АВТОТРАК № 2 2014
WWW.AUTOTRUCK-PRESS.RU

ВСЁ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОТРАК

№ 2 МАРТ 2014

ДАЛЬНОБОЙНАЯ ПЕРСПЕКТИВА . . . СТР. 34
ГРУЗОВИКИ В БЛИЖАЙШЕМ БУДУЩЕМ

«ЗАБУГОРЬЕ» НАМ ПОМОЖЕТ . . . СТР. 46
ЗАЧЕМ ПРИОБРЕТАТЬ ПОДЕРЖАННЫЕ АВТОМОБИЛИ

ВОЗДУХ ПРОТИВ СТАЛИ . . . СТР. 58
ПНЕВМОПОДВЕСКА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

ISSN 1812-5107
9 771812 510001 14 002

R\EVOLUTION В РОССИИ

RENAULT TRUCKS DELIVER

НОВАЯ ГАММА
RENAULT TRUCKS

реклама

ГРУЗОВИК - ИСТОЧНИК ПРИБЫЛИ

Встречайте! Весной 2014 года, компания Renault Trucks презентует в шести крупнейших городах России свою новую модельную гамму. Вы можете одними из первых оценить все преимущества этих машин - комфортность, безопасность, управляемость и экономичность. Грузовые автомобили Renault Trucks - источник прибыли.

renault-trucks.ru

Позвоните по бесплатной линии Renault 8 (800) 200 00 70 и зарегистрируйтесь на тест-драйв.

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

RENAULT TRUCKS

ЖИЗНЬ — ЭТО ДВИЖЕНИЕ!

Но этот постулат является основополагающим не только для биологических систем, но и для многих других. С точки зрения экономики движение финансовых потоков определяет успех экономической структуры в целом: будь то фирма или государство.

И поэтому тоже общества с наибольшим потреблением материальных ресурсов являются наиболее успешными. Поэтому во многих государствах, а в успешных — тем более, постоянно возникают масштабные проекты, требующие значительных финансовых и материальных ресурсов, что в конечном итоге и обеспечивает движение денежных потоков в экономике страны.

Наша страна — не исключение. Поэтому постоянно возникают государственные проекты в виде госпрограмм по медицине, доступному жилью, образованию. И ничего, что конечные цели не достигнуты, а половина, если не больше, денег — разворованы. Часть из них все же попадает в русло отечественной экономики, обеспечивая ее движение. Да и люди заняты делом. Помните, как в фильме «Водный мир», когда нищим, голодным и обозленным гребцам с танкера ставилась невыполнимая задача? Главное — чтобы они были при деле и в движении, иначе начинают думать неправильно. И невыполнимая она была не потому, что этой земли не было, а потому что ими руководили те, кто в силу своего мышления не могли указать путь к ней.

Саммит «большой восьмерки» прошел — самый дорогой вантовый мост в мире в тупик построен, самая дорогая олимпиада закончилась, теперь начнется освоение «отжатого» у Украины Крыма: строительство очередного самого дорогого моста, паромных переправ, продуктопроводов и тому подобного. Так что деньги опять будут запущены в экономику, и мы начнем опять грести ради какой-то бесконечной и недостижимой цели. А значит, у нас будет работа и будут продаваться грузовики. В лизинг тоже. Они будут ломаться, поэтому будут работать и финансовые структуры, кредитующие покупателей машин, и сфера их обслуживания и перевозчики на государственных стройках. Жизнь продолжается.

А Россия в одночасье, хоть и на очень короткий период, превратилась из страны с самой высокой скоростью убыли населения в нормальное, по приросту последних, государство. Ведь 2,5 млн крымского населения — это не иголка в стоге сена.

СОДЕРЖАНИЕ

События и факты	4	Новости
Самые длинные пробки	16	Закон и человек
Новые версии Peugeot	24	Новинка
Электромобили примеряют «шашечки»	28	Технологии
Дальнобойная перспектива	34	Технологии
Nissan расширяет предложение	40	Новинка
«Забугорье» нам поможет	46	Рынок
Почем «зеленая» энергия	54	Технологии
Биодизель стал доступнее	56	Технологии
Воздух против стали	58	Компоненты
Бизнес на подъеме	64	Спецтехника
MAN для коммуналки	70	Технологии
Анекдоты	72	Юмор

АВТОТРАК

№ 2 МАРТ 2014

СТР. 34

СТР. 40

СТР. 46

СТР. 58

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. 64

8X8 ОТ WESTERN STAR

Американская компания Western Star, входящая в концерн Daimler, выпустила четырехосную полноприводную модификацию Western Star 4800SB (8x8). Внедорожный грузовик был создан на базе модели Western Star 4800SB и предназначен для транспортировки тяжелых грузов по дорогам и бездорожью. Новинка ориентирована прежде всего на покупателей из строительной отрасли, а также может успешно применяться при транспортировке леса или как несущее шасси в нефтегазовой промышленности.

Для достижения высокой проходимости конструкторы оснастили автомобиль двухскоростной раздаточной коробкой, которая значительно повышает способность транспортного средства преодолевать подъем и идеальна для движения как на малых скоростях, так и на больших.

Western Star 4800SB может комплектоваться двигателями в диапазоне мощностей от 350 до 470 л.с. Для лучшего распределения полной массы по шасси применена конфигурация осей 1+3. Нагрузка, приходящаяся на передний мост, может достигать 10,35 тонн, а на трехосную тележку — 25,6 тонн. Грузовик также оснащается короткой кабиной с длиной 2,76 м. В опциях полноприводной машины присутствует пневматическая подвеска, которая обеспечивает отличную плавность хода.

Citroen Jumpy Multispace получил новый дизельный двигатель

Российские дилеры Citroen начали продажи новых версий Citroen Jumpy Multispace с дизельным двигателем. На момент старта продаж в сентябре 2013 года автомобиль предлагался с одним дизельным мотором объемом 1.6 л HDI 90 и механической коробкой переключения передач. Теперь Jumpy Multispace доступен также с двумя версиями дизельного двигателя объемом 2.0 л, работающими в паре как с механической, так и с автоматической коробками передач.

Citroen Jumpy Multispace 2.0 HDI 120 предлагается в комплектации Tendance и оборудуется 6-ступенчатой механической трансмиссией. Максимальный крутящий момент составляет 300 Нм при 2000 об/мин. Расход в смешанном цикле – 7,3 литра. Дополнительным стандартным оборудованием уровня Tendance по сравнению с уровнем Dynamique являются складывающиеся сиденья второго ряда, передняя подушка безопасности пассажиров, противотуманные фары, передний автоматический стеклоочиститель (датчик дождя) + автоматическое включение фар ближнего света (датчик света), обогрев заднего стекла со стеклоочистителями, бортовой компьютер с дисплеем на центральной консоли, кондиционер для передних пассажиров, коннектор для подключения электропроводки прицепа, отделка сидений велюр Jocaste Narbonnais, отделка салона ткань. Начальная стоимость этой версии Citroen Jumpy Multispace – от 1 млн 131 тысячи рублей.

Citroen Jumpy Multispace 2.0 HDI 160 в комплектации Exclusive оборудуется 6-ступенчатой автоматической коробкой передач. Максимальный крутящий момент составляет 340 Нм при 2000 об/мин. Расход в смешанном цикле – 7,6 литров. Дополнительным стандартным оборудованием уровня Exclusive по сравнению с уровнем Tendance являются круиз-контроль с ограничителем скорости, ESP, складывающиеся зеркала заднего вида с электроприводом и обогревом, атермальное лобовое стекло, застекленная откидная задняя дверь с обогревом и стеклоочистителем, тонированные стекла 3-го ряда сидений и заднего стекла, пакет «Аудио» (RCM4) с динамиками, дополнительный кондиционер для задних пассажиров, датчики парковки в заднем бампере, литые диски R16 Vivace, кожаный руль. Начальная стоимость этой версии Citroen Jumpy Multispace – от 1 млн 359 тысяч рублей.

В качестве дополнительных опций на обеих версиях автомобиля доступны навигационная система с 7-дюймовым дисплеем, боковые подушки и шторки безопасности, левая сдвижная боковая остекленная дверь.

Bridgestone разработала новые грузовые шины повышенной долговечности

Bridgestone представила новые шины для рулевой оси Bridgestone R249II Evo Ecopia, отличающиеся повышенным пробегом и увеличенной грузоподъемностью.

Производитель заявляет, что благодаря новым технологиям была улучшена равномерность распределения нагрузок, оказываемых на шины во время ускорения и торможения, благодаря чему был существенно снижен уровень неравномерного износа. Напряжение в каркасе и области борта было оптимизировано для снижения износа плечевого ребра и продления срока службы покрышек. Резиновая смесь изготовлена по технологии NanoPro-Tech, которая позволяет сократить внутреннее трение, снижая потери энергии во время качения шины. Разработчики также говорят, что новинка способна сокращать расходы перевозчиков благодаря низкому сопротивлению качению и стойкости к неравномерному износу. Соответствующие тесты были проведены Bridgestone в 2012 году в Испании, Франции и Нидерландах. Для увеличения грузоподъемности была использована структура борта Turn-in-Ply, которая делает эту область более прочной и устойчивой к нагрузкам, увеличивая общую выносливость шин и позволяя перевозить более тяжелые грузы. Bridgestone R249II Evo Ecopia уже доступны в продаже в размере 315/60 R22.5.

«ГРУППА ГАЗ» НАЧАЛА ПРОДАЖИ АВТОБУСОВ НА БАЗЕ «ГАЗЕЛИ NEXT»

«ГРУППА ГАЗ» НАЧАЛА ПРОДАЖИ ПАССАЖИРСКИХ АВТОБУСОВ, ВЫПУСКАЕМЫХ НА БАЗЕ «ГАЗЕЛИ NEXT», СООБЩИЛ ДИРЕКТОР ПО РАЗВИТИЮ ДИВИЗИОНА «ЛЕГКИЕ КОММЕРЧЕСКИЕ АВТОМОБИЛИ» «ГРУППЫ ГАЗ» ПЕТР СЕРЕДА. «ПРОДАЖИ НАЧАЛИСЬ В ФЕВРАЛЕ. ПИЛОТНУЮ ПАРТИЮ МЫ ВЫПУСТИЛИ ЕЩЕ В ПРОШЛОМ ГОДУ — ЭТО ОКОЛО 90 ЕДИНИЦ ТЕХНИКИ. ВЕСЬ ОБЪЕМ ВЫПУСКА НА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ УЖЕ ЗАКОНТРАКТОВАН», — СКАЗАЛ СЕРЕДА. ПО СЛОВАМ П.СЕРЕДЫ, СЕЙЧАС ГОРЬКОВСКИЙ АВТОЗАВОД ВЫПУСКАЕТ 17-МЕСТНЫЕ АВТОБУСЫ, НО ВПОСЛЕДСТВИИ ПЛАНИРУЕТСЯ ОСВОИТЬ ПРОИЗВОДСТВО АВТОБУСОВ НА 27 ПОСАДОЧНЫХ МЕСТ, КОТОРЫЕ ПОМИМО КОММЕРЧЕСКИХ ПЕРЕВОЗОК МОГУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬСЯ В СОЦСФЕРЕ В КАЧЕСТВЕ, НАПРИМЕР, ШКОЛЬНЫХ АВТОБУСОВ И ТРАНСПОРТА ДЛЯ ЛЮДЕЙ С ОГРАНИЧЕННЫМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ. ДИРЕКТОР ПО РАЗВИТИЮ ПОЯСНИЛ, ЧТО В 2014 ГОДУ ПЛАНИРУЕТСЯ ПРОДАТЬ ПОРЯДКА 3 ТЫСЯЧ АВТОМОБИЛЕЙ. ОДНАКО В СЛУЧАЕ РОСТА ЧИСЛА ЗАКАЗОВ, ПЛАНЫ ПО ОБЪЕМАМ МОГУТ БЫТЬ УВЕЛИЧЕНЫ. «ОБЪЕМЫ ПРОИЗВОДСТВА ПО ДАННОМУ ПРОДУКТУ НА ЭТАПЕ СТАРТАПА — ЭТО ПОРЯДКА 3 ТЫСЯЧ, НО, ЕСТЕСТВЕННО, ЕСЛИ КОЛИЧЕСТВО ЗАКАЗОВ БУДЕТ БОЛЬШЕ, ТО МЫ БУДЕМ НАРАЩИВАТЬ СВОИ ВОЗМОЖНОСТИ», — СКАЗАЛ ОН. В ЦЕЛОМ НА ПЛОЩАДКЕ ГОРЬКОВСКОГО АВТОЗАВОДА МОЖЕТ ВЫПУСКАТЬСЯ ОКОЛО 5 ТЫСЯЧ АВТОМОБИЛЕЙ.

Volkswagen в 2013 году стал лидером среди иностранных LCV

По итогам 2013 года марка Volkswagen Коммерческие автомобили занимает первое место среди импортеров, уступая по объемам продаж отечественным автопроизводителям ГАЗ и УАЗ. В 2013 году покупателям было передано 15 915 автомобилей, что на 1,5% ниже показателя годичной давности. Продажи пикапов Amarok в прошлом году выросли на 23,5% и составили 4089 единиц. Таким образом, по объемам продаж Amarok занимает третье место в сегменте пикапов. Как отмечает глава марки Volkswagen Коммерческие автомобили Михаил Семенихин, успех Amarok во многом связан с запуском продаж на российском рынке модели с «автоматом». Количество проданных автомобилей серии T5 уменьшилось на 7,6%, до 6714 автомобилей. Несмотря на это, марка Volkswagen Коммерческие автомобили занимает первое место в сегменте B на рынке легкого коммерческого транспорта. Поставки Caddy составили 3041 автомобиль (-15,4%), что не помешало немецкому «каблучку» занять первое место в сегменте A легких коммерческих автомобилей. Количество проданных моделей Crafter уменьшилось на 11,2%, до 2071 машин.

ЛИНЕЙКА АВТОБЕТОНОСМЕСИТЕЛЕЙ РАСШИРИЛАСЬ

ДОЧЕРНЕЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «КАМАЗА» В БАШКИРИИ — «ТУЙМАЗИНСКИЙ ЗАВОД АВТОБЕТОНОВОЗОВ» — ПРЕДСТАВИЛО НА РЫНОК НОВУЮ МОДЕЛЬ АВТОБЕТОНОСМЕСИТЕЛЯ.

АБС 58145W ИМЕЕТ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ПОЛЕЗНОЙ ЕМКОСТЬЮ ПЯТЬ КУБОМЕТРОВ, КОТОРОЕ БАЗИРУЕТСЯ НА ДВУХОСНОМ ШАССИ КАМАЗ-53605-3911-А4, СООТВЕТСТВУЮЩЕМ ЭКОЛОГИЧЕСКОМУ СТАНДАРТУ ЕВРО-4. МАШИНА ОСНАЩЕНА ГИДРАВЛИЧЕСКИМ ПРИВОДОМ С ОТБОРОМ МОЩНОСТИ ОТ КОМ. МАЛАЯ ГАБАРИТНАЯ ДЛИНА И НЕБОЛЬШОЙ ОБЪЕМ СМЕСИТЕЛЬНОГО БАРАБАНА ПОЗВОЛЯЮТ АВТОМОБИЛЮ

ЛЕГКО ПЕРЕДВИГАТЬСЯ В СТЕСНЕННЫХ УСЛОВИЯХ ГОРОДСКИХ ЗАСТРОЕК, А ТАКЖЕ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ОБЪЕКТОВ С НЕБОЛЬШИМИ ОБЪЕМАМИ БЕТОННЫХ РАБОТ. ДАННАЯ МОДЕЛЬ АВТОБЕТОНОСМЕСИТЕЛЯ УСПЕШНО ПРОШЛА ИСПЫТАНИЯ И СЕРТИФИКАЦИЮ. ПРОДАЖИ СТАРТОВАЛИ В НАЧАЛЕ ГОДА, ПРИОБРЕСТИ СПЕЦТЕХНИКУ МОЖНО ЧЕРЕЗ ТОВАРОПРОВОДЯЩУЮ СЕТЬ ОАО «ТФК «КАМАЗ» И У ОФИЦИАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ «КАМАЗА».

Mercedes-Benz запустил программу помощи на дорогах для LCV

Компания «Мерседес-Бенц РУС» сообщает, что с начала этого года в России запущена программа поддержки владельцев малотоннажных автомобилей «Помощь на дорогах». В случае неисправности, не вызванной ДТП, автовладельцы могут обратиться в круглосуточный контакт-центр и вызвать помощь или попросить о технической консультации.

В рамках «Помощи на дорогах» можно рассчитывать на самые необходимые услуги по замене колеса, доставке топлива, запуске двигателя, если сел аккумулятор, и даже эвакуацию. Под участие в программе подпадают малотоннажные автомобили Citan, Vito, Sprinter, приобретенные начиная с 1 декабря 2013 г., и все Sprinter Classic. В течение двух лет с момента покупки автомобиля их владельцы могут бесплатно обращаться за помощью.

По словам Алексея Лихачева, руководителя отдела продаж малотоннажных автомобилей ЗАО «Мерседес-Бенц РУС», «данная программа очень важна для наших клиентов. Ведь водителю фургона или автобуса Mercedes-Benz окажут оперативную помощь на дороге, и ему удастся выполнить коммерческую задачу и доставить в срок груз без дополнительных потерь времени и средств. В то же время, другие участники дорожного движения смогут избежать пробок и аварийных ситуаций».

Программа распространяется на все автодороги России на расстоянии 250 км от городов, в которых находятся официальные СТОА «Мерседес-Бенц», сами города и на расстояние до 30 км от других городов, попадающих в зону покрытия.

Реклама

FIAT FINANCE

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

** От 480 руб. в день - аванс - 45% от цены автомобиля по договору купли-продажи с НДС. Срок лизинга 60 месяцев. Расчёты приведены в рублях и с выкупным платежом 3% от цены автомобиля по договору купли-продажи с НДС. Обращаем ваше внимание на то, что данное предложение носит исключительно информационный характер и ни при каких условиях не является публичной офертой, определяемой положениями ст. 437 (2) ГК РФ. ЗАО «Европлан», ОГРН 1027700085380. ЕВРОПЛАН®.

Пятиосные полуприцепы-тяжеловозы от Grunwald

С февраля 2014 года модельный ряд завода Grunwald пополнил еще один полуприцеп – пятиосный низкорамный раздвижной полуприцеп-тяжеловоз. Этот полуприцеп – уже вторая модификация в линейке полуприцепов-тяжеловозов. Выпуск полуприцепов-тяжеловозов совместно с европейскими партнерами был начат в 2013 году.

Новый пятиосный полуприцеп имеет аналогичную с трехосным конструкцию рамы, однако обладает большей грузоподъемностью. Осевой агрегат состоит из пяти осей SAF грузоподъемностью 11 тонн. Каждая – на пневматической подвеске и двускатной ошиновке. Передняя подъемная и две задние поворотные оси улучшают маневренность и снижают износ резины. Рама полуприцепа полностью выполнена из высококачественной европейской стали и оборудована кольцами для крепления груза, отверстиями для коников и кронштейнами под боковые расширители. Раздвижное исполнение рамы значительно расширяет эксплуатационные возможности полуприцепа по перевозке крупногабаритных грузов.

ПРОИЗВОДСТВО ГРУЗОВИКОВ В ЯНВАРЕ УПАЛО НА 58,8%

ПО ДАННЫМ РОССТАТА, ПРОИЗВОДСТВО ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В ЯНВАРЕ 2014 ГОДА СОСТАВИЛО 3,2 ТЫСЯЧИ ЕДИНИЦ, ЧТО НА 58,8% НИЖЕ ПОКАЗАТЕЛЯ ГОДИЧНОЙ ДАВНОСТИ.

СТОИТ ОТМЕТИТЬ, ЧТО КРУПНЕЙШИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ГРУЗОВИКОВ В РОССИИ, КАМАЗ, В СВЯЗИ С ПРОВЕДЕНИЕМ КОРПОРАТИВНОГО ОТПУСКА НАЧАЛ ПРОИЗВОДСТВО В ЭТОМ ГОДУ ТОЛЬКО С 23 ЯНВАРЯ. ПРИ ЭТОМ В ФЕВРАЛЕ ЗАВОД РАБОТАЕТ В СОКРАЩЕННОМ, ЧЕТЫРЕХДНЕВНОМ РЕЖИМЕ, ЧТО, КАК ОТМЕЧАЮТ НА КАМАЗЕ, ПОЗВОЛИТ ИЗБЕЖАТЬ ЗАТОВАРИВАНИЯ СКЛАДОВ В УСЛОВИЯХ СТАГНИРУЮЩЕГО РЫНКА ТЯЖЕЛЫХ ГРУЗОВИКОВ. НА ПРЕДПРИЯТИЯХ «ГРУППЫ ГАЗ» КОРПОРАТИВНЫЙ ОТПУСК ДЛИЛСЯ ВЕСЬ ЯНВАРЬ — В ЭТО ВРЕМЯ НА ГОРЬКОВСКОМ АВТОЗАВОДЕ ПРОВОДИЛИСЬ МАСШТАБНЫЕ РАБОТЫ ПО МОДЕРНИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА В СВЯЗИ С ПОДГОТОВКОЙ ВЫПУСКА НОВЫХ МОДЕЛЕЙ И МОДИФИКАЦИЙ СЕМЕЙСТВА NEXT. ВЫПУСК АВТОБУСОВ В РОССИИ ЗА ПЕРВЫЙ МЕСЯЦ 2014 ГОДА СНИЗИЛСЯ НА 59,3%, ДО 844 ЕДИНИЦ. ТАКИМ ОБРАЗОМ, АВТОБУСНЫЕ ЗАВОДЫ ПОКАЗАЛИ НАИБОЛЬШЕЕ ПАДЕНИЕ СРЕДИ РОССИЙСКИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ТЕХНИКИ.

Первые автобусы Daewoo будут собраны в Ингушетии в 2014 году

Первые южнокорейские автобусы марки Daewoo будут собраны на совместном предприятии в Ингушетии в 2014 году, сообщил глава республики Юнус-Бек Евкуров.

«В этом году мы планируем выпустить первые ингушские пассажирские автобусы трех типов южнокорейской марки Daewoo, отвечающих высшим мировым стандартам. Наша цель – не только наладить отверточное производство, но и начать производство если не всех, то большинства компонентов на территории республики», – сказал Ю-Б. Евкуров.

Как сообщили в министерстве экономики Ингушетии, общий объем инвестиций в рамках реализации проекта сборки южнокорейских автобусов составит 402 млн рублей, мощность предприятия – около 500 машин в год. В частности, будет организована сборка автобусов трех типов: девятиметровые (Daewoo 6109) и двенадцатиметровые (Daewoo 6112) городские модели и одна модель междугороднего сообщения (Daewoo BH 120 F). Также в планах создание автокомплекса по ремонту автобусов Daewoo и продажи запасных частей к ним.

ДОКАЖИ, ЧТО ТЫ СМОЖЕШЬ!

УЧАСТВУЙ В КОНКУРСЕ МОЛОДОГО ВОДИТЕЛЯ И ПОБЕЖДАЙ!
РЕГИСТРИРУЙСЯ НА WWW.SCANIA.RU/YETD
С 1 ЯНВАРЯ ПО 31 МАРТА 2014 Г.

ГЛАВНЫЙ ПРИЗ – ТЯГАЧ SCANIA!

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ 8 800 505 55 00 (БЕСПЛАТНО ПО РОССИИ)
www.scania.ru/yetd

КОНКУРС МОЛОДОГО ВОДИТЕЛЯ 2014

Спонсоры конкурса:

Реклама

EUROPEAN COMMISSION
MICHELIN
IRU
SCHMITZ CARGOBULL The Trailer Company.
Коммерческие автомобили

ПОДМОСКОВНЫЕ ДОРОГИ ЗАКРОЮТ ДЛЯ БОЛЬШЕГРУЗНЫХ ФУР НА ВРЕМЯ РАСПУТИЦЫ

С 1 ПО 30 АПРЕЛЯ ДОРОГИ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАКРОЮТ ДЛЯ БОЛЬШЕГРУЗНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В СВЯЗИ С ВЕСЕННИМ ОТТАИВАНИЕМ. ОГРАНИЧЕНИЯ КОСНУТСЯ ФУР, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ТЯЖЕЛОВЕСНЫЕ ГРУЗЫ С НАГРУЗКОЙ НА ОСЬ БОЛЕЕ 8 ТОНН. «ЭТО ЗАКРЫТИЕ БУДЕТ С 1 ПО 30 АПРЕЛЯ, В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ЭТО СВЯЗАНО С ТЕМ, ЧТО ПРОИСХОДИТ ВЕСЕННЕЕ ОТТАИВАНИЕ. ЭТИ ОГРАНИЧЕНИЯ НАПРАВЛЕНЫ НА ПЕРЕДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ТЯЖЕЛЫЕ ГРУЗЫ, ЛИБО, ДАЖЕ ЕСЛИ ОНИ ИДУТ БЕЗ ГРУЗОВ, НО С НАГРУЗКОЙ НА ОСЬ, ПРЕВЫШАЮЩУЮ НОРМАТИВЫ», — ЗАЯВИЛ ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ ВАДИМ ВЛАСОВ. ОН УТОЧНИЛ, ЧТО ВСЕ ОГРАНИЧЕНИЯ УСТАНОВЛЕНЫ ИСХОДЯ ИЗ ПРОГНОЗОВ ПОГОДЫ И ВВОДЯТСЯ УЖЕ НЕ ПЕРВЫЙ ГОД, ПОЭТОМУ АВТОМОБИЛИСТЫ ДОЛЖНЫ БЫТЬ К ЭТОМУ ГОТОВЫ. ДЛЯ ЖЕЛАЮЩИХ ПРОЕХАТЬ ПО ДОРОГАМ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ ФУРАМ ВЛАСОВ ПРЕДЛОЖИЛ ДРОБИТЬ ГРУЗ И УМЕНЬШАТЬ НАГРУЗКУ НА ОСЬ.

Шины Maxxis выбраны для фургонов Mercedes-Benz Sprinter

Автопроизводитель Mercedes-Benz подписал контракт с Maxxis о поставках шин MCV3 в качестве первичной комплектации для фургонов Sprinter 5.0T и 3.88T.

Шины Maxxis MCV3, выпущенные на рынок около года назад, имеют широкие центральные канавки и увеличенное количество ламелей, улучшающих управляемость на высоких скоростях. Кроме того, шины также сохраняют надежное сцепление при движении по мокрой, грязной и заснеженной дороге. Плечевая зона Maxxis MCV3 предотвращает неравномерный износ и снижает уровень шума при движении.

С 1 апреля вводятся штрафы за отсутствие тахографа

С первого апреля этого года маршрутные автобусы и грузовые автомобили в обязательном порядке должны быть оснащены тахографами. Транспортные средства, не соответствующие этому требованию, будут подвергаться штрафам. С апреля 2014 года всем водителям маршрутных автобусов и грузовиков предписана установка в свои транспортные средства тахографов – бортовых приборов, измеряющих данных о скорости, пробеге и маршруте движения. Теперь наличие этого прибора в указанных транспортных средствах в России является обязательным. Для международных перевозчиков это требование действует раньше. В соответствии со статьей 11.23 российского КоАП установлена мера ответственности за управление автомобилем, не оснащенным полным перечнем необходимых бортовых приборов. В этом случае для граждан страны штраф может составить 1-3 тысяч рублей, а для должностных лиц 5-10 тысяч. Также водители, нарушающие режим отдыха и труда могут быть оштрафованы на сумму от 1 до 3 тысяч рублей.

Коммерческая техника MAN

Разумное решение для вашего бизнеса

Коммерческая техника брендов MAN и NEOPLAN способна успешно решать любые задачи, стоящие перед вашим бизнесом: международный туризм и муниципальные перевозки, транспортировка грузов на дальние расстояния и внутри города, строительство новых жилых кварталов или возведение транспортных объектов в условиях бездорожья, добыча полезных ископаемых в условиях крайнего севера и надежная работа при высоких температурах.

Единая телефонная линия MAN

8 800 250 55 22

MAN Truck & Bus*

* МАН Трак энд Бас

mantruckandbus.ru

MAN

Реклама

ГАЗОФИКАЦИЯ ИНДИИ

КОМПАНИЯ WESTPORT INNOVATIONS INC. ИЗ КАНАДЫ, СПЕЦИАЛИЗИРУЮЩАЯСЯ НА РАЗРАБОТКЕ И ПРОИЗВОДСТВЕ ГАЗОВЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ, И КРУПНЕЙШИЙ ИНДИЙСКИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ АВТОМОБИЛЕЙ, КОМПАНИЯ TATA MOTORS LIMITED, ПРЕДСТАВИЛИ СОВМЕСТНЫЙ ПРОДУКТ — НОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ С ИСКРОВЫМ ЗАЖИГАНИЕМ SI (PARK-IGNITED) РАБОЧИМ ОБЪЕМОМ 3,8 Л.

ТУРБИРОВАННЫЙ ДВИГАТЕЛЬ, РАБОТАЮЩИЙ НА ПРИРОДНОМ ГАЗЕ, ОСНАЩЕН СИСТЕМОЙ УПРАВЛЕНИЯ WESTPORT WP580 ENGINE MANAGEMENT SYSTEM (EMS). ДВИГАТЕЛЬ ПРЕДНАЗНАЧЕН ДЛЯ НЕБОЛЬШИХ ГРУЗОВИКОВ И АВТОБУСОВ. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ WESTPORT WP580 EMS МОЖЕТ РАБОТАТЬ С РАЗЛИЧНЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ. НА КОНЕЦ ГОДА ЗАПЛАНИРОВАНО ПОЯВЛЕНИЕ ГАЗОВОГО ДВИГАТЕЛЯ TATA РАБОЧИМ ОБЪЕМОМ 5,7 Л. ИНДИЯ ИМЕЕТ ОДИН ИЗ САМЫХ БОЛЬШИХ В МИРЕ АВТОПАРКОВ ЛЕГКИХ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ, РАБОТАЮЩИХ НА ПРИРОДНОМ ГАЗЕ. НЕЗАВИСИМОЕ СТАТИСТИЧЕСКОЕ И АНАЛИТИЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО US ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION (EIA) УКАЗЫВАЕТ НА ТО, ЧТО ИНДИЯ ЯВЛЯЕТСЯ ЧЕТВЕРТЫМ ПО ВЕЛИЧИНЕ ПОТРЕБИТЕЛЕМ ЭНЕРГИИ В МИРЕ. ПО ДАННЫМ THOMSON REUTERS FOUNDATION, АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ СТРАНЫ — ВТОРОЙ ПО ВЕЛИЧИНЕ ПОТРЕБИТЕЛЬ ЭНЕРГИИ (18%) ПОСЛЕ ПРОМЫШЛЕННОСТИ (42%), И РОСТ АВТОМОБИЛЕЙ И ЦЕНЫ НА ТОПЛИВО ОКАЗЫВАЮТ ДАВЛЕНИЕ КАК НА ИНДИЙСКУЮ ЭКОНОМИКУ, ТАК И НА ЕЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ. WESTPORT СЧИТАЕТ, ЧТО ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПРИРОДНОГО ГАЗА В КАЧЕСТВЕ МОТОРНОГО ТОПЛИВА ПОЗВОЛИТ УМЕНЬШИТЬ ЗАВИСИМОСТЬ ИНДИИ ОТ НЕФТИ, УДОВЛЕТВОРИТЬ СПРОС НА ЭНЕРГИЮ В СТРАНЕ И УМЕНЬШИТЬ ПРОБЛЕМЫ С КАЧЕСТВОМ ВОЗДУХА.

Еще одно испытание

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

Испытания проведут в условиях реальной эксплуатации в городе Вашингтон, округ Колумбия. Проведение полевых испытаний означает, что вслед за Сингапуром, Великобританией и Бразилией тестовый флот электрических e-NV200 появится в США. Соглашение о проведении испытаний отражает намерение FedEx и Nissan снижать воздействие на окружающую среду от своей деятельности по всему миру. Привлечение автомобилей e-NV200 в парки FedEx Express является частью программы FedEx EarthSmart – глобальной платформы устойчивого развития компании, разработанной для реализации экологических обязательств компании в регионах, где работает FedEx Corp. Действия Nissan согласуются с выполнением корпоративной социальной программы Blue Citizenship. Программа делает упор на увеличение количества транспортных средств, работающих без выбросов парниковых газов. Для этого изучаются возможности использования электромобилей в различных сегментах транспортных перевозок.

Результаты испытаний будут использованы для подтверждения возможности использования электрических транспортных средств в качестве развозных фургонов в США, а также послужат совершенствованию автомобилей e-NV200, серийное производство которых должно начаться в Европе уже в этом году.

Автомобиль e-NV200 – вторая электрическая модель компании Nissan, появившаяся на глобальном рынке вслед за LEAF. Nissan e-NV200 оснащается литий-ионной батареей, состоящей из 48 компактных модулей. Аккумуляторная батарея e-NV200 может быть заряжена на 80% от своей полной мощности менее чем за 30 минут с помощью станции быстрой зарядки постоянным током. Батарея также может быть заряжена от сети переменного тока с помощью бортового зарядного устройства. Батарея питает синхронный двигатель переменного тока мощностью 80 кВт. Электродвигатель эквивалентен бензиновому двигателю мощностью 107 л.с., который выбрасывает 140 г CO2/км.

18+

www.citroen.ru

БИЗНЕС-КЛАСС **CITROËN**

* Креативные технологии. Реклама.

** Цены действительны на модели автомобилей: Citroën Berlingo грузовой 1,6i 110 МКПП короткий фургон; Citroën Jumpy Fourgon L1H1 1.6 HDI 90 МКПП; Citroën Jumpy Multispace HDi 90 МКПП Dynamique; Citroën Jumper Fourgon FgTI 30 L1H1 2,2 HDi 130 МКПП; Citroën Jumper Minibus на базе L1H1 2,2 HDi 130 МКПП, 8+1 мест; Citroën Jumper Chassis ChCa 33 L2S 2,2 HDi 130 МКПП. Цены действительны с 08.02.2014 до 31.03.2014.

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

CITROËN **BERLINGO грузовой**
от **626 000** руб ¨

ВМЕСТИМОСТЬ – 2 ЕВРОПАЛЛЕТА***

CITROËN **JUMPY грузовой**
от **899 000** руб ¨

пассажирский
от **999 000** руб ¨

CITROËN **JUMPER FOURGON**
от **1 069 000** руб ¨

ДО 17 м² БИЗНЕС-ПРОСТРАНСТВА ***

CITROËN **JUMPER MINIBUS**
от **1 317 000** руб ¨

ДО 22 ПАССАЖИРОВ ***

CITROËN **JUMPER CHASSIS**
от 1 **033 000** руб ¨

ШИРОКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ ТРАНСФОРМАЦИИ ***

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

Для корпоративных клиентов действует специальное предложение.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE*

CITROËN

«Группа ГАЗ» начала серийное производство автомобиля «ГАЗель NEXT» с двухрядной кабиной

Горьковский автозавод «Группы ГАЗ» приступил к серийному производству грузопассажирской версии легкого коммерческого автомобиля «ГАЗель NEXT». Автомобиль оборудован комфортабельной кабиной с двумя рядами сидений и дополнительной дверью. Грузопассажирская модификация «ГАЗель NEXT» предназначена для использования во всех сферах бизнеса, в работе муниципальных служб, для перевозки ремонтных и сервисных бригад. Автомобили с двухрядной кабиной продолжили развитие линейки легких коммерческих автомобилей нового поколения «ГАЗель NEXT», производство которой стартовало на ГАЗе в апреле 2013 года с бортовой модели со стандартным и удлиненным вариантами платформ. На основе базовой модели создается полная линейка коммерческой техники полной массой от 2,8 до 5 т, в том числе: грузопассажирские модификации с двухрядной кабиной, каркасные автобусы на 19 мест, цельнометаллические фургоны и микроавтобусы, а также более 100 модификаций спецтехники. Автомобиль с двухрядной кабиной выпускается в двух вариантах: со стандартной (ГАЗ-А22R22) и удлиненной (ГАЗ-А22R32) колесными базами. Отличительная особенность нового автомобиля по сравнению с грузопассажирской версией «ГАЗели БИЗНЕС» – наличие дополнительной двери в задней части салона. Ширина дверного проема – 63 см. Наличие третьей двери позволяет не только повысить удобство входа и выхода пассажиров заднего ряда, но и увеличить число пассажирских мест до шести. Просторная кабина оборудована всем необходимым для комфортабельной поездки: дополнительным отопителем, розеткой на 12В в задней части салона, дополнительным поручнем, крючками для одежды и подсветкой подножки. Все автомобили с двухрядной кабиной комплектуются предпусковым подогревателем и аккумуляторной батареей повышенной емкости. Базовая комплектация грузопассажирской модификации автомобиля NEXT также включает круиз-контроль, электростеклоподъемники и подогрев зеркал, сигнализатор открытого положения двери, передний и задний стабилизаторы поперечной устойчивости, регулируемую по высоте рулевую колонку и бортовой компьютер. В стандартную комплектацию автомобиля с удлиненной колесной базой также входит ABS. Среди доступных опций – блокировка дифференциала заднего моста и водительское сиденье с пятью уровнями регулировки. Автомобиль «ГАЗель NEXT» имеет расширенную гарантию – три года или 150 тыс. км пробега. Межсервисный интервал – до 20 тыс. км.

«Автотор» начал производство коммерческих автомобилей Hyundai HD65

Калининградский завод «Автотор» начал производство среднетоннажных грузовиков HD65 грузоподъемностью до 4 тонн. Автомобиль оснащен дизельным двигателем, адаптированным к российскому топливу, системой кондиционирования, ABS и вспомогательными гидравлическими устройствами. На калининградском заводе автомобиль HD65 оснащается широкой гаммой универсальных и специальных надстроек. На сегодняшний день «Автотор» выпускает несколько моделей грузовиков Hyundai: HD65, HD78, HD120 и HD170.

Сборка коммерческих автомобилей Hyundai началась на «Автоторе» в сентябре 2012 года. «Автотор» и группа Hyundai-Kia инвестировали в проект порядка 23 млн долларов приблизительно в равных пропорциях. Создаваемые мощности производства на первом этапе (до 2015 года) составят 10 тысяч автомобилей в год от 3-х до 7-ми моделей, а к 2018 году планируется увеличить объемы выпуска до 25 тысяч автомобилей в год. В перспективе планируется постановка на производство всего модельного ряда грузовых автомобилей Hyundai с широкой гаммой универсальных и специфичных надстроек, а также автобусной техники. В настоящее время началась разработка конкретной программы локализации производства. Изготовление всех надстроек на производимые шасси автомобилей преимущественно предусмотрено на предприятиях Калининградской области.

Nissan выпустил в продажу грузовики **NT400 Cabstar**

Грузовики Nissan NT400 Cabstar, которые собирают на испанском заводе, начали поступать в европейские дилерские центры компании.

Среди изменений, которым подвергся NT400 Cabstar, имеется улучшенная полезная нагрузка, увеличенные интервалы ТО для снижения эксплуатационных расходов, усовершенствованные двигатели и новое оборудование, повышающее комфорт и безопасность использования грузовика. Интервалы между сервисным обслуживанием увеличились с 30 000 км до 40 000 км.

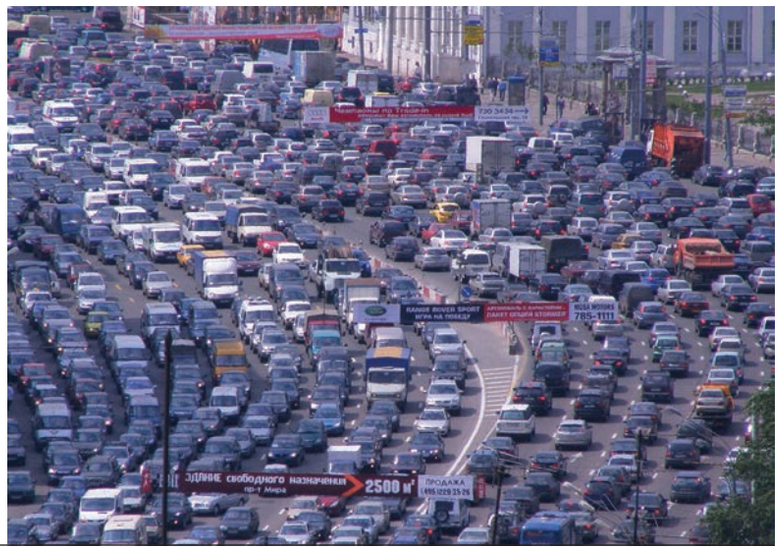
Все варианты двигателей соответствуют стандартам выбросов Euro 5b+. К тому же новый 145-сильный двигатель стал на 45 кг легче агрегата, на замену которому он был разработан. Новый 2,5-литровый четырехцилиндровый турбодизельный двигатель YD25 с системой Common Rail доступен в трех различных мощностях: низкой (121 л.с. и 250 Н·м крутящего момента), средней (136 л.с. и 270 Н·м крутящего момента) и высокой (145 л.с. и 350 Н·м крутящего момента). Он заменит прежний 3,0-литровый двигатель ZD30, который при идентичном крутящем моменте вырабатывал на 5 л.с. меньше мощности. Несмотря на уменьшенный объем двигателя, новый YD25 предлагает снижение выбросов, расход топлива, сниженный на 22%, и улучшенную эффективность работы. Новый двигатель низкой мощности работает в паре с пятиступенчатой механической коробкой передач, которой оснащаются версии NT400 Cabstar с полной массой 2,8 т, 3,2 т, 3,4 т и 3,5 т. Более мощные варианты двигателя будут комплектоваться шестиступенчатой механической коробкой передач. Они предназначены для установки на Nissan NT400 Cabstar полной массой 3,5 т и 4,5 т.

Длина грузовика находится в диапазоне от 4546 мм до 6346 мм, длина колесной базы составляет 2500 мм, 2900 мм или 3400 мм. Полезная нагрузка варьируется от 1125 кг до 2768 кг в зависимости от полной массы, выходной мощности, а также версии кабины (Single Cab или Double Cab).

Визуальные обновления включают новую решетку радиатора, фары и указатели поворотов, которые теперь интегрированы также в наружные зеркала заднего вида. Новый цвет — темно-серый металлик заменит синий металлик в доступной палитре цветов кузова. Помимо этого, доступны белый, красный и серебристый металлик.

В салоне появились новые виды тканевой обивки. Установлена обновленная аудиосистема с возможностями проигрывания CD/MP3, а также FM/AM/LW, оснащена USB, AUX и специальным разъемом для iPod. Bluetooth позволяет подключить мобильные устройства для использования громкой связи. Подогрев сиденья водителя доступен как часть зимнего пакета, который также включает подогрев боковых зеркал, электропривод боковых зеркал и подогрев задней части кабины в версии Double Cab. Увеличенный размер приборов позволяет быстро считывать данные. Также в салоне установлен новый многофункциональный дисплей. Он отображает информацию о среднем и текущем расходе топлива, уровне масла, время и т.д. Информация может быть выведена на одном из десяти языков. Отражая изменившееся законодательство в Японии, из центральной консоли была убрана пепельница. На ее месте появился новый ящичек для хранения вещей.

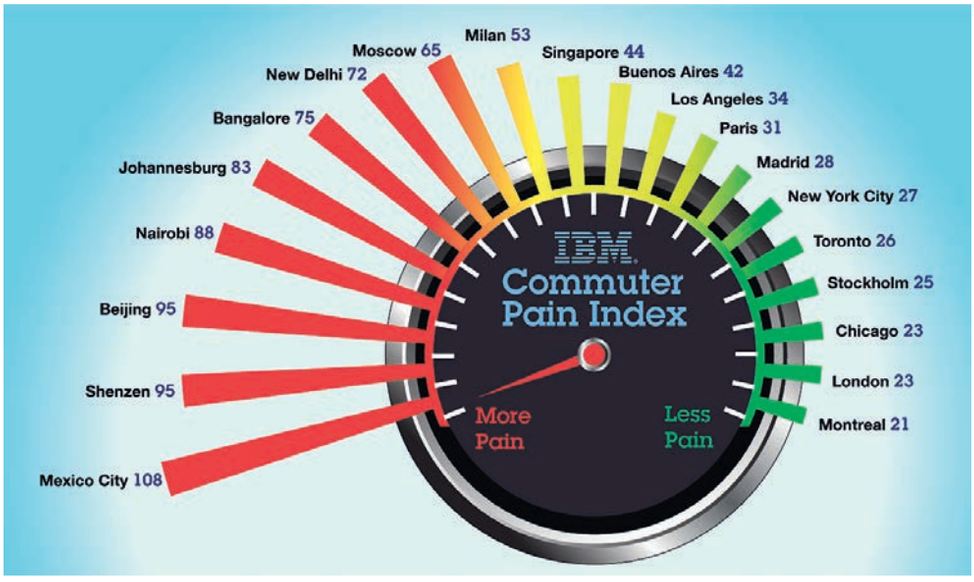
В Москве самые длинные автомобильные пробки



IBM ИССЛЕДОВАЛА ПРОБКИ В ДВАДЦАТИ МЕГАПОЛИСАХ

Представленный отчет по итогам исследования IBM Commuter Pain Survey показывает, что сейчас в ряде городов все больше людей предпочитают общественный транспорт личным автомобилям. В то же время, во многих городах отмечен резкий рост процентной доли респондентов, заявивших, что ситуация с дорожным движением «несколько» или «заметно» улучшилась.

Во многих городах значительно большее число респондентов сообщило об участившихся стрессовых состояниях на дорогах, что отрицательно сказывается на продуктивности их работы или учебы. Эти проблемы существуют во всем мире – 69% всех участников опроса отметили, что условия движения на дорогах тем или иным образом отрицательно влияют на их самочувствие. Около 42% всех респондентов сообщили об усилении стресса и еще 35% опрошенных поездки в городе на автомобиле раздражают.



МИЛЛИАРД АВТОМОБИЛЕЙ

Количество автомобилей по всему миру перешагнуло отметку в один миллиард. Города продолжают бороться с проблемой дорожных пробок и искать новые пути обеспечения транспортных потребностей. Как показало исследование, активное инвестирование в инфраструктуру, осуществляемое в некоторых странах с наиболее быстрорастущей экономикой, похоже, приносит свои плоды. Больше всего респондентов отметили улучшение условий дорожного движения в Бангалоре, Нью-Дели, Пекине и Шэньчжэне. Пекин, например, выделил около 80 млрд юаней на совершенствование своей транспортной инфраструктуры.

Результаты опроса отражают возросшую готовность горожан к использованию общественного транспорта для более комфортных ежедневных поездок на работу или учебу. В целом, 41% опрошенных считает, что улучшение функционирования общественного транспорта будет способствовать уменьшению пробок на дорогах.

УРОВЕНЬ КОМФОРТНОСТИ НА ДОРОГАХ

IBM обобщила результаты опроса в виде индекса, который присваива-

ется каждому городу в соответствии с психологическим и экономическим ущербом от передвижений по городу на автомобиле. Максимальное значение индекса соответствует самому худшему результату. Данные индекса отражают огромные различия между городами по степени серьезности проблем, связанных с повседневными поездками на личном транспорте. Лучший результат – у Монреаля, за ним следуют Лондон и Чикаго.

При составлении индекса учитывались 10 показателей: 1) время в пути; 2) время ожидания в пробках; согласие с утверждением, что 3) цена на топливо стала слишком высока, 4) ситуация на дорогах

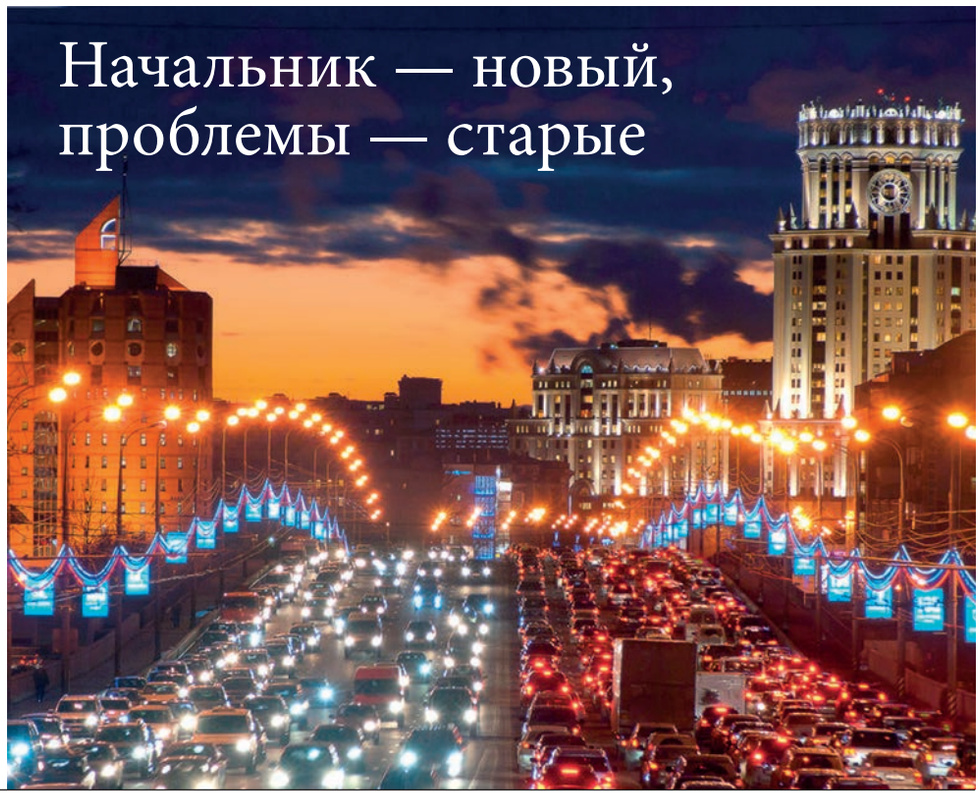
ухудшилась, 5) движение в режиме «старт/стоп» является проблемой, 6) вождение автомобиля вызывает стресс, 7) вождение автомобиля вызывает раздражение, 8) дорожные заторы оказывают негативное влияние на работу, 9) ситуация на дорогах была настолько сложной, что пришлось прекратить движение и вернуться обратно, и 10) вы решили отказаться от поездки из-за транспортных пробок.

ДОЛЬШЕ ВСЕХ В ПРОБКАХ СТОИТ МОСКВА

В Москве приблизительно три из десяти водителей (29%) заявили, что самое длительное время, на которое они застревали в пробках – более 3 часов. В Пекине и в Найроби так же долго проводили в пробках только 16% водителей, в Шеньчжене – 13%, в Мехико – 11%. При этом у 35% москвичей типичная поездка на работу или учебу занимает от 15 до 30 минут. В Стокгольме, Сингапуре, Мадриде и Буэнос-Айресе около половины опрошенных водителей сообщили, что самое долгое время, которое они потратили в пробках – 30 минут, либо они вообще никогда в них не попадали.

Вместо того чтобы терять время в пробках, водители Москвы предпочли бы посвятить его семье (55%), занятиям спортом (43%), отдыху (33%), работе (27%) или сну (21%). Самыми проблемными моментами в вождении по Москве респонденты назвали непредсказуемость длительности поездки (52%), низкую скорость передвижения (34%), движение в режиме «старт/стоп» (30%) и грубость на дороге (29%). Для 40% опрошенных водителей в Москве лучшим способом уменьшить стресс на дороге был бы доступ к точной и своевременной информации о ситуации на дорогах. Так же ответили около трети опрошенных индусов (32% в Бангалоре и 30% в Нью-Дели), и 30% – в США (Чикаго и Лос-Анжелес). В среднем по всем городам с этим согласились 25% опрошенных. Для 23% опрошенных в Москве уменьшить стресс помог бы улучшенный общественный транспорт (в среднем по всем городам – для 43%), для 16% – возможность работать из дома (в среднем по всем городам – для 20%). ■

Начальник — новый, проблемы — старые



Министерство внутренних дел России подобрало кандидатуру на недавно освободившуюся должность руководителя столичной ГИБДД. Судя по всему, следующим руководителем столичного главка станет полковник Виктор Коваленко.

Полковник Коваленко до последнего времени занимал должность заместителя ныне подавшего в отставку по состоянию здоровья (согласно официальной версии, разумеется) экс-главы столичной ГИБДД 51-летнего Александра Ильина и отвечал за борьбу с угонами, разбоями и прочей уголовщиной на дорогах. Он всю жизнь проработал в милиции-полиции. Ему 49 лет. Уроженец Луганской области Украины. Службу в МВД начал в 1988 году в качестве милиционера-водителя Лутугинского ОВД на Украине. В сентябре 1998 года приступил к исполнению обязанностей инспектора 3-го батальона спецполка ДПС ГИБДД УВД ЦАО столицы. К июлю 2011 года дослужился до должности командира полка ДПС ГИБДД УВД по ЦАО и полковничьего чина. В ноябре 2012 стал заместителем начальника столичной ГИБДД. После занятия должности главы московской ГИБДД наверняка получит генеральские погоны. Но вот помогут ли они ему справиться с регулярными десятибалльными «пробками» в городе, остановить угрожающе растущую кривую угонов, повысить уровень водительской культуры? То есть, решить все те проблемы, с которыми не могли справиться его предшественники?

ГАИ НЕ ДЛЯ «ПРОБОК»

Ведь, скажем, Александр Ильин, ставший начальником московского управления ГИБДД в начале 2011 года, в первые же дни своего воцарения заявил, что организация и регулирование дорожного движения не должно входить в прямые обязанности вверенной ему службы. Плодами такой позиции немедленно воспользовались новые столичные власти, внедрившие под предлогом улучшения трафика институт платных парковок и выделенные полосы для общественного транспорта. Ильин, кстати сказать, пытался выступить против «выделенок», но как-то вяло, и после окрика с Тверской, 13 отступился. В итоге дорожная ситуация в городе только ухудшилась – девяти-десятибальные «пробки» парализуют столицу по три-четыре дня в неделю. Пожалуй, главной заслугой Ильина стала нормализация работы столичных регистрационных подразделений – сегодня машину можно поставить на учет за два-три часа. Почти справился он и с другой напастью – многочасовым ожиданием экипажа ДПС в случае аварии. Сегодня инспектора прибывают к месту ДТП максимум в течение 30 минут, и исключения редки, хотя и бывают. В общем и целом – неплохой результат менее чем за три года работы.

«ПРОБКИ» НЕ ДЛЯ ГАИ

Особенно если учесть, что просидевший до него в кресле начальника десять лет генерал Сергей Казанцев в момент своей отставки не мог похвастать даже этим. Наследство, оставленное им Ильину, было небогатым, если не сказать, что отсутствовало вовсе. Столичные «пробки» и неумение их растаскивать уже при нем стали притчей во языцех. Сумасшедшие очереди в регистрационных подразделениях – тоже. Даже дружба с мэром не помогла генералу в открытии современных (больших, просторных, оборудованных новейшей электроникой) МРЭО. И даже чудо современной на тот момент мысли – КЭТОР на северо-западе города (Строгино) – работало тогда

из рук вон плохо. При этом эксперты отмечали и заметно снизившийся профессионализм подчиненных генерала буквально во всех сферах деятельности. Хамство, вседозволенность, недисциплинированность стали при нем визитными карточками столичных придорожных милиционеров. Правда, при генерале не случалось таких громких коррупционных скандалов, как при Ильине, когда выяснилось, что его подчиненные широко торговали «правами», и он чутко реагировал на беспредел своих подчиненных, если он благодаря прессе становился достоянием гласности.

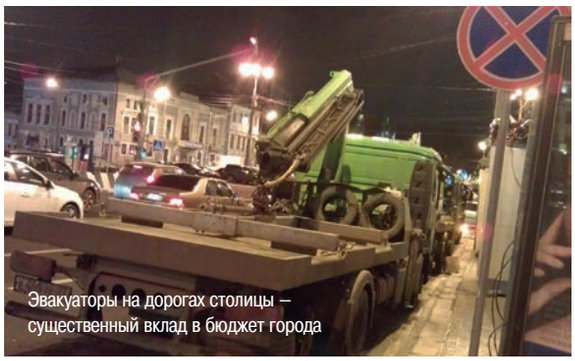
ПОДСТАВА ПО-МИЛИЦЕЙСКИ

Но даже толики хороших слов не заслуживает предшественник Казанцева полковник Яков Агошков. Впрочем, и плохих тоже. Дело в том, что Яков Иванович занимал кресло начальника столичной ГАИ меньше трех месяцев – с февраля по май 2000 года и просто физически ничего не успел сделать, став разменной монетой в милицейских играх (достаточно сказать, что перед ним пару месяцев кресло главного столичного гаишника занимал уже упоминавшийся нами Казанцев, но с приставкой и.о.). До Москвы Агошков почти десять лет возглавлял ГАИ Подмосковья, где проявил себя блестящим хозяйственником. Именно при нем подмосковные гаишники обзавелись шикарным головным офисом в центре Первопрестольной, а подразделения на местах регулярно обновляли свою материально-техническую базу. В столицу его перевели, чтобы освободить место опальному заместителю ГУВД МО генерал-майору Борису Фадееву, обвиняемому в гибели Сергиево-Посадского ОМОНа в Чечне. Не имеющий к ГАИ никакого отношения, Фадеев недолго посидел в этой «ссылке» и тихонько ушел на пенсию. Но Агошкову карьеру сломал – когда Фадеева пристроили, Агошкова просто вынудили уступить место давно со всеми «согласованному» Казанцеву.

ЧУЖАЯ ЭТО КОЛЕЯ

А вот руководивший московской ГАИ до Агошкова (с 1996 по 1999 годы) Николай Архипкин лишился должности из-за излишнего рвения. Тогда, напомним, очень модной была тема борьбы с незаконными «корочками», освобождавшими машины от проверки, а их рулевых от наказания. Так

Господь Бог в помощь столичной ГИБДД


Эвакуаторы на дорогах столицы – существенный вклад в бюджет города

вот, Архипкин под этим флагом умудрился «засветить» около 700 машин различных спецслужб, находившихся на операциях. Кроме того, в рамках не менее модной борьбы с привилегиями он, рассказывают старожилы, не обеспечивал «зеленую улицу» не только министрам МВД, но и самому Борису Ельцину. А там еще со скандалом был снят начальник ГУВД Москвы Николай Куликов, которому Архипкин приходился свояком. Что же касается его работы на благо ГАИ и простых автомобилистов, то человек, до этого занимавшийся исключительно охраной правительственных и административных зданий, ни первым, ни вторым ничем не запомнился.

...Одним словом, вся новейшая история начальников столичной автоинспекции свидетельствует о том, что они или ничего не делали для облегчения автомобильной жизни мегаполиса, или делали слишком мало. В том числе и потому, что практически всегда танцевали под дудку московских властей и имели сложные отношения с ГУОБДД МВД РФ (Архипкин воевал с Федоровым, Казанцев с Ниловым, Ильин крутился как уж на сковородке меж двух полюсов силы и в итоге получал и от мэрии, и от МВД). А двойное подчинение – извечная и весьма больная проблема и для нашей полиции в целом, и для ГАИ в частности. А уж в случае с Москвой и подавно. И счастлив тот милицейский начальник, кто умеет соблюдать баланс интересов. Получится ли это у нового главного гаишника Первопрестольной? А если получится, то что это даст простым автомобилистам?.. ■

Налог на любовницу

Народ у нас абстрактно мудр и перманентно наивен. Взявшись за кисточку — порождает «митьков», изобразив слово — удручает фольклором, замахнувшись на дело — не всегда радует достижением. И все время верит, обманываться рад, и отказывается делать выводы. И всегда не любит богатых.

Потому что завидует. И когда опять прижимает тоска, в кармане пусто, а по телевизору страна встает с колен, хочется съездить кому-нибудь по физиономии или сжечь барскую усадьбу. Чтоб народ тосковал, но не буянил, его исправно радуют законами. Самый приятный – о раскулачивании буржуев на Mercedes. Официально он называется «О внесении изменений в ст. 362 части II Налогового кодекса РФ» о повышении транспортного налога (так называемый налог на роскошь). Подписан президентом 23 июля 2013 года. Яхты, футбольные клубы, виллы, заводы, акции в список роскоши не попали. Что логично: ведь на машине роскошно катаются, а на яхте гребут, как рабы на галерах...

И народ массово сомлел, представив, как олигархи заплатят в казну длинный рубль за большую машину. Так же наивно полагали и депутаты, кулуарно тревожась за свои особняки, яхты и фабрики. Предложение считать роскошью машину дороже миллиона они отвергли, поеживаясь от предвкушения «Жигулей», полтора и два миллиона тоже не укладывались в фольклорную привычку, а вот три миллиона рублей пришлись в самый раз. В народе цифра три всегда означает что-нибудь достойное в диапазоне от не всем понятной Святой Троицы и заканчивая всем понятным «на троих».

5 марта 2014 года Минпромторг добавил радости населению, опубликовав список роскоши. В нем те самые заветные названия автомобилей, постоять рядом с которыми уже в радость, а поцарапать гвоздиком так и подавно счастье. Сейчас Минюст быстренько смастерит методику расчета цен, расставит повышающие (от стоимости) и понижающие (от возраста) коэффициенты и уже в недалеком 2015 году буржуи отдадут в казну деньги за роскошь.

За небольшим исключением. Закон касается только физических лиц. То есть, только тех любовниц, которые, не доверяя мимолетному влечению олигарха, потребовали оформить подаренный автомобиль на себя. Все остальные машины регистрируют на юридические лица. Это выгодней и спокойней. Все автомобили, цена которых рано или поздно может вызвать вопрос о доходах, в России регистрируются на кого угодно, кроме хозяина. А уж госчиновник и подавно не встречается за рулем собственного Mercedes.

Поэтому все дорогие машины всегда числятся за организациями, взяты в лизинг, либо находятся в собственности инвалидов и детей. Лизинг как раз для того и придуман, чтобы три года кататься на чужой новой машине, по истечении которых остаточная стоимость объекта лизинга близка к нулю. А операционный лизинг у нас в стране и подавно не регулируется законами и оформляется арендой. Но законами регулируется имущественное право детей. Ребенок имеет право на собственность, но не имеет права работать. А паспорт у него с 14 лет. Поэтому лучший подарок дочке или сыночку на 14-летие – Aston-Martin, Bentley, Rolls-Royce, Porsche, в худшем случае Mercedes. И у нас государство стоит горой за инвалидов. Поэтому бабушке-инвалиду 1-й группы съездить за творожком проще не на трамвае, а на Bugatti, Ferrari, Lamborghini, официально приобретенном через органы социальной защиты населения или имеющем наклейку «Инвалид» на стекле. А еще есть посольство Молдавии и прочие красные номера, временный ввоз для сезонных машин, на которых можно кататься пару месяцев в году, прямая аренда, прокат...

О том, как умный закон о налоге на буржуев начнет работать в России в будущем году, показательней всего поведал Жириновский, когда у него спросили, откуда Maybach? «От сына»...

А народ застыл в предвкушении справедливости. ■

Опубликована разоблачительная статистика ДТП за 2013 год: российский асфальт становится все опаснее

ГИБДД России наконец-то вычислила и подвела итоги своей работы в прошлом году. Согласно старой доброй милицейской традиции, результаты деятельности отечественной ДПС измеряются количеством убитых и раненых на дорогах страны.

За прошлый год дорожные полицейские заметили и зафиксировали 204 000 аварий, что на пару десятых долей процента больше, чем годом раньше. Число раненых также примерно совпадает с предыдущим достижением ГИБДД – чуть более 258 000 за 2014 год (аж на 0,1% меньше, нежели в 2013-м). Зато число погибших в ДТП снизилось на 3,5% – до 27 025 человек. Что ж, можно порадоваться за всех нас: увеличение доли в автопарке страны иномарок, с их системами пассивной безопасности, постепенно делает свое дело. Хотя полицейские, распевая отчетные дифирамбы самим себе, предпочитают игнорировать сей объективный факт. По их мнению, уменьшение числа покойников в ДТП вызвано исключительно установкой на дорогах комплексов автоматической фиксации нарушений ПДД и мероприятиями в стиле «современный лубок» (типа слетов «юных инспекторов движения» или невразумительных состязаний каких-нибудь «женщин-водителей»).

Доля ДТП с участием нетрезвых водителей среди всего объема аварий, как и в прошлые годы, продолжает колебаться вокруг отметки 7,5%. Так, за 2013 год их насчитали 13 581 штуку, что составило 7,6% в общей статистике аварийности. Тут невозможно не отметить, что в январе уже 2014-го доля таких аварий составила всего лишь 4,9%. И это притом, что именно на этот месяц приходится традиционная для нашей страны «пьяная неделя» после новогодних каникул!

Пешеходы в прошлом году становились виновниками аварий чуть реже, чем раньше. На их счету 28 177 аварий (на 1,2% меньше, чем годом раньше). Но при этом страдали они гораздо серьезней. Раненых в ДТП «пешиков» стало меньше на 2,6% (24 259 человек), зато число погибших выросло на 3,3% – до 5161 человека.

Полицейская статистика в очередной раз продемонстрировала полную бессмысленность и полное отсутствие связи с реальностью нашей «замечательной» системы техосмотра. Как и раньше, она совершенно не влияет на показатели аварийности. Как и всегда, доля ДТП по причине неудовлетворительного состояния машин не дотягивает даже до одного процента в общей статистике аварий. За прошлый год набралось чуть более полутора тысяч таких ДТП. Не сомневаюсь, что лоббисты интересов компаний, навязывающих автомобилизированному населению нашей страны «услуги» техосмотра, обязательно возопят о почти 50-процентном росте количества такого рода аварий. И при этом будут старательно замалчивать факт стабильно малого процента этих аварий в годовой статистике ДТП. Что было «ТО по-старому», что стало «ТО по-новому» – никакого существенного влияния на количество дорожных происшествий обязательный техосмотр как таковой не оказывает.

С каждым годом все хуже, утверждает полицейская статистика, обстоят дела в нашей стране с аварийностью по причине неудовлетворительного состояния дорог. За прошедший год по этой причине произошло 53 000 аварий! Это гораздо больше, чем по вине пьяных, пешеходов и неисправных машин, вместе взятых (26% от всех ДТП за 2013 год – на 24% больше, чем годом ранее)! И это в условиях, когда сотрудники ДПС в большинстве случаев предпочитают указывать в протоколах в качестве причины аварии, например, не «обледенение асфальта» или «снежные заносы», а «водитель не справился с управлением». Есть сильные подозрения, что оформление таких ДТП по-честному даст чуть ли не 50-процентную долю ДТП по причине неудовлетворительного состояния дорог в общей статистике аварий. Государство уже который год исправно наращивает проценты акцизов, собираемых с автовладельцев в дорожные фонды, и примерно такими же темпами параллельно растут цифры убитых и раненых из-за отвратительного состояния отечественных «направлений»: 7400 убитых (на 6,4% больше, чем в 2012 году) и 67 400 раненых (на 23% больше). Как говорится, «где деньги, Зин?» Ушли на превращение бесплатного М4 «Дон» в платный, да на строительство новой платной трассы Москва–Санкт-Петербург, надо понимать? ■

Ставропольская ГИБДД отдалась в руки бога

Очередная региональная ГИБДД переложила свои обязанности по борьбе с ДТП на плечи бога. Ставропольский священник освятил 50 километров трассы «Кавказ».

На официальном сайте ГИБДД Ставропольского края обнаружилось характерное сообщение под заголовком «Священнослужитель освятил очаги аварийности на федеральной автодороге «Кавказ». Звучит по-пожарному героически: прямо-таки «локализовал очаг возгорания»!

А на самом деле все как всегда: «протоиерей Вячеслав (церковь Архангела Михаила, село Курсавка) совместно с сотрудниками Госавтоинспекции побывал на наиболее аварийно-опасных участках федеральной автодороги «Кавказ». Начиная от границы города Минеральные Воды, и на протяжении 52 км, до границы с Андроповским районом, протоиерей Вячеслав провел молебен и окропил святой водой федеральную автодорогу». Будем надеяться, что в момент окропления не было мороза: лишний лед на трассе никому не нужен.

Особенно умиляет следующая фраза из полицейского пресс-релиза: «Увеличение количества дорожно-транспортных происшествий на федеральной автодороге «Кавказ», произошедших на территории Ставропольского края, не осталось без внимания духовенства. Представители русской православной церкви решили не оставаться в стороне от этой проблемы и предложили ГИБДД свою помощь».

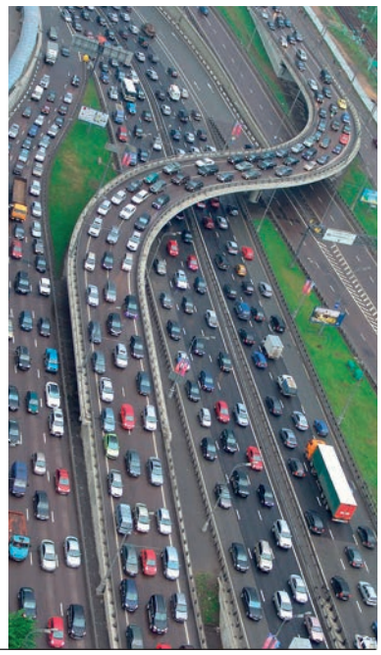
Вот опять все то же самое: вслед за свердловскими, кировскими, нижегородскими, белгородскими гибэдэдэшниками и дорожными полицейскими прочих областей России на путь религиозной борьбы с ДТП встали и ставропольцы.

В связи с этим возникает вопрос: неужели до сих пор никто из организаторов подобных мероприятий не замечал, что ни истовое отбивание крестных знамений, ни «иконостас» на передней панели, ни даже песнопения священников у обочин на дорожную безопасность совершенно не влияют? Она зависит исключительно от качества дороги, качества работы ДПС и погодных условий.

Известно, что даже на всю голову отмороженный лихач не нарушает ПДД, зная, что находится в поле видимости патрульного экипажа. Поэтому не орошение святой водой дорожного полотна проводить надо, а, коли по-настоящему желаешь сократить количество ДТП, выгонять экипажи дэпээсников на постоянное патрулирование аварийно-опасных участков. Видя где-то поблизости полицейскую машину, народ и на «встречку» лишний раз не полезет, и скорость превышать не станет. Глядишь, и аварий-трупов-раненых поменьше будет на трассе. И попов не надо будет лишний раз с мест «постоянной дислокации» выдергивать…

В этой связи, кстати, постоянно возникает вопрос: а почему борьбу с аварийностью на подотчетных участках гибэдэдэшники доверяют исключительно православным священнослужителям? Логика подсказывает, что для получения максимального эффекта просто необходим комплексный подход к снижению аварийности: необходимо проводить аналогичные мероприятия с «применением» мусульманских, иудейских, буддистских служителей, а также алтайских и якутских шаманов. И после этого ГИБДД можно будет распустить за ненадобностью – с авариями и нарушениями ПДД разберутся боги и духи. Обязательно! ■

Формулировка «грузоподъемность свыше 1 тонны» противоречит ПДД



Наконец-то нашелся человек, который перестал ждать, когда «кто-нибудь все исправит», и сам решил оспорить введенную еще при Юрии Лужкове норму, запрещающую въезд в пределы московского ТТК машин грузоподъемностью свыше 1 тонны.

Некий московский водитель Игорь Галай подал в суд исковое заявление с требованием признать противоречащими российскому законодательству соответствующие постановления московских властей.

Не так давно Игорь Галай получил штраф в размере 5000 рублей за то, что посмел въехать в «сердце родины моей» за рулем Volkswagen Transporter в период с 7 утра до 22 вечера, не имея пропуска на право въезда машины грузоподъемностью свыше 1 тонны.

Истец аргументирует свою позицию следующим образом. Прежде всего, на территории России действуют единые для всей страны федеральные Правила дорожного движения, и прочие нормативные акты в этой области обязаны не противоречить им. Кроме того, российские ПДД в принципе не оперируют такой субстанцией, как «грузоподъемность». Они используют исключительно термин «разрешенная максимальная масса». Соответственно, запрещать въезд кого-либо куда-либо можно исключительно по признаку «разрешенной массы».

Таким образом, еще со времен Лужкова московские власти занимаются откровенным самоуправством, и никто из автовладельцев никогда даже не пытался это дело пресечь законными методами. Еще весной прошлого года ожидалось что-то подобное, когда с помощью московских комплексов автоматической фиксации нарушений ПДД пятитысячные штрафы начали выписывать владельцам пикапов. На том основании, что их «коммерческие автомобили» имеют грузоподъемность больше 1 тонны. Но тогдашняя история как-то сама собой затихла. Все ограничилось небольшим возмущением среди столичных обладателей пикапов. На этот раз все серьезней: мы имеем обращение в суд со вполне прозрачной и четкой аргументацией. Поэтому есть серьезные основания полагать, что решение будет вынесено в пользу г-на Галая.

Напомним, что прецедент такого рода уже имел место быть: Верховный суд признал незаконной норму московского КоАП, которая подразумевала 5000-рублевый штраф за оставление на платной парковке на улице в центре столицы машины с нечитаемыми или отсутствующими регистрационными знаками. Тогда, как мы помним, с соответствующим иском в судебные инстанции также обращалось частное лицо – г-н В.Л. Вэскер. Правда, для этого ему потребовалось пройти все судебные инстанции, начиная с нижней.

Говоря об «эксклюзивности» некоторых московских карательных норм в отношении автомобилистов, невозможно не вспомнить также, что не так давно депутаты от ЛДПР обратились в Конституционный суд с просьбой оценить на предмет соответствия принципам российского законодательства норму КоАП РФ, устанавливающую повышенные штрафы за некоторые нарушения ПДД для водителей Москвы и Санкт-Петербурга, в частности, за стоянку в неположенном месте, за движение и остановку на полосе, выделенной для движения общественного транспорта, и за нарушение правил движения в жилых зонах.

Судебная практика этого года обещает быть очень любопытной для автомобилистов Москвы. ■

Андрей Карасёв

НОВЫЕ ВЕРСИИ PEUGEOT EXPERT И PARTNER

КОМПАНИЯ PEUGEOT АНОНСИРУЕТ НОВЫЕ ВЕРСИИ ЛЕГКИХ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ PEUGEOT EXPERT И PEUGEOT PARTNER, КОТОРЫЕ БУДУТ ДОСТУПНЫ ДЛЯ ЗАКАЗА С МАРТА 2014 Г.

Модификация Premium для пассажирского Peugeot Expert Терее делает машину одной из самых комфортабельных, технологичных и функциональных в своем классе: еще более универсальным, мощным и экономичным автомобилем. Базовая версия Premium позволяет разместить в салоне 8 человек, включая водителя, при этом объем багажного отделения за третим рядом сидений составляет 553 литра (загрузка до полки).

По сравнению с комплектацией Allure, в версии Premium в стандартную комплектацию включено следующее оборудование: кондиционер для задних пассажиров (с индивидуальным блоком управления и регулируемыми воздуховодами для 2-го и 3-го рядов), автоматический климат-контроль для переднего пассажира и водителя, аудиосистема CD-MP3, круиз-контроль с

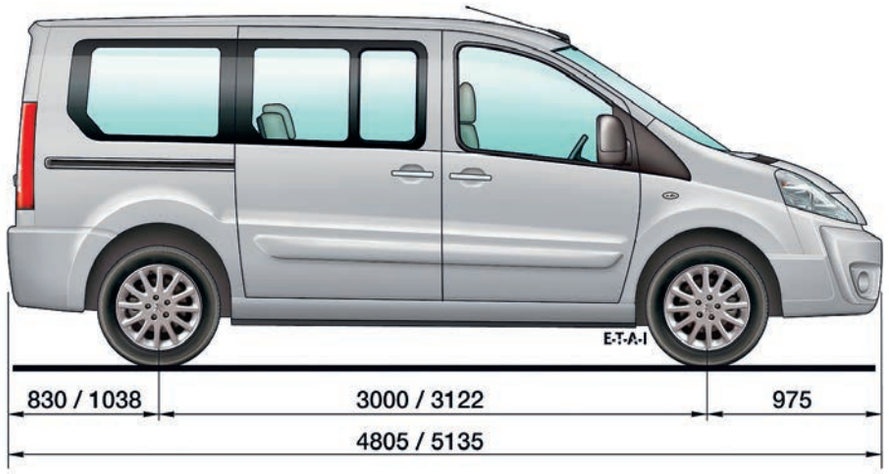
ограничителем скорости, электронная система стабилизации курсовой устойчивости ESP, подушка безопасности для переднего пассажира, датчики давления воздуха в шинах, отделка кожей рулевого колеса, а также атермальное ветровое стекло и темная тонировка стекол 2-го и 3-го ряда сидений.

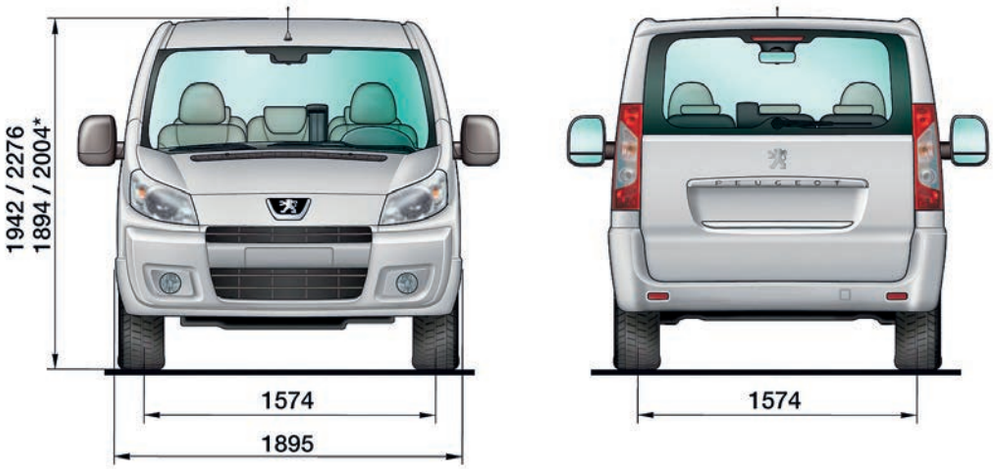
Салон автомобиля отделан велюром Jocaste Narbonnais. Задние сиденья имеют возможность регулировки и дополнены функцией Easy Entry (для откидного и съемного сиденья).

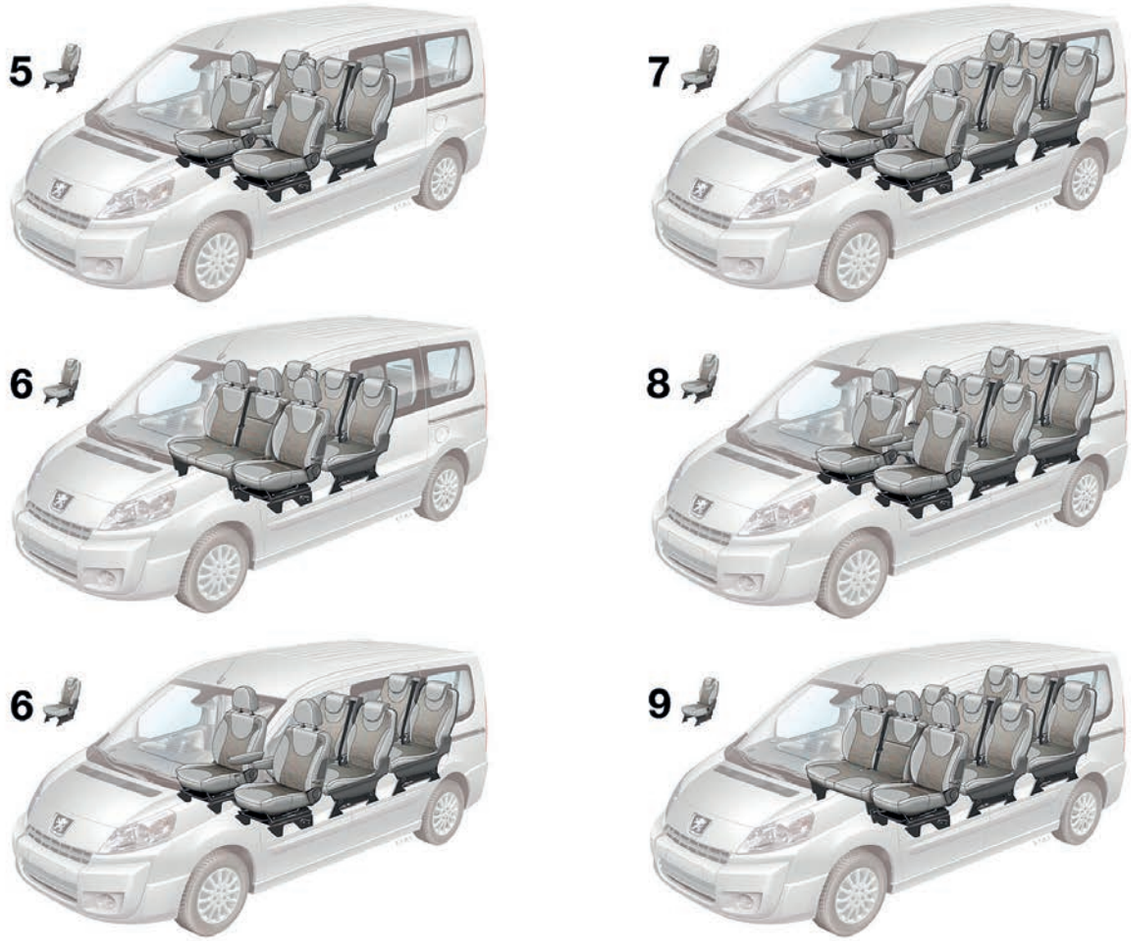
Модификация Premium получила 2,0-литровый дизель, агрегатированный с 6-ступенчатой автоматической коробкой передач. Двигатель с непосредственным впрыском HDi (Евро-5) оснащен системой Common Rail, развивает максимальную мощность 163 л.с. при 3750 об/мин и максимальный крутящий момент 340 Н·м уже при 2000 об/мин. Разгон от 0 до 100 км/ч занимает 12 секунд, а максимальная скорость составляет 170 км/ч.

Несмотря на значительную массу (1934 кг) и высокую мощность двигателя, автомобиль отличается превосходными экологическими показателями, демонстрируя расход топлива 7,6 л/100 км в смешанном цикле и выбросы CO2 в размере 199 г/км, что при наличии топливного бака на 80 литров позволяет преодолеть без остановок более 1000 км.

Peugeot Expert Tepee в комплектации Premium был специально адаптирован для российского рынка. В частности, был добавлен автоматический предпусковой подогреватель двигателя для эксплуатации автомобиля в зимних условиях, полноразмерное запасное колесо, электрообогрев и электропривод зеркал заднего вида. Был также



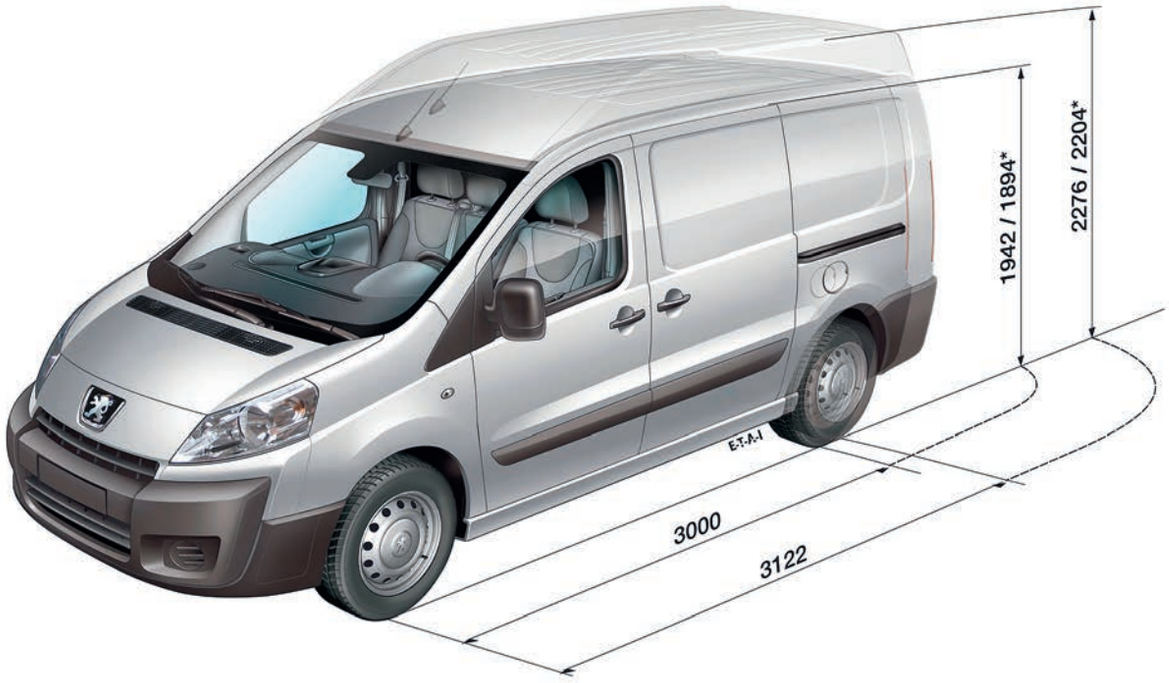




увеличен минимальный клиренс – до 168 мм, и емкость топливного бака – до 80 литров. Кроме того, в российской версии Peugeot Expert Premium установлена металлическая защита картера и две дополнительные розетки 12В в передней и задней частях салона.

Новая модификация автомобиля Peugeot Expert Premium длиной 5135 мм, шириной 1895 мм, высотой 1942 мм станет идеальным решением как для частных, так и для корпоративных клиентов в достижении самых разных целей – от автомобиля для трансфера и VIP-шаттла до мобильного офиса.

Expert Premium является самым выгодным предложением в своем сегменте как по цене, так и по оснащению базовой комплектации. Стоимость Peugeot Expert Tepee



2.0HDi с 163-сильным двигателем и 6-ступенчатой АКПП в комплектации Premium составляет 1359 тыс. руб.

Также станет доступной для заказа новая версия Peugeot Partner VU Long, оснащенная бензиновым двигателем объемом 1,6 л мощностью 110 л.с. Теперь клиентам будет предоставлен выбор между бензиновой и дизельной версией удлиненного фургона.

Автомобиль с данным двигателем агрегируется механической 5-ступенчатой коробкой передач и развивает максимальную скорость 167 км/ч при разгоне до 100 км/ч за 13,5 секунд. Расход топлива составляет 8,2 л/100 км в смешанном цикле, а выбросы CO2 – всего лишь 195 г/100 км.

Базовое оборудование и варианты дополнительных опций для автомобилей Peugeot Partner VU Long с дизелем и бензиновым двигателем одинаковы. Автомобиль доступен российским покупателям по цене от 656 тыс. руб. ■

ЭЛЕКТРОМОБИЛИ ПРИМЕРЯЮТ «ШАШЕЧКИ»

Карасёв А. В.

С 1 ЯНВАРЯ 2018 Г. ЛОНДОНСКОЕ ТАКСИ ДОЛЖНО СТАТЬ «ЗЕЛЕНЫМ» — АВТОМОБИЛИ ДОЛЖНЫ БУДУТ РАБОТАТЬ, НЕ ВЫБРАСЫВАЯ ОТРАБОТАВШИХ ГАЗОВ.

Городское такси – это не только легковой, но и коммерческий автомобиль, главное назначение которого – в максимальной экономической эффективности. Было бы правильным ожидать, что технические новинки, используемые в современном городском такси, в скором времени могут появиться и на более тяжелом коммерческом транспорте – автобусах и грузовиках.

О новой экологической инициативе объявил мэр столицы Британии Борис Джонсон (Boris Johnson). Ограничение коснется новых автомобилей такси, лицензированных для работы в пределах центральной части Лондона.

Считается, что в настоящий момент на этот сегмент рынка претендуют пять производителей. Из них, по крайней мере, две компании – Ecotive и принадлежащая китайцам London Taxi Company (LTC) – рассматривают планы на производство «зеленых» автомобилей непосредственно в Великобритании, что, несомненно, является их плюсом в конкурентной борьбе в силу гласных или негласных протекционистских мер. Другие претенденты производят автомобили вне туманного Альбиона – это японский Nissan, турецкий Karsan (компания работает с дизайнерами из Королевского колледжа искусств) и немецкий Mercedes-Benz.

Компания Ecotive занимается разработкой и производством электрических такси Metrocab в партнерстве с инжиниринговой компанией Frazer-Nash Consultancy. Зарядка аккумуляторной литий-ионной полимерной батареи 6-местных такси осуществляется от обычной электросети. В движение автомобиль приводят два электродвигателя,

Лондонские электрические автомобили проблем с зарядкой не испытывают. В столице Великобритании электрических станций больше, чем во всей остальной Европе

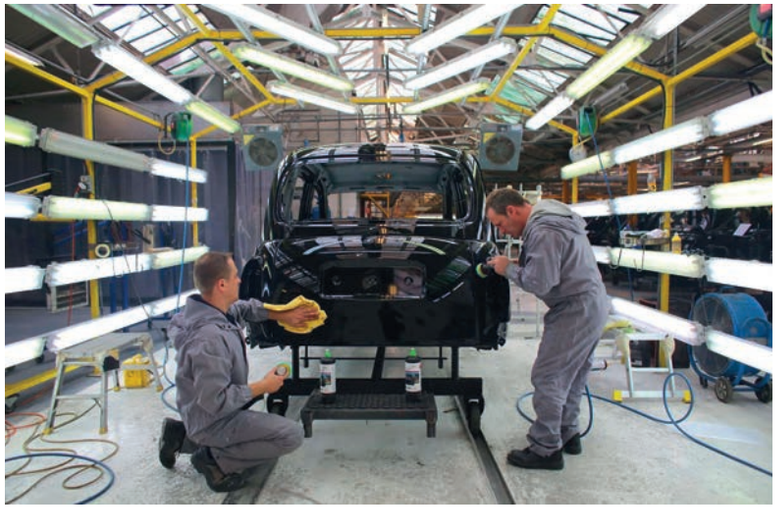
установленные на ступицах задних колес. В настоящее время осуществляется опытная эксплуатация такси Metrocab. Предварительные испытания показали, что Metrocab может сэкономить до £40 в день (€48). Расчет сделан на основе стоимости нефтяного топлива и электроэнергии, которые потребуются для двукратной зарядки аккумуляторной батареи автомобиля.

Однако генеральный секретарь ассоциации лондонского такси (LMCPA – London Motor Cab Proprietor's Association) Иван Ковлар (Ivan Kovlar) считает, что приобретение электроавтомобиля стоимостью £30 тыс. (€36 тыс.) будет тяжелым финансовым бременем для водителя. По словам секретаря лондонских таксистов, экологические требования уже стоили такси £60 млн для 10 тыс. автомобилей. Еще в декабре 2010 г. Борис Джонсон объявил программу «Чистый воздух», согласно которой вводился предельный возраст в 10 лет для существующих такси и 15 лет для автомобилей частных транспортных компаний. Таким образом обновляются 1500 автомобилей каждый год.

Со своей стороны руководитель оперативного центра транспорта Лондона (TfL – Transport for London) Гарретт Эммерсон (Garrett Emmerson) заявил, что его организация договорилась с управлением в правительстве, отвечающим за автомобили с низким уровнем эмиссии (Office for Low-Emission Vehicles) и новым, специально созданным банком Green Investment Bank о возможности субсидий или займов.

Эммерсон считает, что поскольку подавляющее число поездок такси совершают в центре города, то они отвечают за существенную долю выбросов: «Это небольшое число автомобилей – 22 тыс. из 4 млн автомобилей Лондона, но они эксплуатируются, в основном, в центре. Таким образом, такси влияют на качество воздуха больше, чем другой транспорт». Согласно исследованию от EcoVelocity, если все такси получат электрические двигатели, в воздухе Лондона может стать на 4000 т меньше CO_2 каждую неделю.

Кроме такси, к 2015 г. TfL должно заменить 900 устаревших автобусов экологического класса Евро-3 на новые автобусы Евро-4. В ближайшее время TfL планирует ввести в эксплуатацию 600 автобусов с комбинированной силовой установкой, доведя к 2016 г. парк гибридных автобусов до 1200 единиц. Эти меры позволят сократить ежегодные выбросы CO_2 в Лондоне примерно на 20 600 т.



Китайские товарищи сохранили англичанам производство их знаменитых лондонских такси. Правда, называются машины теперь – Geely TX4

Такси на водороде

Год назад London Taxi Company была приобретена китайским производителем Geely. Китайцы восстановили производство на заводе в Ковентри, сохранив 107 рабочих мест. Завод выпускает модель такси Geely. До этого знаменитые лондонские кэбы производила обанкротившаяся компания Manganese Bronze Holding. Последней моделью компании и была TX4.

В настоящее время London Taxi Company и компания Intelligent Energy испытывают пять автомобилей такси, работающих на водороде. Эти автомобили присоединились к испытываемым автомобилям Hyundai, также работающим на топливных элементах. Основная задача, стоящая перед компаниями, – снизить производственные затраты до более конкурентоспособного уровня, хотя цена такого такси будет выше текущей стоимости автомобилей.

В конкуренции между аккумуляторными батареями и топливными элементами значимое слово может сказать развитие инфраструктуры заправок. В Лондоне уже установлено более 1300 зарядных станций для электромобилей. Среди них есть станции быстрой зарядки постоянным током французской фирмы IER. К 2018 г. количество таких станций увеличится до 6 тыс.

Мест, где можно заправиться водородом, в столице Великобритании всего два: для заправки автомобилей такси потребуется как минимум 25-30 станций. Эти расчеты сделаны на основе времени заправки, но никак не учитывают затраты на движение к заправке или пиковые нагрузки. Кроме этого, трудновыполнимой задачей является цель получать 50% водорода с помощью возобновляемых источников энергии к 2020 г.

Frazer-Nash предлагает частичное решение проблемы с помощью создания заправочных станций, работающих на солнечных батареях. Одна такая станция может обеспечить за месяц работы пробег такси только на 1500 км.

Пока в Лондоне в тестовой эксплуатации находятся 10 водородных такси и 5 полицейских скутеров. Испытания проходят в рамках европейского проекта HyTEC, по которому испытывались водородные автобусы. Можно заметить, что за последние 10 лет никаких существенных технических прорывов в области технологии топливных ячеек не произошло, в то время как аккумуляторные батареи стали значительно дешевле и совершеннее. Так что привлекательность водородных автомобилей потускнела.

Что касается Nissan, то в сентябре прошлого года компания дебютировала на автосалоне во Франкфурте с моделью e-NV200 taxi. Тогда при подписании меморандума между Nissan и администрацией Барселоны о взаимопонимании в использовании электромобилей как такси было объявлено, что производство электромобиля начнется в середине 2014 г. Nissan e-NV200 будут производить на предприятии в Барселоне в индустриальном районе Zona Franca (Catalan). В проект будет инвестировано €100 млн и создано 700 рабочих мест. Завод будет единственным в мире производителем e-NV200.

Nissan NV200 в Лондоне

Турецкий автопром добрался до Нью-Йорка в виде технологичных такси Karsan V1

Соглашение с городскими властями Барселоны предусматривало поддержку Nissan в развертывании инфраструктуры зарядных станций. Компания предоставит зарядные станции, соответствующие японскому стандарту CHAdeMO, с возможностью быстрого заряда постоянным током. Такая станция заряжает разряженную на 80% аккумуляторную батарею за полчаса. По планам ЕС к марту 2014 г. в Европе должно быть установлено более 1200 зарядных станций. Это меньше, чем в одном Лондоне.

Турецкое электротакси Karsan V1 было представлено на конкурс ToT (Taxi of Tomorrow – «такси завтрашнего дня»), объявленный комиссией такси и лимузинов Нью-Йорка TLC (Taxi & Limousine Commission) в 2009 г. Каждый день примерно 700 тыс. человек пользуются желтым такси в Нью-Йорке. Это значительный сектор общественного транспорта Большого яблока, и к нему особенное внимание.

Турецкий концепт выделяли среди конкурентов современный дизайн, прозрачная крыша, выдвигающаяся из пола аппарель для заезда инвалидного кресла. В ноябре

Nissan e-NV200 с видом на Барселону

2010 г. Karsan V1 вышел в финал наряду с автомобилями Nissan NV200 и Ford Transit Connect. Ходовой прототип изготовили в декабре 2011 г. В середине 2013 г. Karsan V1 был передан на производство. Karsan демонстрировал свое такси на выставке London Motor Expo. Автомобиль проезжает на одной зарядке 80-100 км, оснащен блоком бортовой зарядки.

В Лондоне эксплуатируются автомобили Mercedes-Benz Vito в варианте такси. Компания производит первый серийно выпускающийся электрофургон Vito E-Cell. Автомобиль комплектуется двигателем мощностью 60 кВт с максимальным крутящим моментом 280 Н·м. Емкость литий-ионной аккумуляторной батареи Vito E-Cell – 36 кВт·ч. Батарея монтируется под днищем автомобиля и не влияет на расположение кресел в салоне. Максимальная скорость ограничивается 89 км/ч. Пробег автомобиля на одном заряде батареи – 130 км. Это расстояние определяется на основании выполнения автомобилем тестов NEDC (Новый европейский ездовой цикл). В настоящее время фургон Vito E-Cell доступен более чем в 15 странах Европы. Однако о планах компании в секторе е-такси ничего не известно.

Китайцы успешно эксплуатируют электромобили

Незаявленным претендентом на рыночный сектор лондонского такси с нулевыми выбросами может стать китайская компания BYD. Она производит успешно эксплуатирующиеся в Китае (г. Шеньчжень) в качестве такси электрические кроссоверы BYD e6. 5-местный автомобиль с литий-железо-фосфатным аккумулятором проезжает до 300 км, имеет максимальную скорость 140 км/ч. Автомобиль был создан в 2010 г. В том же году было создано совместное предприятие BYD и Daimler по производству электромобилей. Тем не менее, триумфального шествия BYD e6 в США не состоялось. Несмотря на все обещания китайцев, автомобиль там так не появился.

Существует много «подводных камней», от которых зависит продвижение уже готового продукта в тех или других сегментах рынка. Как будет выглядеть «зеленое» такси Лондона – предугадать сложно. Одно лишь можно сказать с уверенностью, что электрических LADA там не будет. ■

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

Дополнительные километры в каждой канистре

© 2013 Корпорация Exxon Mobil. Mobil и Mobil Delvac являются торговыми знаками корпорации Exxon Mobil или одной из ее дочерних компаний. Реклама.

Владимир Чехута

ДАЛЬНОБОЙНАЯ ПЕРСПЕКТИВА

АМЕРИКАНСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ АССОЦИАЦИЯ ATA (AMERICAN TRUCKING ASSOCIATIONS), ОБЪЕДИНЯЮЩАЯ АССОЦИАЦИИ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ ВСЕХ 50 ШТАТОВ С 1984 ГОДА, ПРОВОДИТ ИССЛЕДОВАНИЕ ТЕНДЕНЦИЙ, ПРОИСХОДЯЩИХ В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ.

Материалы этого исследования недавно были представлены аналитиками ATA. В отчете обобщены актуальные тенденции, которые будут присущи будущим магистральным автопоездам в ближайшие 5-10 лет. В нем речь шла не о футуристических транспортных средствах, которые вряд ли появятся на дорогах, а о новинках и тенденциях, набирающих популярность в транспортной отрасли. И появление этих устройств в серийных грузовиках, вероятно, появится в ближайшей перспективе. Конечно, основными темами, на которых акцентировано внимание автоперевозчиков, были и остаются экономия топлива и воздействие транспортных средств на окружающую среду.

Специалисты ATA опросили операторов более половины всего автомобильного флота США. Результаты опроса показали, что большинство автоперевозчиков сегодня хотят видеть уровень потребления топлива у своих грузовиков в пределах 26 л на 100 км пути. В то же время некоторые бескомпромиссные оптимисты заявили, что надеются увидеть расход топлива у своих «стальных коней» на уровне 15,7-23,5 л/100 км. И при этом они уверены, что это вполне достижимый результат для тяжелых автопоездов. А что, собственно, готовят на перспективу сами автопроизводители?

PETERBILT

Американская компания Peterbilt Motors Co. недавно показала свой автопоезд под нескромным названием

Peterbilt

SuperTruck. Транспортное средство стало результатом проекта, который финансировался министерством энергетики США (U.S. Department of Energy) и на который потрачено $77,6 млн. Перед его участниками была поставлена задача максимально повысить эффективность грузоперевозок, используя существующие характеристики тягачей и полуприцепов. В первом квартале 2014 года начнутся полномасштабные испытания концепта, но на предварительных тестах SuperTruck уже показал расход топлива на уровне 23,5 л/100 км. То есть, экономия топлива достигает почти 35% по сравнению с современными гружеными автопоездами (35 л/100 км).

Посмотрим подробнее... Автопоезд «SuperTruck» состоит из осовремененного седельного тягача Peterbilt 587 8-го класса грузоподъемности и доработанного полуприцепа фирмы UtilityTrailer. Грузовик оборудован шестицилиндровым двигателем Cummins ISX15 мощностью 600 л.с. и автоматической трансмиссией Eaton. Автомобиль также получил модернизированный аэродинамический пакет навесок: обновленный спойлер, два боковых обтекателя шасси, которые препятствуют проникновению воздушного потока к ведущим колесам, новые зеркала заднего вида, уменьшающие аэродинамическое сопротивление, и новые обтекатели кабины. Мотористы предложили улавливать тепло от выпускных коллекторов, чтобы потом накапливать эту энергию и использовать ее для питания других систем. Конструкторы позаботились о снижении веса автопоезда, активно применяя легкие алюминиевые сплавы в конструкции тягача и полуприцепа. Инженеры-электрики снабдили тягач современной электроникой, среди которой отметим круиз-контроль RunSmart™, объединенный с системой позиционирования GPS и цифровой трехмерной 3D-картографией фирмы Navteq. Это позволяет электронному контроллеру заранее узнать и оценить ландшафт маршрута на милю вперед, а также заблаговременно определит самую эффективную с топливной точки зрения передачу КПП. Не забыли специалисты Peterbilt и UtilityTrailer установить на автопоезд шины с низким сопротивлением качению с беспроводной системой мониторинга давления воздуха в шинах SmarTire. Таким образом, проект SuperTruck показал, что можно

Peterbilt

Navistar

Navistar

«выжать» из типового транспортного средства. Но Peterbilt не одинок в своих исканиях...

NAVISTAR

Подобной аэродинамической обвеской занялась недавно корпорация Navistar International Corp. Свою борьбу за топливную эффективность они решили вести под проектом «Горизонт» (Project Horizon). За основу концептуального автомобиля был взят флагманский тягач ProStar, оснащенный оригинальным аэродинамическим обвесом по всему периметру шасси. Под капотом – 13-литровый двигатель MaxxForce SCR мощностью 475 л.с. и очень популярная сейчас 16-ступенчая автоматизированная трансмиссия Eaton UltraShift PLUS LSE (Linehaul Small-Step Efficiency). Как отметил один из руководителей компании, «Горизонт» – это исследовательский проект, в котором специалисты корпорации Navistar покажут свое видение грузовиков будущего. Пока идут эксперименты с концептуальным тягачом, точных цифр уменьшения расхода топлива никто не заявлял. Но полагаю, что если и трейлер будет обшит юбками-отражателями, то они не будут сильно отличаться от вышеупомянутого SuperTruck.

FREIGHTLINER

Американская корпорация Daimler Trucks North America (DTNA) предлагает свой вариант эффективного тягача Freightliner Cascadia под названием Evolution. В его основе остается грузовик Cascadia, но с некоторыми дополнениями, увеличивающими экономию топлива и повышающими эффективность транспортного средства.

Если говорить конкретно про нововведения, то это, опять же, продвинутая аэродинамика. Для этого Cascadia Evolution был оснащен модернизированными аэродинамическими элементами: дополнительные, увеличенные на 20 дюймов обтекатели, изогнутые у задних колес, новые панели шасси, формирующие сплошной нижний пояс машины, новая эклиптическая форма зеркал заднего вида и измененной формы спойлер, идеально направляющий воздушный поток от тягача на трейлер. Стоит отметить некоторые инженерные решения, примененные в трейлере: боковые юбки-отражатели; фронтальный козырек, образующий со спойлером автомобиля прекрасный отека-

Freightliner

Freightliner

тель и декоративные (сплошные) диски тандемных осей и колес полуприцепа. Наличие всех этих элементов было обосновано и протестировано в собственной аэродинамической трубе. Благодаря этим устройствам произошло снижение воздушного сопротивления всего автопоезда и, как следствие, расход топлива заметно сократился.

Вторым козырем стал мощный современный привод. Он включает 14,6-литровый двигатель Detroit Diesel DD15 BluTec SCR, оборудованный системой топливоподачи с высоким давлением ACRS (аналогично Common Rail) и модернизированным ассиметричным турбокомпрессором. Компрессор имеет упрощенную и, следовательно, менее дорогую конструкцию, чем нагнетатели с переменной геометрией, а система ACRS с электронным управлением позволяет силовому агрегату оптимизировать подачу топлива наилучшим образом. Кроме этого, модифицированный двигатель DD15 стал легче на 45 кг, чем предыдущая версия, что снижает снаряженную массу транспортного средства. Двигатель агрегатируется с новейшей 12-скоростной автоматизированной коробкой передач с компьютерным управлением Detroit DT12. Это довольно новая трансмиссия, которая была разработана компанией Detroit Transmission и впервые была представлена на выставке MATS-2012.

Третий козырь – специальная комплектация: радиатор системы охлаждения площадью 1400 кв. дюймов улучшает процесс охлаждения силового агрегата; адаптивный круиз-контроль Run Smart Predictive Cruise, совмещенный с системами позиционирования GPS и цифровой трехмерной 3D-картографией фирмы Navteq. Тут также надо отметить конфигурацию шасси 6x2 и широкие (сплошные) шины ведущих колес.

В итоге «эволюционный» пакет Cascadia смог порадовать отличными экономичными показателями. Проведенные тесты показали, что автопоезд полной массой 34 тонны в составе седельного тягача Freightliner Cascadia Evolution и дооборудованного 53-футового трейлера на скорости 97 км/ч (60 миль/ч) проехал 10,67 мили на одном галлоне топлива, что соответствует расходу топлива 22 литра на 100 км пути. В руководстве корпорации DTNA полагают, что преимущества Evolution создали два главных фактора – обновленный силовой привод и аэродинамические устройства. «У нас не было волшебной пули, которой бы Daimler сразил экономию. Все развивалось постепенно, и в один момент в одну точку были сведены элементы, снижающие аэродинамическое сопротивление машины и усовершенствованный силовой привод компании Detroit», – сказал представитель компании.

Но кроме подготовленной к серийному производству Cascadia Evolution, корпорация разработала концептуальный грузовик Freightliner Revolution Innovation Truck. В нем капот и кабина изготовлены из специального углепластика. Это дало выигрыш в снаряженной массе тягача. В качестве силового привода в концепте применен 13-литровый двигатель Detroit Diesel DD13 и агрегатированная с ним новая автоматизированная коробка передач Detroit Transmission DD 2100. К инновациям прототипа можно отнести новое шасси с колесной формулой 6x4, которое благодаря электронике (высчитывает нагрузку) будет автоматически, когда это возможно, превращаться в вариант с колесной формулой 6x2. Вместо традиционных зеркал заднего вида в дверях смонтированы видеокамеры. Они транслируют изображения на мониторы внутри кабины. Их применение существенно (примерно на 6%) снижает сопротивление воздуха. Для улучшения аэродинамики в дверях кабины отсутствуют традиционные ручки – их заменили пультами дистанционного управления. Таким образом, Freightliner Revolution Innovation Truck можно легко назвать корпоративным взглядом в перспективу.

Freightliner

Freightliner

Один из руководителей технической службы корпорации – Джон Ламперт, – комментируя стремление автопроизводителя сделать очень эффективный грузовик, сказал: «Единственный способ достигнуть заметного сокращения топлива – это использовать полный системный подход. Вы не можете просто усовершенствовать один узел. Для достижения успеха вы должны заняться оптимизацией всего транспортного средства в комплексе». С этим трудно спорить.

ISUZU

Японцы тоже в тренде. Компания Isuzu недавно разработала концептуальный автопоезд под названием «T-Next». В нем инженеры из Страны восходящего солнца воплотили все современные автомобильные тенденции и технологии. Концепт Isuzu отличается обтекаемым внешним видом, в котором лобовое стекло плавно переходит в боковые окна, образуя единый прозрачный пояс. Наклон фронтального стекла, «заточенные» плавные формы всего тягача, боковые отражающие панели, покатая крыша без люков, а также камеры заднего вида вместо боковых зеркал – все это оптимально направляет поток воздуха вдоль всего транспортного средства, снижая аэродинамическое сопротивление и расход топлива. Место водителя расположено посередине кабины, что увеличивает свободное пространство для него, а во время стоянок рулевая колонка опускается в панель приборов, увеличивая полезную площадь кабины. Полуприцеп выполнен из легких композитных материалов с учетом всех правил аэродинамики. Руководство японской компании Isuzu полагает, что проект «T-Next» очень перспективен.

Интересным оказалось недавнее исследование Североамериканского совета по повышению эффективности грузоперевозок NACFE (North American Council for Freight Efficiency). В опубликованном отчете утверждается, что седельный тягач 8-го класса грузоподъемности с колесной формулой 6x2 на 2,5% будет экономичнее традиционного для США грузовика 6x4. В исследовании NACFE отмечается, что трансмиссии 6x2 сегодня в среднем стоят на $1000-2000 дороже, чем вариант 6x4. Это происходит в значительной степени из-за их малых объемов производства. Из всех тяжелых грузовиков 8-го класса грузоподъемности, собранных в прошлом году, только 2,3% имели колесную формулу 6x2. Да, стоимость пока не является основным козырем пакета 6x2, но если операторы осознают достоинства такой конфигурации шасси, то его цена сможет вскоре сравняться с формулой 6x4 и даже стать ниже. К преимуществам привода 6x2 также можно отнести уменьшенный на 400 кг вес и меньшую стоимость сервисного обслуживания по сравнению с 6x4. Хотя шины на грузовиках с колесной формулой 6x4 изнашиваются равномернее и более эффективно, чем у 6x2, но в целом 6x2 выглядит предпочтительнее. Видимо поэтому описанные выше американские концепты строятся исключительно на шасси 6x2.

В этом номере мы рассказали о перспективных американских грузовиках, немножко упомянули о японском производителе. В следующем номере журнала можно будет узнать о современных тенденциях и поисках европейских автопроизводителей в повышении эффективности магистральных автопоездов. До встречи в следующем месяце.

Isuzu

ДВИЖЕНИЕ В БУДУЩЕЕ!

AdBlue

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

(495) 796 83 84

NT500 — NISSAN РАСШИРЯЕТ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Карасёв А. В. Фото Nissan Motor Co., Ltd.

МНОГОПРОФИЛЬНЫЙ ЯПОНСКИЙ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЬ, КОМПАНИЯ NISSAN MOTOR CO., LTD., ПОДТВЕРЖДАЕТ СВОЕ НАМЕРЕНИЕ СТАТЬ ОДНИМ ИЗ ЗАМЕТНЫХ ИГРОКОВ НА ЕВРОПЕЙСКОМ РЫНКЕ ЛЕГКИХ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ, ЗАПУСТИВ В ПРОИЗВОДСТВО ГРУЗОВИК МОДЕЛИ NT500.

Автомобили будут производить в Испании на заводе в городе Авила. Для модельного ряда Nissan NT500 предлагаются шасси с различными колесными базами и допустимой полной массой от 3,5 до 7,5 т, два варианта двигателей, три варианта коробок передач. Всего будет доступно пять вариантов длины колесных баз. Предлагаемые агрегаты: двигатели, коробки передач – обновлены, а ведущие мосты получили редукторы с новыми передаточными отношениями.

Nissan NT500 имеет кабину над двигателем. Такая компоновка характерна для легких грузовиков из азиатских стран, в то время как в Европе преобладает полукапотная компоновка LCV. Полностью новая кабина грузовика NT500 получила современный дизайн, выделяющийся характерными для автомобилей Nissan стилистическими решениями и чертами. Кабина имеет не только новые панели, но и новое основание и пол. Она была разработана в Испании Техническим центром Nissan – NTC-E (Nissan Technical Centre Europe).

Интерьер кабины продуман до мелочей и предлагает высокий

уровень комфорта. При ее разработке самое серьезное внимание было уделено обзорности – широкие углы обзора облегчают водителю маневрирование, что является важным для развозного грузовика при работе в городе. Водителю доступны многочисленные отделения для размещения вещей. В дверях грузовика размещены просторные карманы, две полки под потолком. На приборной панели размещены целых три перчаточных ящичка: два перед пассажирскими сиденьями и третий – в центральной консоли. В кабине находятся две охлаждаемые подставки для стаканов, подставки для трех бутылок емкостью 1,5 л позади центрального сиденья, а также подставка для сотового телефона, 12-вольтовая розетка и слот для хранения документов формата А4. Спинка центрального сиденья складывается, образуя своей задней поверхностью функциональный столик. Комфорт водителю обеспечивает полностью автоматическая система климат-контроля.

Смелым решением для кабины грузовика является предложение разместить на приборной панели многофункциональный дисплей. Это нововведение позволило установить навигационную систему NissanConnect. Автомобили Nissan NT500 также комплектуются системами круиз-контроля и помощи началу движения на подъеме – Hill Start Assistance. Список стандартного оборудования широк. Для всех трех уровней комплектации предлагаются дистанционные замки keyless, боковые зеркала с электроприводом, противотуманные фары и колпаки на передних колесах, которые скорее выполняют требования Евросоюза по безопасности, чем несут эстетическую нагрузку. Как опция предлагается подрессоренное сиденье водителя.

В версии комплектации Mid дополнительно предлагается радио/CD-плеер с USB и AUX-in разъема-

ми. Аудиосистема формата 2-DIN может управляться кнопками, расположенными на рулевом колесе с левой стороны. В рулевом колесе размещается подушка безопасности. Также предлагаются автоматический климат-контроль и ограничитель скорости движения.

Для Top версии дополнительно предусмотрены навигационная система NissanConnect и подушка безопасности для пассажира. Также доступна серия опциональных пакетов, как и усиленное шасси для выполнения автомобилем самых тяжелых транспортных миссий.

Линейку двигателей Nissan NT500 представляют два варианта хорошо знакомого 3-литрового двигателя с цепным приводом распределительного вала семейства Nissan ZD30. Дизели соответствуют нормам Евро-6, их мощность – 150 и 177 л.с. Моторы агрегатируются с 6-ступенчатыми коробками передач: механической, с системой Servoshift или роботизированной.

Грузовики полной массой до 6,5 т комплектуются двигателем мощностью 150 л.с. (110 кВт). Двигатель имеет один турбонагнататель, развивает крутящий момент до 350 Н·м. Он агрегатируется с механической коробкой передач.

На 7,5-тонные машины устанавливают мотор мощностью 177 л.с. (130 кВт). Эта модификация дизеля оснащается двухступенчатой системой турбонаддува. Двигатель развивает максимальный крутящий момент 540 Н·м. Дизель агрегатируется с новыми коробками передач: механической с пневматической системой привода перемены передач Servoshift или роботизированной, которая также предлагается впервые.

Для снижения токсичности отработавших газов обе модификации двигателя оснащаются системами рециркуляции отработавших газов – EGR (Exhaust Gas Recirculation), дизельными фильтрами частиц – DPF (Diesel Particles Filter) и применяется система селективной очистки SCR (Selective Catalytic Reduction).

пять вариантов колесной базы – от 2800 до 4300 мм. Максимальная длина грузовика может достигать 8231 мм.

Межсервисный интервал увеличен. Теперь Nissan NT500 должен приезжать на техническое обслуживание не через 30 тыс., а через 40 тыс. км, или раз в два года. Объем сервисных операций уменьшен – не надо обслуживать подшипники колес (менять смазку). Nissan предлагает трехлетнюю гарантию. Раньше гарантийный период был не 36 месяцев, а только 12. Все это обеспечивает низкие эксплуатационные издержки грузовиков NT500.

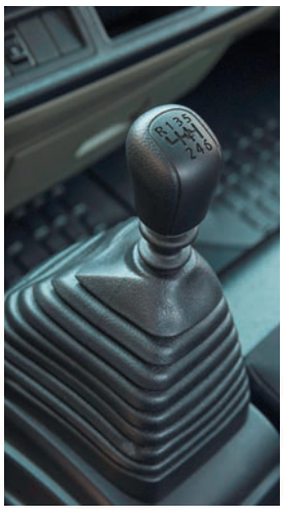
Энди Палмер (Andy Palmer), исполнительный вице-президент и шеф отдела по планированию, говорит: «Присоединение NT500 к моделям NT400 Cabstar, NV400, Primastar, NV200 и Navara, не говоря уже о скором появлении полностью электрического фургона NV200, не может оставлять никаких сомнений, что Nissan имеет один из самых широких и универсальных диапазонов коммерческих автомобилей».

На заводе Ávila Plant работает примерно полтысячи сотрудников. Предприятие занимает площадь 220 тыс. кв. км. В общей сложности на Nissan в Испании работают 4700 человек, и в 2013 г. было произведено 131 900 автомобилей.

Nissan Motor Co., Ltd. имеет договоренности с Renault о стратегическом партнерстве. Недавно Альянс Renault-Nissan поставил перед собой цель о достижении ежегодного объема совместных работ как минимум до 4,3 млрд евро. На такой объем совместных работ альянс собирается выйти в 2016 г. Интеграция будет осуществляться в четырех ключевых областях: разработка и исследования – R&D (НИОКР), производство и логистика, закупка, человеческие ресурсы. Проекты в каждой области направлены на улучшение экономических показателей альянса и более

Новые 7,5-тонные грузовики сделали большой шаг вперед – получили пневматическую тормозную систему. Автомобили оснащаются системами курсовой устойчивости ESP, противопробуксовочной – TCS/ASR (Traction Control), антиблокировочной с функцией электронного распределения тормозных усилий – ABS+EBD, а также помощником при торможении – Brake Assist (BAS).

Модель Nissan NT500 предлагается в вариантах полной массы 3,4, 3,5, 5,6 и 7,5 т. Автомобили могут иметь



полного использования эффекта масштаба совместных работ.

Компании объединили усилия 15 лет назад – в 1999 г. Уже 10 лет работает проект по совместным закупкам. Усиление совместных научно-исследовательских работ направлено на создание технологий следующего поколения, создание общих платформ, определение направлений и выработку общей стратегии развития трансмиссий, оптимизацию испытаний, выполняемых различными предприятиями.

С момента основания Альянс Renault-Nissan значительно расширился, и в настоящее время он занимает четвертое место в мире по объему выпуска автомобилей. Альянс включает в себя партнерские отношения и совместные предприятия по всему миру, в том числе с Daimler, Mitsubishi, АвтоВАЗ, Ashok Leyland и Dongfeng. ■

Андрей Шилов.
Фото автора

«ЗАБУГОРЬЕ» НАМ ПОМОЖЕТ

ЧТОБЫ БИЗНЕС ПЕРЕВОЗЧИКА ПРОЦВЕТАЛ, ВЛАДЕЛЬЦУ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НЕОБХОДИМО НЕ ТОЛЬКО РЕВНОСТНО СЛЕДИТЬ ЗА ТЕХНИЧЕСКИМ СОСТОЯНИЕМ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, НО И ПО ВОЗМОЖНОСТИ ПЕРИОДИЧЕСКИ ЕГО ОБНОВЛЯТЬ. ПРИ ЭТОМ ВОВСЕ НЕ ОБЯЗАТЕЛЬНО ПОКУПАТЬ НОВЫЕ ГРУЗОВИКИ: «ОМОЛОЖЕНИЕ» ПАРКА МОЖЕТ ПРОИСХОДИТЬ И ЗА СЧЕТ БЫВШИХ В ЭКСПЛУАТАЦИИ, НО ДОСТАТОЧНО СВЕЖИХ МАШИН, НАХОДЯЩИХСЯ В ХОРОШЕМ ТЕХНИЧЕСКОМ СОСТОЯНИИ И ИМЕЮЩИХ ПРИЛИЧНЫЙ ОСТАТОЧНЫЙ РЕСУРС.

Время, когда придавленные кризисом транспортные компании и частные перевозчики сворачивали бизнес и продавали свои еще совсем свежие машины, прошло. Того изобилия марок, моделей и богатых своей комплектацией грузовиков, переходивших к новым, удержавшимся на плаву транспортникам, за минимальную цену сегодня, увы, уже нет. Поэтому поиск рабочей лошадки на внутреннем рынке – задача отныне не простая. Компаний, меняющих машину спустя 3-4 года после покупки, или когда закончится действие договора лизинга (кредитный договор), также не много. Их машины, имеющие пробег около полумиллиона километров, достаточно быстро уходят уже по налаженным каналам к не столь богатым, но весьма пронырливым покупателям. По сути, переход хороших машин от одних собственников к другим – есть отлаженный процесс, в котором каждый из его участников выжимает из грузовика до его передачи в следующие руки максимум. В большинстве автотранспортных предприятий траки эксплуатируются до пробега 700-800 тыс. километров и выставляются на продажу. После этого пробега техника уже требует большего внимания со стороны ремонтных служб, на ее поддержание необходимы большие финансовые затраты и, следовательно, прибыль, которую приносит трак – уменьшается.

Свою лепту в техническое состояние машины вносят и российские дороги, топливо, применяемые при ремонте запасные части и вообще культура эксплуатации, обслуживания, ремонта. Так, если в Европе владелец грузовика отдает машину в сервис, фактически не заботясь о том, насколько качественные запчасти будут применены при ремонте его трака (детали будут гарантированно высокого качества), то у нас приобретение запасных частей в большинстве случаев есть головная боль владельца машины. Про фирменные СТО речи не идет – на них обслуживаются преимущественно новые, стоящие на гарантии машины. Это одна из причин, по которой перевозчики предпочитают приобрести б/у машину из Европы, Америки, Кореи или Японии, а не ту, что уже эксплуатировалась в России. Итак, мы подошли к тому, что европеец для нашего перевозчика привлекательнее в техническом плане, что, в общем-то, не «открывает Америки». Но как обстоят дела с ценой на машину?

Не секрет, что условия завоза коммерческой техники, действующие десять лет назад, и те, что актуаль-

Российские малотоннажники «толкаются» на рынке с корейскими и китайскими автомобилями. Кроме привлекательной цены в борьбе за покупателя, нашим грузовикам помогает и развитая сервисная сеть

ны сегодня, различаются кардинальным образом. Причина изменений – высокие заградительные пошлины, введенные для защиты внутреннего рынка. Мера, необходимая для стимулирования внутреннего производства, бесспорно, дает свои результаты – отрицать это нельзя. Но даже существенные суммы в виде налогов и сборов за б/у машину из-за границы не отпугнули покупателей такой техники. Заградительные пошлины, введенные в отношении автомобилей старше трех лет и соответствующих экологическому классу ниже Евро-4, достаточно велики. В Европе данные экологические стандарты уже несколько лет как являются устаревшими, и от таких машин перевозчики стараются избавляться, уменьшая тем самым свои налоги. Старый свет давно и успешно перешел на более экологичные машины, соответствующие гораздо более жестким стандартам – Евро-5 и Евро-6.

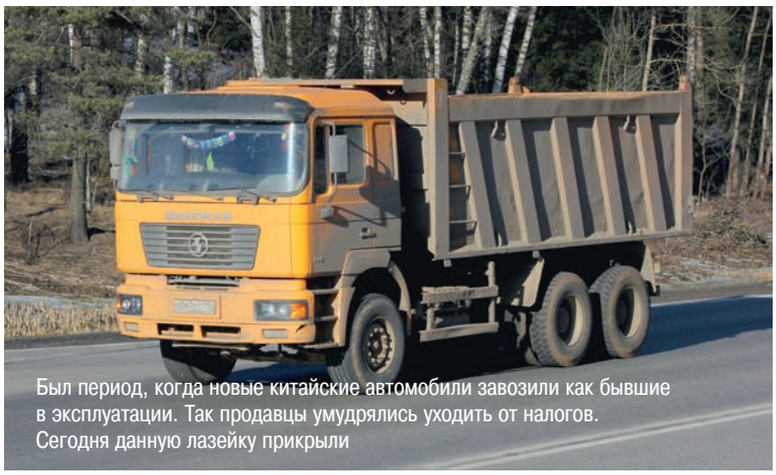
Машины из Европы старше трех лет перевозчикам не интересны: стоимость таких после начисления пошлин и налогов – заоблачная. Завезенные до повышения пошлин экземпляры выработали большую часть своего ресурса

Приобретая грузовик, стоит переплатить за подвесную ось – «ленивца». С ней гораздо проще проходить весовой контроль, да и при порожнем пробеге или работе с неполной загрузкой можно снизить расход топлива. Но дороже обслуживание автомобиля

Пошлины прикрыли и поток автомобилей из Японии. Особенно болезненно это восприняли перевозчики, привыкшие к надежным шасси и установленным на них специальным надстройкам

Однако не только экологические стандарты и налоги возводят барьер на пути б/у машин в Россию. Как показывает статистика, доля машин малой грузоподъемности, привозимых на территорию РФ, значительно меньше, нежели доля большегрузных грузовиков и тягачей. Причина кроется в специфичности отечественного рынка, когда импортировать товары выгоднее, чем производить на месте, на что требуются именно магистральные автопоезда. Те машины, что представляют внутренний рынок б/у техни-

Ряд экспертов, работающих на рынке коммерческой техники, утверждают, что в период кризиса попавшие в трудное финансовое положение транспортные компании не распродавали «свежие» машины, как сегодня часто проскальзывает в специализированной прессе, а «сливали» транспортные средства, которые требовали существенных денежных вливаний для поддержания их в рабочем состоянии.



Был период, когда новые китайские автомобили завозили как бывшие в эксплуатации. Так продавцы умудрялись уходить от налогов. Сегодня данную лазейку прикрыли

Завозить бывшие в эксплуатации машины полной массой до семи и грузоподъемностью до трех тонн из Европы сегодня нет смысла. На внутреннем рынке предложение по данному сегменту весьма и весьма приличное и во многом благодаря тому, что на территории РФ налажено их производство. Совместные автосборочные предприятия завидными темпами наращивают выпуск малотоннажников, насыщая ими рынок.

ки, как правило, имеют значительные пробеги, их техническое состояние зачастую оставляет желать лучшего, а соответствие экологическим нормам Евро-2, -3 автоматически ставит крест на их передвижении по Европе. То есть, перевозчик, купивший данную технику, может работать только по России. Возможно, именно этим и обусловлен достаточно стабильный спрос на «трехлетки» экологического класса Евро-4 и Евро-5.

Итак, мы обозначили круг техники, которая интересует перевозчиков, осталось ответить на самый главный вопрос – имеет ли экономический смысл приобретение б/у автомобиля за границей? Начнем с того, что с 1 января 2010 года ввоз на территорию РФ автомобилей старше трех лет, соответствующих экологическому стандарту Евро-3, запрещен. А ввоз более чистых машин класса Евро-4 и Евро-5 облагался пошлиной в 2,2 евро с «кубика». Но это, еще раз подчеркнем, было два года назад. Сегодня ситуация поменялась и ухудшилась.

Так, для машин старше трех лет пошлина рассчитывается из 15% от их стоимости, плюс 18% НДС и более полутора миллионов рублей придется отдать за утилизацию. Смысла покупки машины при таких налогах нет, если только бесплатно. Гораздо выгоднее поднапрячься и взять в лизинг новый трак, собранный в России из европейских комплектующих. Благо ведущие производители автомобильной техники открыли на территории РФ свои сборочные предприятия. Теперь посмотрим на более свежие машины возрастом до трех лет, соответствующие экологическому классу Евро-5 и выше, на примере европейского седельного тягача с колесной формулой 4х2. При ввозе такой техники на территорию РФ налог составит 5% от стоимости машины, плюс 18% НДС и примерно 435 000 необходимо будет уплатить за утилизационный сбор. Это означает, что в большинстве случаев перевозчик имеет возможность приобрести достаточно свежий автомобиль за 90% стоимости нового. Ранее выгода составляла еще большую сумму, но опять-таки до того момента, как евро скакнул вверх. Но справедливости ради отметим, что еще имеется шанс купить машину, которую продавцы завезли по старым расценкам! Используйте данный шанс.

При покупке машины с климатическим оборудованием необходимо удостовериться в том, что имеются все документы на установку с отметками о прохождении ей регламентного обслуживания

Приобретая грузовик, обязательно поинтересуйтесь у продавца о наличии на него спойлеров и обтекателей. Покупка комплектной машины значительно экономит деньги, а дооборудование подчас разорительно

Теперь пару слов о среднем возрасте автомобилей, ввозимых из Европы и их реальном пробеге. В большинстве случаев это траки с возрастом два-два с половиной года отроду. За указанное выше время эксплуатации машины проходят не более 350-400 тысяч километров. А вообще, ориентируйтесь на средний пробег 120 000 км в год. И помните, что этот пробег не чета аналогичному, пройденному по территории РФ.

ПОИСК — ДЕЛО НЕ БЫСТРОЕ

Как только вы решите купить б/у машину, отправляйте запрос сразу в несколько специализированных компаний. Главное – это четко и грамотно сформировать свои требования к грузовику. В них непременно должны фигурировать марка и модель автомобиля. При этом обязательно исходите из принципа одномарочности парка и наличия сервисных центров и запасных частей. Не забудьте указать и требуемую мощность двигателя. Если дизель окажется слабее, чем вы рассчитывали, то выполнение ряда транспортных задач может оказаться малоэффективным. Особо подчеркните ваши пожелания по типу кабины. Россия уже давно не помойка, в которую можно сбрасывать все, что не подходит перевозчикам других стран. Не «ведитесь» на кабины дневного типа, даже если стоимость грузовика будет очень привлекательной. Помните, что вам эту машину после нескольких лет эксплуатации придется еще и продавать, но уже на внутреннем рынке, а приобретать ее, скорее всего, будет частник, хоть и имеющий недостаток средств, но не желающий ночевать в позе эмбриона на передних сиденьях. Также выскажите свои пожелания по типу подвески и колесной формуле трака. Да, не забудьте такой факт – для России актуально наличие блокировок дифференциала, которые позволяют работать на заснеженных и обледенелых дорогах. Мы ездим на европейских машинах, но по русским направлениям!

Если тягач был ориентирован на таскание автовоза, то и в новой жизни он должен таковым оставаться. Цеплять к грузовику с дизелем, имеющим настройку мощности по нижнему уровню, тяжелый полуприцеп – нерентабельно. Кроме того, работать на длинном плече с низкой кабиной сегодня никто не пожелает

«Носатые» тягачи, имеющие самые настоящие апартаменты со всем необходимым для полноценного отдыха в рейсе, для поездок в Европу непригодны. Длина автопоезда получится больше действующих норм, да и продажи таких машин невелики

Сколько придется ждать нужного автомобиля? Увы, время ожидания никак не регламентируется. В лучшем случае требуемая машина будет значиться в базе того или иного продавца и вам останется лишь решить вопрос с ценой, выбить максимальную скидку, сделать предоплату и набраться терпения пока трак перегонят из Европы. Забегая вперед, скажем, что время это составляет от двух недель и более. Скорее всего, вас включат в лист ожидания. Что это такое и зачем он нужен? Дело в том, что зарубежные партнеры перекупщиков составляют список машин, которые в скором времени должны появиться на рынке, получая данные от компаний-перевозчиков. Например, некая европейская транспортная компания планирует заменить несколько траков новыми. Агент продавца заносит в базу торговой фирмы данные о грузовиках и обозначает ориентировочное время снятия их с баланса автопредприятия. Именно эти данные и появляются на интернет-страничке продавца в разделе «предложения фирмы». Однако как быстро будет произведена продажа, увы, не знает никто. Данный процесс может растя-

нуться и на месяц. Теперь о том, как быстро нужно действовать в случае появления нужного вам автомобиля в базе данных торговой фирмы. Бронирование транспортного средства отнимает считанные минуты, а формирование заказа – не более часа. То есть, если ваш конкурент-перевозчик опередит вас всего лишь на час, то сколько придется ждать очередную, подходящую вам машину – остается только догадываться.

Еще один важный момент, который необходимо затронуть, – происхождение автомобиля. Страна регистрации автомобиля оказывает на нашего перевозчика гипнотическое воздействие. Так, если машина значится за немецкой транспортной компанией, то доверия к технике традиционно больше, нежели если бы она числилась за итальянцами или голландцами. Однако это не совсем справедливо. Важно не то, кто владел траком, а то, как он эксплуатировался. При выборе машины на страну, из которой пришел грузовик, нужно смотреть в самую последнюю очередь, а на первый план всегда следует выносить техническое состояние грузовика. Отсюда мораль – требуйте лист диагностического осмотра машины. Серьезные компании непременно такой документ прилагают к выставленному лоту.

Если вы специализируетесь на перевозках строительной или специальной техники, то вместе с тягачом купите и трал. По крайней мере, силовая линия грузовика соответствует выполняемой им транспортной задаче, а полуприцеп будет грамотно с ним состыкован

Тягачи из Кореи на сегодняшний день сложно рассматривать как угрозу для европейцев. Несмотря на привлекательную цену и хорошую надежность, примерную топливную экономичность, корейцы еще долго будут оставаться в меньшинстве

Классика жанра – двухосный седельный тягач и трехосная еврофура. Вот кто делает на рынке основные продажи. Марку тягача и прицепа выбирайте, исходя из принципа одномарочности

А теперь приведем несколько характерных предложе-

По словам ряда экспертов, работающих на вторичном рынке коммерческой техники, повышение курса евро по отношению к российскому рублю кратковременно(!) снизит интерес к бывшей в эксплуатации технике из Европы, однако продлится это не долго. Во-первых, автосборочные предприятия, зависящие от импортных автокомпонентов, будут вынуждены поднять цену на новые комплектные машины. Во-вторых, рубль в скором времени отыграет свои позиции, пусть и не до начального уровня. В-третьих, как показывает практика, — все дополнительные затраты, которые несут перевозчики, перекладываются на плечи потребителей услуг. В итоге платить за повышение цены на подвижной состав, топливо, будут заказчики перевозки.

Даже при комплектации немецкими дизелями, коробками передач, мостами и компонентами тормозной системы, отечественные грузовики не могут составить достойной конкуренции современным европейским тракам

ний рынка для того, чтобы каждый из читателей журнала мог примерить б/у трак из-за границы на себя. Так, за 3 590 000 рублей (в том числе НДС – 646 200 руб.) в одной из торговых фирм нам предложили двухосный седельный тягач DAF XF105.460, который находится в эксплуатации с 2011 г., и причем – только по дорогам Европы. Грузовик укомплектован двигателем Paccar MX 340 мощностью 460 л.с. соответствующим экологическому классу Евро-5. Пробег на момент продажи составляет 250 000 км. Автомобиль имеет 2-местную кабину Super Space Cab с сиденьями Comfort Air и двумя полноценными спальниками, что привлечет к нему внимание перевозчиков, работающих на международных маршрутах. Из дополнительных опций, несомненно, полезных и нужных, стоит отметить блокировку дифференциала, вспомогательный моторный тормоз, кондиционер, круиз-контроль, холодильник. Немного смущает 80-процентный остаток профиля резины размерности 315/80 22,5. К указанному пробегу он должен быть меньшим. Чтобы заказать машину, которая находится в Голландии, необходимо внести предоплату в размере 50% от ее стоимости (1 795 000 рублей), после чего ждать ее в течение трех недель.

Неплохим предложением выглядит и двухосный тягач MAN TGX 18.440, который ждет своего нового владельца на стоянке в Германии. Машина 2011 года выпуска с пробегом в 350 000 километров оценивается в 3 680 000 рублей. У нее имеются все необходимые атрибуты дальнемагистрального тягача: кабина XLX с двумя комфортными спальными местами, дизель мощностью 440 л.с., соответствующий экологическому стандарту Евро-5, ABS, ретардер, спойлера кабины, автономный отопитель, кондиционер, круиз-контроль. Судя по описанию, остаточный ресурс покрышек составляет около 50%. Условия покупки – аналогичные голландскому грузовику, хотя фирмы-продавцы разные.

Еще приглянулся двухосник Renault Magnum. За элиту французского автостроения 2010 года выпуска продавцы просили 2 750 000 рублей. При этом сам тягач находится в Москве на стоянке продавца и, следовательно, ждать его прихода из-за границы не нужно. В принципе, запрошенная цена – не такая и большая для грузовика с пробегом 460 000 км, тем более что он способен пройти как минимум еще столько же без серьезных вложений. Из привлекательных моментов отметим достаточно экономичный дизель мощностью 440 л.с. экологического класса Евро-5 и два бака емкостью по 600 литров. Вот это действительно мечта дальнобоя. При покупке машины следует учитывать установленное на него седло высотой 118 см – такое совместимо не со всеми прицепами.

Опасения, что производители седельных тягачей из Китая, благодаря невысокой стоимости их машин, окажут влияние на рынок б/у траков из Европы, по меньшей мере сомнительны. Во-первых, перевозчики стремятся к соблюдению правила одномарочности парка, которое позволяет существенно снизить расходы на эксплуатацию. Во-вторых, несмотря на то, что китайские грузовики собираются из изготовленных по лицензии или вовсе оригинальных комплектующих от именитых европейских производителей, с запасными частями к ним пока не все благополучно.

Приобретая трехосный тягач под самосвальный полуприцеп, убедитесь, что грузовик имеет блокировки дифференциалов. В противном случае, при заходе автопоезда в карьер или на стройплощадку, автопоезд может оттуда без посторонней помощи не выйти

Кстати, о прицепах. Их также можно купить за границей, причем, по весьма привлекательной цене. Для того чтобы дать объективную оценку рынка, достаточно привести такой характерный пример. За «шторник» от компании Krone 2007 года выпуска, опять-таки имеющийся в наличии на складе продавца в Москве, с нас запросили 615 000 рублей. При этом трехосное шасси на осях BPW имело достаточно свежие шины, имевшие остаточный ресурс не менее 65%, а тормозные механизмы барабанного типа как нельзя лучше соответствуют российским условиям эксплуатации.

Часто продавцы коммерческой техники делают специальное предложение – продают комплектные автопоезда, предназначенные под выполнение конкретной транспортной задачи. При этом на каждый «лот» имеется существенная скидка. Упускать такое предложение нельзя

Если рассматривать более молодую технику, то, например, за тот же шторный прицеп Kogel SN 24, который был выпущен в 2009 году и не имеет пробега по России, продавцы просили чуть меньше 900 000 рублей, включая НДС. Ходовая часть собрана из осей SAF. При этом подвеска «телеги» – пневматическая, а тормоза – дисковые. Размер колес самый распространенный – 385/65 R22.5. Заявленная остаточная глубина профиля составляет 60%. Прицеп находится на стоянке продавца в Европе и, следовательно, приедет к новому владельцу не ранее чем через 2-3 недели, и только после того, как тот внесет за него половину указанной стоимости.

Приобретать за границей выгодно и специальную прицепную технику. Так, один из продавцов б/у техники выставил на продажу битумный полуприцеп-термос-цистерну Feldbinder емкостью 30 000 литров 2001 года выпуска. При этом, учитывая, что техника находится в Москве, запросил всего 1 100 000 рублей.

СМОТРИНЫ

В перечень услуг большинства крупных, давно работающих на российском рынке, компаний-продавцов б/у техники входит содействие в осмотре машины непосредственно на площадке зарубежного партнера. В 99% стоянки эти расположены в Европе, до которой из Москвы три часа лета, а стоимость авиабилетов сравнима, если не дешевле, перелета на курорт Кавказа. При этом фирма-продавец, разумеется, не станет заниматься благотворительностью, и билеты вы приобретете за свой счет. Из своего же кармана

Выбирая ту или иную марку тягача, обязательно убедитесь в наличии в непосредственной близости от парка СТО, которая занимается ремонтом данных машин, а также оцените рынок запасных частей, в том числе и специализированных разборок

оплатите и гостиницу, если пожелаете задержаться в Европе более суток. Посредник поможет в получении визы. Западные партнеры подготовят необходимый пакет документов для оперативного оформления «шенгена», и это значительно сократит время выхода на сделку. Также вам пропишут маршрут движения от аэропорта, а при особой заинтересованности, когда вы решаетесь приобрести сразу несколько машин, организуют трансфер. Однако на большее рассчитывать не стоит: бизнес есть бизнес, и минимизация издержек составляет одну из главных его статей.

В чем еще состоит выгода от предварительного ознакомления с грузовиком, так это в том, что у вас появляется возможность осмотреть и другие варианты техники. Случаев, когда перевозчик решился на одну машину, а в конечном итоге приобрел другую, – масса. И наконец, если вы настоящий перевозчик, то можете лично перегнать трак в Россию, сэкономив тем самым на услугах посредников. Сколько составит экономия? Как показывает практика, вы можете смело рассчитывать тысяч на сто рублей, а то и больше. Единственное препятствие, которое может возникнуть на данном пути, это языковой барьер. Увы, препятствие это подчас оказывается серьезным. Как его обойти? «Бывалые» рекомендуют при ведении переговоров просто включать скайп! То есть, в офисе при заключении сделки с вами рядом будет, хоть и виртуально, наш русский менеджер, который, как правило, может объясняться на иностранном. А бытовые проблемы решаются на пальцах – проверено. ■

Карасёв А. В. Фото Business Wire

ПОЧЕМ «ЗЕЛЕНАЯ» ЭНЕРГИЯ ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ

«ЗЕЛЕНАЯ» ЭНЕРГЕТИКА МОЖЕТ СТАТЬ СУЩЕСТВЕННЫМ ДОВОДОМ В ПОЛЬЗУ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ. НО НА КАКУЮ ЧАШУ ВЕСОВ ОНА ЛЯЖЕТ? НАШ ЖУРНАЛ НЕОДНОКРАТНО УДЕЛЯЛ ВНИМАНИЕ АВТОМОБИЛЯМ С ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ СИЛОВОЙ УСТАНОВКОЙ. СВЯЗАНО ЭТО С ТЕМ, ЧТО ВО ВСЕМ МИРЕ ИДУТ АКТИВНЫЕ ПОИСКИ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ИСТОЧНИКОВ ЭНЕРГИИ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ. ЭЛЕКТРИЧЕСТВО — ОДИН ИЗ САМЫХ ВОСТРЕБОВАННЫХ, ТЕХНИЧЕСКИ СОВЕРШЕННЫХ И ПОПУЛЯРНЫХ ИСТОЧНИКОВ. НО ЧЕМ БОЛЬШЕ АВТОМОБИЛЕЙ ПЕРЕХОДЯТ НА ЭЛЕКТРИЧЕСТВО, ТЕМ ОСТРЕЕ СТАВИТСЯ ВОПРОС ОБ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ СТАНЦИЙ, ВЫРАБАТЫВАЮЩИХ ЭЛЕКТРОЭНЕРГИЮ. ПОЭТОМУ ВСЕ БОЛЬШЕ СРЕДСТВ ВКЛАДЫВАЕТСЯ В РАЗРАБОТКУ И СТРОИТЕЛЬСТВО ЭЛЕКТРОСТАНЦИЙ НА ВОЗОБНОВЛЯЕМЫХ ИСТОЧНИКАХ ЭНЕРГИИ.

В США электричество, выработанное солнцем на гигантской гелиотермальной электростанции Ivanpah Solar Electric Generating System (ISEGS), стало поступать в энергосистему Калифорнии. Стоимость крупнейшей в мире станции такого типа не маленькая – 2,2 млрд долларов. ISEGS занимает площадь примерно 1300 га в пустыне Мохаве (Южная Калифорния) к юго-западу от Лас-Вегаса. Проект станции разработан компанией BrightSource. Ivanpah включает в себя три башни высотой 140 м, а также поля, на которых установлено почти 350 тыс. зеркал. Зеркала, направляемые 173 500 гелиостатами, направляют солнечный свет на вершины башен, где установлены парогенераторы. Энергия пара заставляет работать электрогенераторы. Электростанция Ivanpah оснащается самыми мощными в мире турбинами для гелиотермальных станций концентраторного типа. Все три энергоблока способны выработать 392 МВт энергии. Этой энергии достаточно для того, чтобы обеспечить электричеством 140 тыс. домов, сократив выбросы двуокиси углерода на 400 тыс. тонн в год. На долю Ivanpah будет приходиться около

30% всей геотермальной энергии, вырабатываемой в США.

Ivanpah создана усилиями компаний NRG Energy, Google и BrightSource Energy. Компания Bechtel осуществляла проектирование, поставки и строительство. Проект получил кредит в 1,6 млрд долларов под гарантии Департамента энергетики США (Loan Programs Office (LPO) – Управление кредитных программ). Оператор станции – компания NRG Energy.

Окупаемость проекта – около 30 лет. Энергия с энергоблоков №1 и №3 покупается компанией Pacific Gas & Electric, а с блока №2 – Southern California Edison. Поставка энергии осуществляется на основании долгосрочных контрактов, рассчитанных на 25 лет.

Проект Ivanpah осуществился, в том числе, благодаря значительным налоговым льготам для подобных проектов, действующих до конца 2016 г. Законы штата Калифорния обязывают поставщиков электроэнергии к 2020 г. увеличить до трети долю электроэнергии, получаемую из возобновляемых источников.

Солнечные электростанции подвергаются в США критике из-за высоких издержек. Так, Ivanpah производит гораздо меньше электроэнергии, чем обычная газовая электростанция, но ее эксплуатация в четыре раза дороже. Кроме того, солнечные электростанции занимают площадь гораздо больше. Это делает электроэнергию дорогой. По подсчетам экспертов, электроэнергия с Ivanpah будет стоить в два раза дороже, чем с обычных станций.

Тем не менее, BrightSource хочет построить вторую подобную электростанцию в округе Риверсайд в Калифорнии к востоку от города Палм-Спрингс. Но энергетическая комиссия штата в декабре предложила вместо этого использовать более традиционные технологии – солнечные батареи или солнечные коллекторы. Одной из причин отказа строительства гелиотермальной электростанции – гибель птиц из-за того, что воздух вокруг башен может нагреваться до 540°C.

Вице-президент BrightSource Джо Десмонд выразил уверенность, что компания сможет решить проблему гибели птиц и построить другие подобные электростанции не только в Калифорнии и США, но также в Китае и других странах.

Против второго проекта выступают племена индейцев. Они считают, что башни высотой в 230 м испортят пейзаж, а свет, отражаемый зеркалами, будет непереносимым. ■

Карасёв А.В. Фото Scania

БИОДИЗЕЛЬ СТАЛ ДОСТУПНЕЕ

ШВЕДСКАЯ КОМПАНИЯ SCANIA AB ВЫВЕЛА НА РЫНОК СЕРТИФИЦИРОВАННЫЕ ПО ТРЕБОВАНИЯМ ЕВРО-6 13-ЛИТРОВЫЕ ДВИГАТЕЛИ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЕ ДЛЯ РАБОТЫ НА БИОДИЗЕЛЬНОМ ТОПЛИВЕ, СООТВЕТСТВУЮЩЕМ ЕВРОПЕЙСКОМУ СТАНДАРТУ EN 14214.

Первым двигателем компании, работающим на 100% топливе биологического происхождения, был представленный в октябре прошлого года 5-цилиндровый 9-литровый дизель, предлагающийся в двух вариантах мощности: 320 и 360 л.с. 6-цилиндровые 13-литровые биодизели можно заказать мощностью 450 л.с. или 490 л.с. в версиях с системами понижения токсичности отработавших газов SCR и EGR.

Базовой моделью является двигатель мощностью 450 л.с., развивающий максимальный крутящий момент 2350 Н·м уже при 1000 об/мин. Форсированная модификация дизеля имеет максимальный крутящий момент 2550 Н·м в диапазоне частоты вращения от 1000 об/мин до 1300 об/мин. Максимальная мощность биодизелей на 8% меньше мощности соответствующих двигателей, использующих ископаемое топливо. Снижение мощности обуславливается более низкой теплотой сгорания биологического топлива. Из-за этого увеличивается средний расход топлива, а заодно и раствора AdBlue. В среднем расход возрастает на 10%.

Для очистки отработавших газов используются обе системы: SCR и EGR. Сгорание биодизеля сопровождается повышенным золообразованием. Это приводит к уменьшению сервисных интервалов.

Использование производимого из продуктов растительного происхождения биодизельного топлива способствует значительному снижению выбросов парникового газа (CO_2) на 80% и больше. Это объясняется круговоротом углекислого газа в природе.

Производство биодизеля в странах Европейского Союза началось в 1992 г. В середине 2010 г. в ЕС работали 245 заводов суммарной мощностью 22 млн т. Его, в основном, производят из рапса. Рапсовый дизель содержит минимальное количество серы, но при этом обладает хорошими смазочными свойствами. Смазочные способности биодизеля способствуют увеличению ресурса двигателя и топливной аппаратуры в среднем на 60%.

Такое топливо способно к биологическому разложению. Попадая в окружающую среду, биодизель практически полностью разлагается

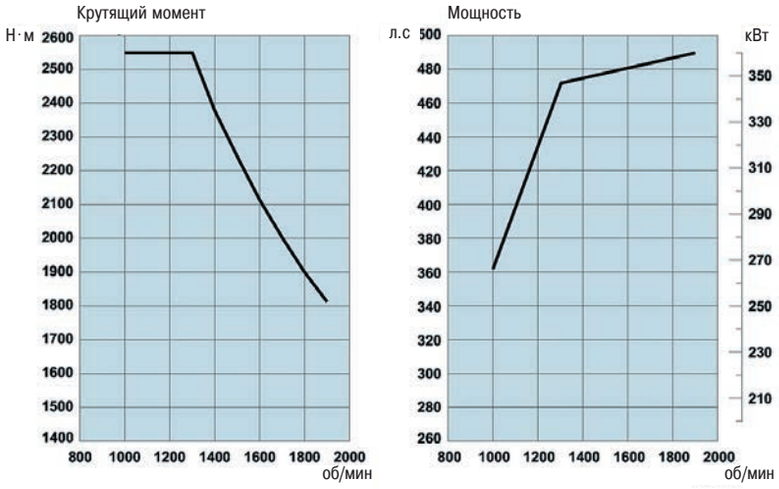
за месяц. Для экологии это хорошо, но из-за этого биотопливо не должно храниться дольше трех месяцев.

Биодизель имеет более высокое цетановое число. Цетановое число характеризует способность топлива к воспламенению в камере сгорания. Для нефтяного топлива цетановое число составляет 42-45. Для биодизеля цетановое число – не менее 51.

Температура вспышки дизельного топлива, определенная по ASTM D93, должна быть не выше 70°C. Для биодизеля температура вспышки – более 150°C. Низкотемпературные свойства биодизеля хуже, его необходимо подогревать.

Вместе с этим, важным аспектом применения биотоплива является тот факт, что это не исключительное топливо. Его можно смешивать с обычным дизелем или полностью заменять минеральным топливом. Однако сервисные работы рекомендуется проводить как при использовании чистого биодизеля.

DS13 125 490 Евро-6



Обычные двигатели Scania приспособлены для работы на топливе, содержащем до 10% биодизеля. Всего Scania предлагает 17 моделей двигателей, из которых уже 4 могут работать на чистом биодизеле.

Scania уже получила заказ на поставку 220 биодизельных автомобилей австрийской компании Nothegger Transport. Австрийскому перевозчику будут поставлены 2-осные тягачи и 3-осные грузовики с двигателями мощностью 450 л.с. В соответствии с условиями контракта Scania берет на себя обслуживание и ремонт этих грузовиков.

Приобретая грузовики Scania, компания Nothegger рассчитывает сократить свои эксплуатационные расходы. При среднем пробеге 150 тыс. км в год, предполагаемая годовая экономия на каждый автомобиль должна составить около 4 тысяч евро. Залогом такой экономии являются существующие в Австрии налоговые стимулы при использовании биодизельного транспорта, а также более низкие ценники на заправочных станциях на этот вид топлива. ■

ВОЗДУХ ПРОТИВ СТАЛИ

Карасёв А.В.
Фото производителей
и из архива автора

ПНЕВМАТИЧЕСКИЕ РЕССОРЫ ИСПОЛЬЗУЮТСЯ НА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ ДАВНО, ОЧЕНЬ ДАВНО: ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВАГОНА-КОНКИ С ПНЕВМАТИЧЕСКИМИ УПРУГИМИ ЭЛЕМЕНТАМИ НАЧАЛАСЬ В 1847 Г.

Первые упоминания о пневматических подвесках в патентных архивах США относятся к 1880 г. В 1888 г. Данлоп не только изготовил первую пневматическую шину, но и предложил первую пневматическую подвеску для автомобиля. Однако лишь в 1909 г. появился автомобиль Коуей с пневматической подвеской, да и то только на выставке.

На рубеже 20-30-х годов прошлого века французские, итальянские и чешские автомобильные компании выпустили ряд моделей с пневматической подвеской, как правило, телескопического типа – то есть без применения резинокордовой оболочки. Пневмопружины телескопического типа, несмотря на свою дороговизну, отличались плохой герметичностью, а применение пневморезиновых элементов сдерживалось их небольшой долговечностью вследствие несовершенства технологии изготовления.

За океаном североамериканская компания Firestone Tire & Rubber начала свои эксперименты с пневматическими двухгофровыми пневмобаллонами в начале 30-х годов. Через несколько лет экспериментальные работы дошли до полевых испытаний. В 1935-1939 гг. несколько опытных автомобилей Бьюик и Плимут были оснащены пневматическими рессорами.

Резинокордовый пневмобаллон, по существу, представляет собой бескамерную шину. Камерная и бескамерная шины должны существенно отличаться между собой. Дело в том, что воздух проходит через резину. Конечно, автомобильные камеры стараются делать из более воздухонепроницаемой резины, но воздух все равно проходит. В камерной покрышке воздух, прошедший через резину камеры, просто выходит наружу. Шина постепенно спускает, и только. В бескамерной шине воздух может накапливаться в стенках, приводя к расслоению резины и корда. Поэтому баллон пневмоподвески был для резинотехнической промышленности 30-х годов большим техническим достижением.

За период до 1938 г. в США было выпущено около 50 различных типов пневматических подвесок. Однако резинокордные элементы с хлопчатобумажным кордом не могли обеспечить высокий ресурс пневмоподвеске.

В 1938 г. компании Firestone удалось заинтересовать крупнейшего в США производителя автобусов – концерн Дженерал Моторс – в установке пневматической подвески на разрабатываемые модели. Мировая война задержала внедрение нового типа подвески. Первый автобус с пневматической подвеской был протестирован только в 1944 г. В ходе этих испытаний были задокументированы неоспоримые преимущества пневмоподвески – в плавности хода прежде всего.

Потребовалось еще несколько лет интенсивных исследований и испытаний, прежде чем в 1953 г. на конвейер были поставлены первые автобусы GM с пневматическими пружинами. В условиях реальной эксплуатации пневмоподвеска продемонстрировала высокие эксплуатационные качества и надежность. Даже после пробега в 1 млн миль пневматические элементы не требовали замены. Вслед за автобуса-

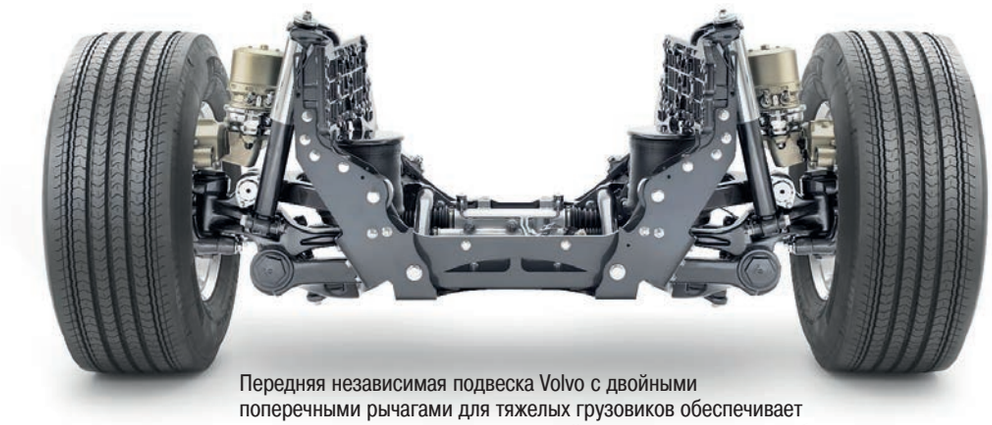
ми пневматические подвески стали появляться на грузовиках. Средняя наработка на отказ пневмобалона составляла 1 млн км, в то время как стальные рессоры выходили из строя примерно после 200 тыс. км. Секрет успеха резинокордовых оболочек заключался в применении нейлонового корда – синтетического полиамидного волокна, изобретенного американской компанией DuPont.

В Европе в 1955 г. немецкие фирмы Континенталь и Метцлер на выставке в Германии показали первые образцы пневмоподвесок. В конце 1957 г. в Германии был запущен в производство автобус MAN 760 UO1 с пневматическими пружинами. Немцы знали толк в полиамидных волокнах. Еще в 1943 г. в Германии было создано промышленное производство поликапролактама, из которого делали корд для авиационных шин, парашютный шелк, буксировочные тросы для планеров. Наличия одного только синтетического корда для создания высокопрочной оболочки пневмобаллона – мало. Нужна еще технология, увеличивающая сцепление каучука с кордом.

В США в 1957 г. были представлены несколько моделей тяжелых грузовиков, имевших в стандартном исполнении пневматическую подвеску передней и задних осей. В декабре 1958 г. на выставке в Чикаго GMC показала тягач модели DLR 8000 с кабиной над двигателем, передняя подвеска которого была не только пневматической, но и независимой. До этого тяжелые грузовики с независимой подвеской производила (и производит) в Европе лишь компания TATRA.

В Советском Союзе работы по пневматическим подвескам велись лишь после внедрения таких систем на Западе. Круглые двойные пневматические баллоны размером 250х200 отечественного производства (НИИШП) установили в заднюю ось автобуса ЗИЛ-158. Благодаря применению пневматики удалось получить плавность хода, соизмеримую с увеличением листовой рессоры более чем в 1,5 раза. Правда, такая замена привела бы к тому, что кузов автобуса без нагрузки поднялся бы на 20 см. При стендовых испытаниях пневморессора НИИШП, созданная совместно с НАМИ, выдержала 6 млн циклов без выхода из строя. Для каркаса пневмобаллонов использовали капроновый корд 14К, имеющий прочность 14-15 кг.

Подвеска подкатной тележки Doll, использующейся в скандинавских сцепках


Передняя независимая подвеска Volvo с двойными поперечными рычагами для тяжелых грузовиков обеспечивает отличное сцепление колеса с дорогой и управляемость на ухабах и ямах

Наиболее часто используемый круглый пневмобаллон

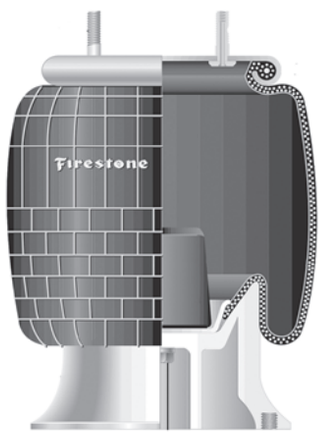
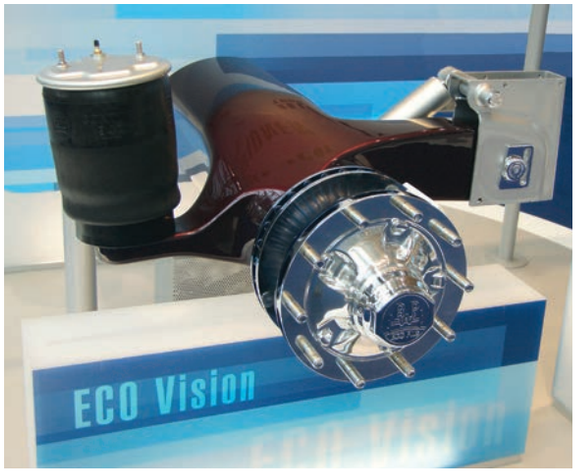


Схема круглого баллона

Пневматические подвески конструкции НАМИ устанавливались на автомобили ЗИЛ-164, представляющие собой ходовую лабораторию. Пневмобаллоны устанавливались также в задней подвеске автобуса ЛАЗ-695, получившего обозначение ЛАЗ-695Э.

Испытания, проведенные совместно с автозаводом им. Лихачева, показали, что экспериментальный ЗИЛ-164 может быстрее передвигаться по плохой дороге, чем ГАЗ-51



Экспериментальная ось BPW ECO Vision на карбоновой основе

и новый грузовик ЗИЛ-130. Автобус ЛАЗ-695Э прошел по булыжной дороге плохого качества 25 тыс. км.

В первых пневматических подвесках применялись круглые пневмобаллоны, состоящие из одного, двух, или нескольких расположенных друг над другом элементов торообразной формы. Использовались удлиненные пневмобаллоны с закругленными торцами, также состоящие из двух-трех «этажей», и диафрагменные пневматические упругие элементы в различных вариантах. Пневмобаллоны с резинокордовыми оболочками круглой формы используются по сегодняшний день. Они обладают большой долговечностью и грузоподъемностью, компактны и удобны для массового производства.

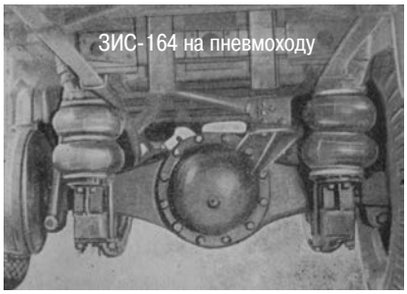
Однако пневматические рессоры баллонного типа имеют ряд недостатков. Динамическая и статическая жесткости круглого пневмобаллона значительно отличаются. Пневмобаллоны круглой формы не обеспечивают собственные колебания с частотой ниже 1,3-1,5 Гц даже при использовании значительных дополнительных объемов воздуха.

Дело в том, что грузоподъемность пневматической рессоры определяется произведением давления на эффективную площадь. У круглого баллона эффективная площадь значительно зависит от радиуса закругления оболочки – она растет с увеличением деформации. Также с увеличением деформации растет давление в баллоне. Увеличение сразу двух множителей при сжатии не позволяет получить малые частоты колебаний и поэтому приходится применять дополнительный объем.

Для дополнительного объема воздуха первоначально использовали пространство внутри полой оси. В силу технологической сложности и недостаточной надежности от этого решения вскоре отказались. Совсем недавно к забытому решению вернулась компания BPW, предложившая оси Eco Vision.

Удлиненные пневмобаллоны уже не используются. Их преимуществом была небольшая ширина, которая позволяла устанавливать пневматическую подвеску вместо обычных многолистовых рессор. Баллоны длиной 1,7 м позволяли по технологиям того времени обеспечить нагрузку до 10 т. Но при равных площадях круглого и удлиненного баллонов грузоподъемность круглого будет в 1,5 раза выше. Удлиненные баллоны сложны в производстве, им тоже требуются дополнительные объемы воздуха.

В настоящее время широкое


ЗИС-164 на пневмоходу

6 Комбинировнная – рессора-пневмобаллон – подвеска сохраняет геометрическую жесткость, но обеспечивает лучшую плавность хода

НАМИ-ЛиАЗ-158М тоже был на пневмоходу

Двухгофровый баллон

ЛиАЗ-677 01 на пневмоходу стал родоначальником самых массовых городских автобусов в СССР, прозванных в народе «скотовозами». Но для своего времени это была прогрессивная машина

распространение получили диафрагменные элементы трубчатого типа – «рукава». В таких пневматических рессорах изменение объема, а значит, и пропорциональное увеличение давления, изменяется аналогично тому, как это происходит в 2-3-секционных круглых баллонах, а изменение эффективной площади происходит по-другому – увеличивается только в крайних положениях. Поэтому пневматические подвески этого типа имеют малые собственные частоты и не нуждаются в применении больших дополнительных объемов. Однако пневморессоры диафрагменого типа предъявляют повышенные требования к резино-кордовой оболочке, так как она подвергается большему изгибу. Конструктивные особенности таких рессор не позволяют снизить минимальное давление меньше 3 бар, так как при низком давлении оболочка не будет нормально облегать основание.

Первые отечественные опытные диафрагменные упругие элементы были созданы на кафедре Колесные машины МВТУ им. Баумана и в ОКБ Ленинградского шинного завода. Они получили обозначение Д 330-90 и были установлены в задней подвеске автомобиля ГАЗ-63. Пневморессора обеспечивала ход 200-250 мм и полную статическую нагрузку в 1,5-2 т. Такая грузоподъемность была избыточной для ГАЗ-63. При минимальной статической нагрузке давление в упругом элементе было меньше 2 бар.

Велись в СССР опытные работы по независимым подвескам тяжелых грузовиков. Так, в 1957 г. начались работы по проектированию независимой передней торсионной подвески для 10-тонного грузовика ЯАЗ-210Е. Работа велась для повышения плавности хода и проходимости тяжелых автомобилей ЯАЗ. Грузовик прошел испытания пробегом 15 тыс. км. Был выявлен ряд конструкционных недостатков подвески и установлена необходимость проектирования специального рулевого управления. Также требовалось принять меры по предотвращению скручивания лонжеронов рамы.

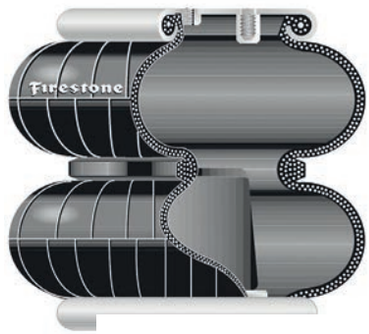
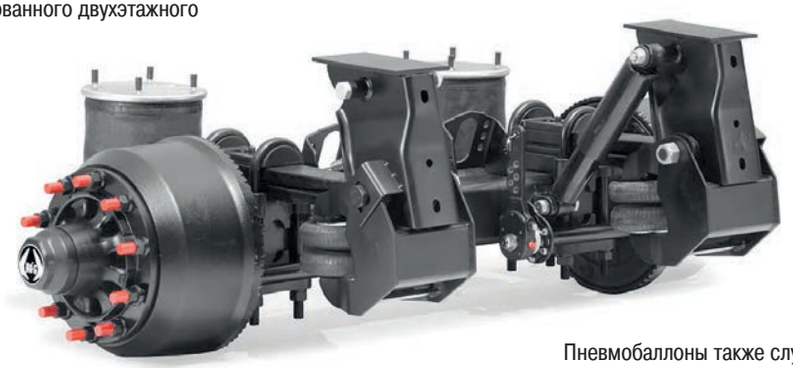


Схема гофрированного двухэтажного баллона



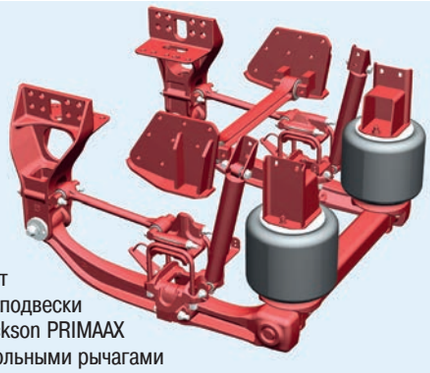
Пневмобаллоны также служат для подъема или опускания осей автомобиля или прицепа. Амортизирующей роли при этом они никакой не несут

В 1960 г. пневмоподвеска была установлена на автобус ЛАЗ-698 «Карпаты», созданный в единственном экземпляре Львовским автобусным заводом совместно с НАМИ. Автобус к тому же имел переднюю независимую подвеску.

В том же 1960 г. Ликинским автобусным заводом был создан экспериментальный образец ЛиАЗ-Э676

(НАМИ-ЛиАЗ-158М), также спроектированный при участии НАМИ. Автобус представлял собой модернизированный ЗИЛ-158, отличавшийся сдвоенными дверьми спереди и сзади, накопительной площадкой сзади. Кузов был сделан несущим с замкнутыми лонжеронами. Изменения в конструкции кузова предусматривали установку пневматической подвески. В последующие 3 года завод подготовит последовательно 3 опытных образца городского автобуса большой вместимости ЛиАЗ-Э677. Запуск автобуса в производство займет еще несколько лет.

Тандемная пневмоподвеска широко применяется на американских грузовиках



Вариант пневмоподвески Hendrickson PRIMAAX с продольными рычагами

Интерес зарубежных производителей грузовиков к пневматическим подвескам подогревался, в первую очередь, улучшением технико-эксплуатационных характеристик грузовика. Поскольку применение регулируемой пневматической подвески позволяло уменьшить высоту шасси за счет уменьшения статического прогиба рессор, то это при ограничении габарита по высоте позволяло увеличить объем полуприцепа примерно на 3 м^3. Также применение пневморессор позволяет увеличить грузоподъемность где-то на 0,5 т. Такие преимущества оправдывали увеличение начальной стоимости грузовика из-за установки пневмоподвески, особенно дорогой в начальный период освоения таких систем. ■

В ленивцах грузовиков используется, как правило, 3-4 пневмобаллона, несущие разную функциональную нагрузку

Андрей Шилов. Фото автора

БИЗНЕС НА ПОДЪЕМЕ

ЗАКАЗЫ, ВЫПОЛНЯЕМЫЕ РАЗЛИЧНОЙ СПЕЦИАЛЬНОЙ ТЕХНИКОЙ, ПОРОЙ ПРИНОСЯТ ДОХОД ГОРАЗДО БОЛЬШИЙ, ЧЕМ ПРОСТО ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ. ПРИ ЭТОМ ЗАЧАСТУЮ СПЕЦИАЛЬНЫЕ МАШИНЫ СОСЕДСТВУЮТ С ДОРОЖНЫМИ ТРАКАМИ В ОДНОМ ПАРКЕ И РАСШИРЯЮТ ВОЗМОЖНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИИ. СЕГОДНЯШНИМ МАТЕРИАЛОМ МЫ ОТКРЫВАЕМ СЕРИЮ ПУБЛИКАЦИЙ, ПОСВЯЩЕННЫХ ТЕХНИКЕ СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ. А ПЕРВЫМИ В ПОЛЕ ЗРЕНИЯ ЖУРНАЛА ПОПАДАЮТ КРАНЫ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ШАССИ.

Расширяя бизнес или вторгаясь в ранее не освоенные сегменты, предприниматель может существенно снизить риски, а в случае неудачи выйти из ситуации с минимальными финансовыми потерями. Одной из таких подстраховок является покупка бывшей в эксплуатации техники. Она и по деньгам доступна, и большинство поставленных задач способна выполнять без каких-либо проблем и дополнительных финансовых вложений. Для транспортной компании иметь в парке свой собственный автокран означает возможность собственными силами организовать погрузку, доставку и разгрузку тяжелых или крупногабаритных конструкций, например, строительного назначения. Судите сами, если в вашем регионе строятся коттеджи или возводятся иные малоэтажные здания, строения промышленного назначения, то заказы на перевозку железобетонных фундаментных блоков, плит перекрытия, силовых балок, а также их установка на объекте вам обеспечены. Главное, чтобы

Самая распространенная стрела – прямоугольного сечения. Несмотря на ряд конструктивных недостатков, до сих пор применяется на автокранах малой и средней грузоподъемности

Важно, чтобы при проведении работ крановщик разворачивал опорный контур и выставлял горизонт по креномеру. В противном случае кран может завалиться

заказчик знал – вы не только доставите, но и разгрузите его груз. При этом, собственно говоря, автокран может и просто работать на стройке. Вы имеете право, например, сдать его в аренду, причем, вместе с крановщиком. То есть, спецмашина в любом случае будет приносить вам прибыль.

Чтобы не прогадать с автокраном, важно выбрать экземпляр с приличным остаточным ресурсом и, что немаловажно, прозрачной историей, в том числе обслуживания и ремонта. Увы, но зачастую некоторые эксплуатирующие организации, имеющие «жирные» подряды, выжимают из автокрана последние соки и потом продают по остаточной, привлекающей своей низкой величиной, стоимости. Хорошо, если продавец вас честно предупредит о том, в каком состоянии находится техника, а если, напротив, сделает все возможное, чтобы скрыть факт варварского отношения к машине?

Избежать неприятностей и приобрести действительно достойный экземпляр спецмашины вам поможет бюрократический подход к делу. Даже простое, но внимательное изучение сопроводительных бумаг на спецмашину подчас открывает перед покупателем истинное лицо продавца и позволяет разглядеть цвет сидящего в мешке кота. Итак, перво-наперво, изучите сервисные книжки. Таковые должны быть как на автомобильное шасси, так и непосредственно на смонтированную на нем крановую установку. Информация, которая для вас важна: печати сервисного центра, на которых должны быть четко видны как название организации и ее телефоны, так и регистрационные прочие данные. Если печать блеклая, и информация, содержащаяся на ней, читается плохо, то можно посмотреть прилагаемые к книжкам заказ-наряды на проведение технического обслуживания и ремонта. При их заполнении ремонтная организация также оставляет свои координаты – телефон диспетчера или службы главного механика, – позвонив по которому клиент может решить ряд вопросов касательно гарантии на выполненные работы. Теперь, когда в ваших руках имеется одна из ниточек, потяните за нее: сделайте звонок в указанную фирму и выясните, действительно ли интересующая

У кранов имеются специальные приборы безопасности, блокирующие работу установки при работе в непосредственной близости от силовых электролиний. Отключать данные приборы нельзя. На фото – стрела крана между проводов

Даже такие древние машины еще вполне работоспособны. Поскольку шасси работает вполсилы, то износ его агрегатов и узлов невелик

вас спецмашина проходила обслуживание (как вариант – ремонт) и когда именно это было. Также поинтересуйтесь, можно ли получить по факсу или электронной почте данные диагностики автокрана. Будьте готовы назвать номер автомобильного шасси и двигателя, а также крановой установки. Они являются ключом для поиска в электронной базе данных.

Что необходимо спрашивать у ремонтников в первую очередь? Прежде всего, как мы уже упомянули, действительно ли данная машина обслуживалась в сервисном центре. Увы, но случаи, когда записи в сервисной книжке не соответствуют действительности, имеют место быть. Кстати, к приемам имитации истории автокрана часто прибегают фирмы-однодневки, которые создаются для того чтобы сбыть несколько единиц дорогой спецтехники, а после ее продажи просто раствориться, не оставив концов. Помните об этом и обязательно уточните у продавца: кто он, чем занимается, и главное – как долго работает на

Если трос замахрился – меняйте его не раздумывая. Сорвавшийся груз может натворить немало бед

рынке. Здесь вам в помощь интернет. Если у компании нет даже сайта-визитки, а на балансе стоит весьма недешевая техника, то стоит задуматься, почему фирма не занимается простейшей саморекламой? Но вернемся к сервисному центру.

Итак, по вашему запросу его сотрудники обязаны предоставить вам хранящуюся у них в базе информацию, причем, даже если работы производились год-два назад. Почему сервисмены не спешат чистить свои архивы? Дело в том, что автокран – это не просто спецавтомобиль, а ответственный подъемный механизм. Любое происшествие, связанное с подъемной техникой,

Если на стреле вы заметите латки или усилители, то поинтересуйтесь, от чего они появились. Кран с «измученной стрелой» – не ваш кран

у нас расследуется особенно тщательно, тем более, если в результате него получили травмы или, не дай Бог, погибли люди. Кстати, помимо отметок, сделанных сервисным центром, в сервисной книжке крановой установки должна иметься и отметка Горгостехнадзора, которая по сути своей является разрешением на эксплуатацию подъемного механизма. А теперь – внимание, перед тем как продолжить знакомство с документами, сделайте второй звонок в Горгостехнадзор: в данном органе должна иметься запись о том, что автокран стоит на учете и

допущен к эксплуатации. Если такого подтверждения вы не получите, то ищите другой кран: про этот же забудьте, даже если за него просят сущие копейки.

Кстати, о стоимости автокрана. В отличие от грузовика, рассматриваемую нами спецтехнику не меняют по причине ужесточения норм по токсичности выхлопа. Не считается поводом для того чтобы расстаться с краном и выход новой модели. Автокран приобретают на длительный срок. Благо огромный запас прочности конструкции позволяет эксплуатировать технику долгие годы, получая при этом стабильную прибыль. Дешевеют автокраны также неохотно. Именно по этой причине низкая цена конкретного экземпляра должна вас насторожить. С большой долей вероятности это говорит о том, что у машины имеются серьезные дефекты узлов, агрегатов или элементов силовой конструкции. Автокран часто продают из-за деформации его стрелы, которая могла произойти вследствие заваливания машины при выполнении работ с перегрузом или пренебрежением оператором такой важной операцией, как развертывание опорного контура и обеспечение надежной фиксации аутригеров на опорных площадках. Самое же неприятное – это когда вам пытаются продать угнанную машину! Увы, автокраны в рейтинге у воров занимают верхние строчки. Помните это и примите все необходимые меры для предотвращения угона.

А теперь дадим рекомендацию для самых осторожных бизнесменов. Если вы по какой-либо причине не опасаетесь вкладывать деньги в новый вид техники или не уверены в том, что она будет приносить вам расчетную прибыль – возьмите автокран в краткосрочную аренду! Таким образом вы на собственном опыте сможете оценить спецмашину со всех сторон и самой наглядной – сдачей ее в аренду! Для того чтобы понять, насколько это выгодно в вашем регионе, достаточно дать соответствующее объявление и

Особое внимание – опорной раме и аутригерам: в них не должно быть трещин, а в шарнирах люфтов. Гидроцилиндры опор не должны иметь следов протечки гидравлической жидкости

Мощные тяжелые крановые установки с длинными стрелами монтируют на 4-осные шасси, имеющие завидную грузоподъемность. На фото – «сорокатонник» с 34-метровой стрелой на шасси КАМАЗ-6540 с колесной формулой 8х4

уронить цену, скажем, на пару тысяч от средневзвешенной. Ведь, как мы уже говорили, помимо выполнения задач, связанных с разгрузкой и установкой элементов строительных конструкций, вы можете и сдавать машину в аренду. Сколько на этом можно заработать?

В центральном регионе России аренда 16-тонного автокрана со стрелой, имеющей длину от 18 до 21 метра, обойдется примерно в 10 000 рублей за рабочую смену. Здесь и далее рабочая смена равна восьми часам. При графике 22 рабочих дня в месяц машина принесет вам 220 000 рублей «грязными». Даже после вычета расходов на амортизацию, ремонт, обслуживание, покупку топлива, оплату труда крановщика и налогов у вас останется чуть меньше половины от обозначенной суммы. Весьма неплохо, тем более что спецтехника, как правило, работает без выходных. Однако 16-тонник – не самая востребованная машина среди автокранов. Есть техника, которая может приносить и большую прибыль.

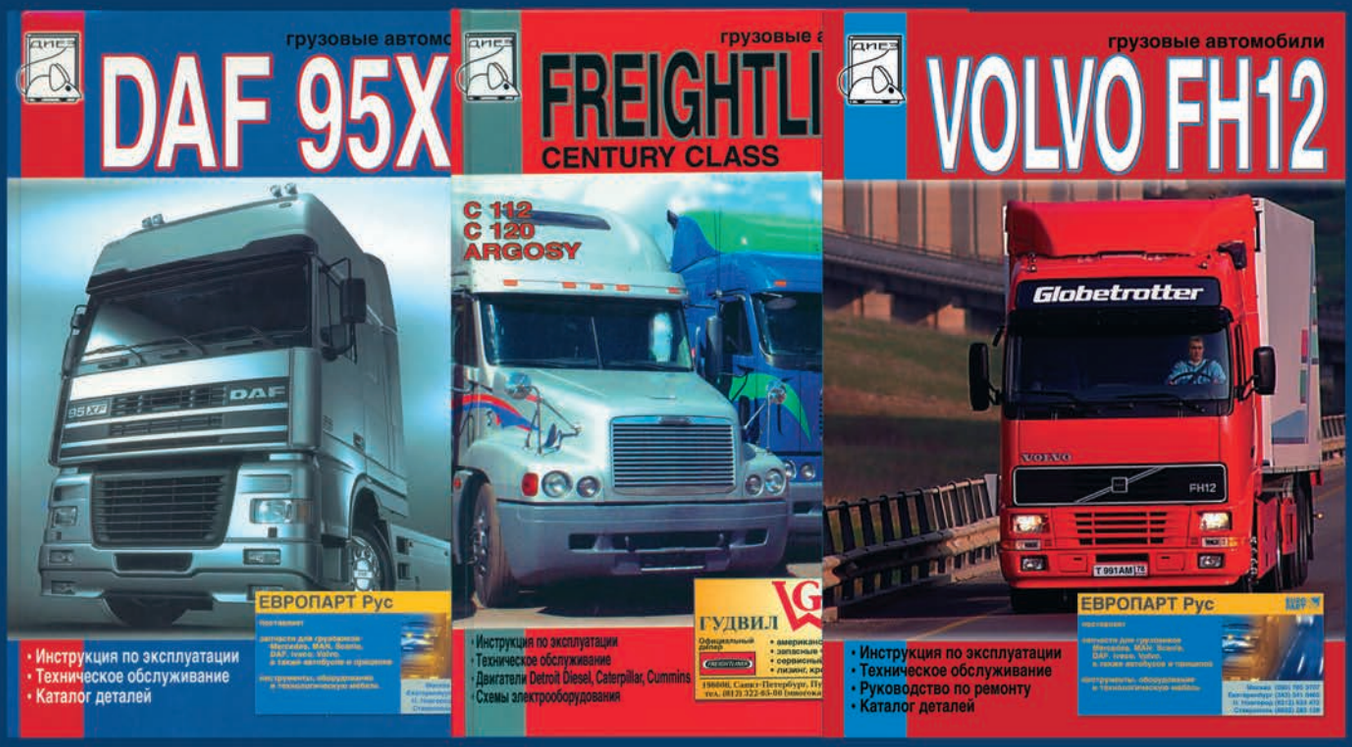
Пальма первенства по праву принадлежит 25-тонным машинам. Аренда таких машин обойдется заказчику от 12 000 рублей за смену. Причем, если автокран смонтирован на вездеходном шасси, например, «Урал», то за него уже можно смело просить и 15 000 рублей. Кстати, вот вам еще один повод внимательно подходить к выбору техники. Быть может изначально большие вложения, обусловленные покупкой подъемной техники на вездеходном шасси, быстрее окупятся, а большая прибыль позволит расширить парк машин. Но и это еще не все тонкости. У 25-тонников может быть разная длина стрел. Обусловлено это как конструкцией самой стрелы, так и техническими особенностями

При покупке крана важно оценить и состояние его полиспастов. Если их поверхность в плачевном состоянии, то это ускорит износ их тросов

комплектного автокрана. Так, чем длиннее стрела, тем больше ее вес. А шасси, например, вездехода, имеющего односкатную ошиновку(!), уступает по грузоподъемности шасси привычной дорожной машины, особенно имеющей заднюю тележку с двускатной ошиновкой.

Приведем характерный тому пример. Кран-вездеход Ивановец КС-45717-1, базирующийся на шасси автомобиля «Урал», имеет грузоподъемность 25 тонн и комплектуется телескопической стрелой длиной 21 метр с возможностью присоединения к ней семиметрового решетчатого удлинителя – гуська. В то же время автокран Ивановец КС-45717К (АК-25) на трехосном шасси КАМАЗ, имея овоидную стрелу 31 метр, плюс решетчатый удлинитель – гусек 9 метров, также относится к машинам грузоподъемностью 25 тонн. Длина же стрелы подчас играет решающее значение при выполнении ряда работ. Вообще, чем больше грузоподъемность крана и длиннее его стрела, тем выше расценки на аренду техники. Еще одна тонкость в «делах арендных» состоит в том, что ряд компаний делят рабочий день на две смены: первая, начинающаяся с 8 утра, длится до 16:00. Вторая, безразмерная, оплачивается арендатором по договоренности. Тем самым владелец техники имеет возможность дополнительно выжать из машины прибыль.

И наконец, последнее – арендовать машину лучше вместе с крановщиком. Тем самым вы с одной стороны застрахуете себя на тот случай, если с техникой что-то случится в момент проведения работ – ответственность несет наемный оператор, а с другой – получите в свое распоряжение профессионала, который не тратит впустую ваше время и, следовательно, не тянет из вашего кармана деньги. Если же вы будете сдавать технику в аренду, то ваш сотрудник станет гарантом того, что над краном не будут измываться и не сломают его, нарушив правила эксплуатации. ■



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

По вопросам приобретения обращаться

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

Тел. +7 (903) 722-22-71

Карасёв А. В. Фото автора

MAN ДЛЯ КОММУНАЛКИ

ФИЛИАЛ ООО «МАН ТРАК ЭНД БАС РУС» В ПОДОЛЬСКЕ СОВМЕСТНО С КОМПАНИЯМИ ООО «ТЕХНОТРЕЙД», ООО «ФИРМА СПЕЦМЕХАНИЗАЦИЯ» И ООО «АВТОСИСТЕМЫ» ПРОВЕЛ ПРЕЗЕНТАЦИЮ МУСОРОВОЗОВ.

Применение специальных автомобилей для перевозки мусора, оснащенных установками, прессующими мусор, применяются уже повсеместно. Автомобили с задней загрузкой все больше вытесняют мусоровозы с боковой загрузкой – несмотря на то, что к этому не готова инфраструктура мусоросборочных пунктов. Преимущество установок с задней загрузкой заключается в возможности повысить коэффициент уплотнения мусора. Если для мусоровозов с боковой загрузкой коэффициент уплотнения не превышает 1,5-2, то для стандартного автомобиля с задней загрузкой коэффициент уплотнения почти в 3 раза выше. Таким образом, при использовании шасси достаточной грузоподъемности при одном и том же объеме мусоросборника, больший коэффициент уплотнения позволяет пропорционально увеличить объем загружаемого мусора. Кроме этого, при задней загрузке контейнер поднимается на высоту меньше двух метров, в то время как при боковой загрузке – почти на три. Низкая высота заднего борта позволяет осуществлять погрузку, не пользуясь специальными контейнерами. Установки с задней загрузкой, как правило, оснащаются универсальным захватом.

Компания ООО «Технотрейд» является эксклюзивным дистрибьютором компании GeesinkNorba (Нидерланды). Установки этой компании отличаются самым высоким максимальным давлением гидравлической системы, достигающим 255 бар. Гидросистема позволяет развивать давление уплотнения задним бортом 2,2-2,4 кг/см. Задний борт изготавливается из высокопрочной листовой стали. Мусоросборочные установки, говоря языком более привычным для профессионалов уборки, имеют коэф-

фициент уплотнения отходов 7. На сегодняшний день это наибольший коэффициент в отрасли.

Мусоросборочные автомобили по тоннажу делятся на малотоннажные (5-10 м^3), среднетоннажные (10-18 м^3) и большого объема (22-24 м^3). ООО «Технотрейд» предлагает мусоросборочное оборудование всех типоразмеров компании GeesinkNorba, устанавливаемое на шасси MAN. Установки монтируются на собственном производстве. Для того чтобы сделать эффективный мусоровоз, для монтажа мусоросборочных установок применяют специальные шасси.

Малые мусоровозы класса Mini могут эффективно работать в тех условиях, в которых обычные коммунальные автомобили работать не могут. Пока такая техника большой популярностью у нас в стране не пользуется. Наиболее востребованы мусоросборочные автомобили большого объема.

В рамках мероприятий MAN CityTech партнеры MAN предлагают свои мусоровозы в опытную эксплуатацию или на тест-драйв. ■

☺

В маршрутке, набитой чиновниками, деньги до водителя так и не дошли.

☺

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

☺

Разговор двух приятелей:
— Прикинь, жена сказала: «Пойду, приготовлю что-нибудь вкусное».
— И?
— Вместе посмеялись...

☺

— Доктор, я теряю слух — не слышу даже, как кашляю.
— Вот вам таблетки, принимайте три раза в день.
— И что, буду лучше слышать?
— Нет, громче кашлять.

☺

Встречаются два приятеля.
— Представляешь! Вчера увидел свою жену под ручку с каким-то мужиком!
— Да? И почему же ты к ним не подошел?
— Ну как я подойду! Я же в командировке!

☺

Чтобы жена не нашла мою заначку, я храню ее в правом нижнем кармане второго среднего отделения ее сумочки.

☺

— Не знаете, где в этом году можно недорого отдохнуть?
— Знаю.
— Где же?
— На диване.

☺

Жена говорит мужу:
— Как ты думаешь, может быть, нам изменить друг другу, чтобы как-то оживить нашу тусклую семейную жизнь?
— Бесполезно, я уже несколько раз пробовал.

☺

Он был в прекрасной спортивной форме. Правда, на пузе она уже не застегивалась.

☺

Блондинка упрекает свою подружку.
— Как ты смогла при всех назвать меня дурой?!
— Извини, ты же не предупредила, что скрываешь...

☺

— Здорово, Вань! Как делишки?
— Да как в сказке.
— Это как это?
— И сам я дурак, и жена у меня жаба!

☺

— Из-за чего ты меня полюбил?
— Из-за глаз!
— Тебе сразу понравились мои глаза?
— Нет, просто у меня зрение плохое.

☺

— Дорогой, тебе надо бы походить в тренажерный зал, сбросить появившиеся излишки.
— У тебя, дорогая, тоже кое-где многовато.
— Я женщина. Мне простительно.
— А я мужчина. Мне по фигу.

☺

Брюнетка блондинке говорит:
— Ну ты и дура!
Та достает помаду, подкрашивает губы, и спрашивает:
— А так?

☺

— Мамаша, скажите своему сыночку, чтобы он меня не передразнивал!
— Вова, перестань корчить из себя идиота!

☺

— У меня кошка необычная, думаю ее в цирк отдать.
— И что же в ней необычного?
— Видишь фотографию?
— Ну?
— Она снимала!

☺

На танцплощадке. Она спрашивает:
— Вы так любите танцевать?
Он гордо отвечает:
— Да, очень!
— А почему вы тогда не научитесь?

☺

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

☺

— Дорогой, кто звонил?
— Я так и не понял. Какой-то мужик, синоптик что ли...
— А чего ты так решил?
— Вопрос странный прозвучал: «Ну что, солнце, горизонт уже чист?»

☺

— Спишь?
— Нет
— А почему глаза закрыл?
— Зрение экономлю...

☺

Бомжи вышли на демонстрацию против новых технологий. По их словам, в коробке из-под плоского телевизора вообще жить невозможно.

Пневморессоры-подделки. Вам нужны?

Надежность с оригинальными пневморессорами ContiTech

ContiTech Luftfedersysteme GmbH
30165 Hannover, Germany
www.contitech.de
www.contitech.ru

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