствовала тестированию стандартных грузовиков Mercedes-Benz: автомобили проверялись в условиях, максимально приближенных к реальной эксплуатации. На этот раз опытная эксплуатация осуществлялась в карьере, расположенном в северной части немецкого Шварцвальда. Испытания проводились при тесном взаимодействии между CTT и EVZ. ■

Владимир Чехута.
Фото автора и фирм-производителей

СУВЕНИРЫ ДЛЯ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ

БИЗНЕС АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ, КАК ИЗВЕСТНО, СОЗДАЕТСЯ ПРИ ПОМОЩИ БОЛЬШИХ ГРУЗОВИКОВ, КОТОРЫЕ КАЖДОДНЕВНО ПРЕОДОЛЕВАЮТ МНОГИЕ СОТНИ КИЛОМЕТРОВ, ДОСТАВЛЯЯ РАЗЛИЧНЫЕ ГРУЗЫ ПО НАЗНАЧЕНИЮ. ПО РАЗНЫМ ПОВОДАМ ТРАНСПОРТНИКИ ЗАКАЗЫВАЮТ ДЛЯ СЕБЯ РАЗНУЮ СУВЕНИРНУЮ ПРОДУКЦИЮ — ЭТО ЗНАКОМЫЕ МНОГИМ ШАРИКОВЫЕ РУЧКИ С ЛОГОТИПОМ, USB-ФЛЕШКИ, МАЙКИ, БЕЙСБОЛКИ ИЛИ КНИГИ И БУКЛЕТЫ.

Конечно, плакат с изображением вашего «стального коня» в фирменной раскраске будет неплохо смотреться на стене в офисе. Но можете ли вы себе представить собственный грузовик в виде миниатюры у себя на столе или в витрине шкафа, а может, в более подходящем месте – в кабинете вашего партнера по бизнесу? Вряд ли кто-то станет спорить, что маленькая модель большого грузовика или даже целого автопоезда станет для компании автоперевозчика очень хорошим промоутинговым макетом, способствующим укреплению дальнейших деловых связей. Хотя эта же модель вполне может быть недешевым и в тоже время не очень дорогим подарком партнерам или клиентам, с которыми сотрудничает фирма.

Тут сразу стоит добавить, что мини-грузовик с детской игрушкой не имеет ничего общего. Уменьшенная копия грузового автомобиля в одном из популярных масштабов – 1:50 или 1:87 – является точным слепком оригинального транспортного средства, в деталях повторяющим все его конструкционные особенности, дизайн и цветовую гамму раскраски. Конечно, найдутся знатоки, которые будут утверждать, что это все игрушки для взрослых или увлеченных коллекционеров. Но суть в том, что каждая модель – это идеальный премиум-подарок для нынешних и будущих

клиентов. Такой стильный сувенир всегда будет находиться на видном месте в доме или офисе.

Производством масштабных моделей в Европе и в других странах сегодня занимаются несколько довольно крупных фирм. Среди них можно отметить компании Tekno models, Lion Toys, NZG, Herpa Miniaturmodelle GmbH, Conrad GmbH, Universal Hobbies, WSI Collectibles и другие. К примеру, голландская компания WSI Collectibles сегодня является одним из мировых лидеров в производстве масштабных копий грузовых автомобилей, прицепов и полуприцепов, различных кранов и строительной техники. Выпускаемые фирмой миниатюры представляют собой масштабные макеты, которые практически полностью соответствуют своим реальным прообразам, при этом они уменьшены в 50 или в 87 раз. Именно эти масштабы являются доминирующими в общей массе выпускаемых сейчас моделей. В производственной программе WSI Collectibles сегодня значатся маленькие грузовики таких известных марок как Mercedes-Benz,

Volvo, Scania, MAN, DAF, Iveco, Ginaf, Terberg, Liebherr и Western Star. Годовая программа выпуска моделей достигает 75 тысяч штук. При этом более 60% от всего количества выпускаемых моделей изготавливается под потребности бизнес-покупателей. То есть это заказы от автотранспортных компаний, автопроизводителей и от дилеров, продающих грузовые автомобили.

Тут надо отметить, что в масштабных моделях очень заинтересованы сами автопроизводители. Они сами информируют производителей миниатюр о планируемом выпуске новинок. В некоторых случаях представителей макетного бизнеса даже допускают к масштабированию задолго до презентации новейших грузовиков. В пример можно привести ганноверскую выставку коммерческого транспорта 2012 года, на которой состоялись премьеры новых флагманов голландской компании DAF и шведского Volvo FH. Автопроизводители тщательно конспирировали свои новинки, и покрывало с премьер снимали только на выставке. И именно в тот же день фирма WSI Collectibles на стенде DAF показала миниатюры этой же концептуальной

Конструктор за работой

новинки, выполненные в масштабах 1:50 и 1:87. А компания Tekno models также в день официальной премьеры новейших грузовиков Volvo FH и DAF XF демонстрировала их уменьшенные миниатюры. То есть, модельные компании жестко выполнили требования по неразглашению дизайна будущей премьеры, хотя имели полный доступ ко всей технической информации заранее.

Как правило, первые обсуждения нового автомобильного макета начинаются за девять-двенадцать месяцев до появления автомобильной миниатюры в свет. После этого партнеры заключают лицензионный договор и соглашение по авторскому праву. Ведь появление фирменной эмблемы автомобильного бренда на миниатюре не может появляться просто так. Изготовление масштабной модели начинается со сбора подробной информации. Модельщики используют чертежи «реальной» автотехники, включая трехмерные объемные модели. Эта информация предоставляется конструкторам макетов на условиях строгой конфиденциальности. В процессе проектирования миниатюры изучаются множество фотографий прототипа, сделанных как снаружи, так и изнутри автомобиля. Тщательность и внимательность здесь являются базовыми принципами: никто не хочет упускать ни одной важной детали.

Далее инженеры при помощи компьютерной программы CAD (Computer Aided Design) создают виртуальную 3D модель в заданном масштабе. Здесь полностью разрабатывается вся конструкция маленькой машинки. Процесс этот не так прост. Тут не получится изготовить миниатюрную модель огромного грузовика, просто уменьшив его в несколько раз. Необходима разработка специального набора элементов: необходимо спроектировать все узлы, разбить будущую модель на детали, а также продумать места крепления. Технология изготовления макетов является собственным ноу-хау модельных фирм. Тут все детали должны быть выполнены точно, чтобы последующая покраска и сборка не вызывали

Новый Actros от фирмы NZG

лес – создаются специальные пресс-формы. Подготовка к производству одной миниатюры требует инвестиций, исчисляемых сотнями тысяч евро. Для производства большинства деталей применяется метод литья (die-cast). Материалом здесь служит алюминиевый сплав ЦАМ (Цинк/Алюминий/Медь). Некоторые части отливают из пластмассы, а колеса прессуются из резины. Затем все узлы и детали проходят механическую обработку, окрашиваются и поступают на сборку. На финальной стадии изготовления макеты могут окрашивать в корпоративные цвета транспортных компаний с нанесением логотипов, идентичных оригинальным брендам заказчика при помощи тампопечати. Благодаря этой технологии даже очень мелкие цифры и буквы становятся хорошо видны на небольшой модели, если, конечно, вы в руки возьмете увеличительное стекло. Оценивая современный уровень производства масштабных моделей грузовых автомобилей, можно отметить, что основное внимание заказчики бизнес-сувениров и коллекционеры-

затруднений. Перед запуском миниатюры в серийное производство создается опытный образец модели на 3D принтере, который позволяет вырастить все детали из композитной смолы. После этого тестовый макет внимательно изучают и даже отдают на проверку заказчику. Если обнаруживаются замечания, то они фиксируются и устраняются. И только после одобрения автопроизводителя масштабная копия запускается в массовое производство. Именно такой подход позволяет избежать недостатков и добиться максимальной индентичности масштабных моделей со своими реальным прототипами.

Для изготовления большинства компонентов – кабины, рамы или ко-

Обработка заказа от автоперевозчика

Модель фирмы WSI в корпоративной раскраске Trans Alliance

Модель фирмы WSI

наличие регистрационного номера, присутствие фирменных логотипов, цветовая гамма и дополнительные аксессуары. При этом минимальное количество машинок для выполнения заказа вполне может быть небольшим, ведь первый и большой заказ каждой новой модели уже сделал автопроизводитель. Помимо транспортных компаний миниатюры грузовиков также пользуются большим спросом у коллекционеров. Собирание масштабных моделей автомобилей является очень популярным хобби среди увлеченных и технически продвинутых мужчин. ■

любители уделяют качеству имитации их реальных прототипов и применению уникальной детализации. Внешний вид каждой детали должен максимально соответствовать оригиналу. Сегодня клиентами множества модельных компаний являются большинство европейских производителей грузовиков и трейлеров, а также тысячи транспортных компаний, занимающихся автоперевозками. Для того чтобы заказать подобную сувенирную продукцию, автоперевозчику необходимо подобрать подходящего изготовителя моделей, а также разработать и утвердить рабочий макет. В нем, как правило, отражаются марка и модификация грузовика,

Новый DAF XF

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