АВТОТРАК № 4 2012

WWW.AUTOTRUCK-PRESS.RU

ВСЁ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОТРАК

№ 4 МАЙ 2012

НЕМЕЦКИЙ «ИТАЛЬЯНЕЦ» В РОССИИ

СТР. 58

АМЕРИКАНСКАЯ ВЫСТАВКА ГРУЗОВИКОВ MATS-2012

СТР.18

ISSN 1812-5107

12004

9 771812 510001 >

FOTON

WWW.FOTON-MOTOR.RU

8 800 555 69 89

ЗВОНОК БЕСПЛАТНЫЙ

от **3 050 000** руб.

от **1 005 000*** руб.

от **907 000*** руб.

от **686 000*** руб.

* Цена за шасси без учета стоимости надстроек.

Дилеры. Москва: ООО «АвтоКуб» (495) 727-35-64; ООО «АВТОКОМТРАНС» (495) 789-96-34; ООО «Авто-М» (495) 598-57-00; ООО «АВТОполюс» (495) 799-93-90; Автофура (495) 363-56-04; ООО «АКС-Холдинг» (495) 258 25 29; ООО «Автосистема» (495) 915-88-26; ООО «Блок АвтоСтарт» 8 800 200-23-51 (бесплатно по России); «ТТМ ЦЕНТР» (495) 221-80-08, (495) 956-71-65; ООО «Нео Трак» (495) 620-98-38; ООО«ТорговыйДом«АВТО»(495)662-71-17;ГК«СтоАвто»(ЗАО«ВЭЙРУС»)(495)434-41-61;ООО«ТД«Загорец»(495)995-19-51;ООО«ИРИТО»(495)234-02-20. **Санкт-Петербург:** ООО «АВТОполюс» (812) 448-18-03. **Воронеж:** ООО «Т-Авто» (473) 262-92-62, (473) 237-63-33. **Магнитогорск:** ООО «Престиж-Авто» (3519) 313-996. **Нижний Новгород:** ООО ТЦ «КомТранс-НН» (831) 469-50-23. **Набережные Челны:** ООО «ВостокАвтоТрейд» (8552) 53-74-54, 53-74-72. **Тула:** ООО «ГрИвАрт» (4872) 702-043. **Краснодар:** ООО «Техно-Темп» (861) 279-45-45. **Аксай:** ООО «РосАвто» (863) 275-26-29, (863) 275-21-29. **Екатеринбург:** ООО «Автомобильная компания «ЕК-Моторс» (343) 214-35-66. **Ярославль:** ООО «Гинея-АВТО» (4852) 457-419. **Рязань:** ООО «Фосстис» (4912) 24-10-39.

Сервисные центры. Москва: ООО «АвтоПарт» (495) 799-93-90; ООО «Лидер Моторс Групп» (495) 577-86-16. **Нижний Новгород:** ООО «ТрансСервис» (831) 416-11-90. **Екатеринбург:** ООО «Доктор Дизель» (343) 290-55-78.

Реклама

ГЛАВНЫЙ ЭЛЕМЕНТ ВАШЕГО БИЗНЕСА

ЛУЧШЕЕ – ВМЕСТЕ

В жизни есть вещи, созданные друг для друга.

Например, блины и икра.

Или оригинальные запчасти Volvo, которые своевременно и оперативно установят профессиональные механики в любом фирменном сервисе Volvo по всей России.

Не экономьте на качестве, и вы сможете быстрее добиться роста рентабельности ваашего бизнеса.

Бесплатная линия Volvo: 8 (800) 100 34 40

реклама ЗАО "Вольво Восток"

VOLVO TRUCKS. СОЗДАВАЯ БУДУЩЕЕ

www.volvotrucks.ru

VOLVO

СОДЕРЖАНИЕ

События и факты	4	Новости
Белые пятна правил	12	Закон и человек
Американская выставка грузовиков MATS-2012	18	Выставки
Обновленный Dodge Ram 1500	28	Новинка
Custom – новое поколение фургонов Transit	36	Новинка
Мерседес «Made in India» или BharatBenz	40	Новинка
Экологичные грузовики Scania	44	Технологии
Тахограф всем поможет?	48	Закон и человек
Сделано для людей	54	Спецтехника
Трансмиссии Detroit	56	Агрегаты
Немецкий «итальянец» в России	58	Эксплуатация
Конец сэндвич-панелей?	70	Технологии
Грузовая разборка по-русски	74	Автосервис

АВТОТРАК

№ 4 МАЙ 2012

СТР. 28

СТР. 58

СТР. 74

СТР.56

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР:
Дмитрий Жигульский
(495) 796-8384
autotruk@rol.ru

КОММЕРЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР:
Феликс Бекерман

ОБОЗРЕВАТЕЛИ:
Алексей Мошков
Андрей Карасёв
Владимир Чехута

ДИЗАЙН И ВЕРСТКА:
Юлия Гольцева

ОФИС:
(499) 209 37 92
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. 18

У МАЛОГО DAFA ТЕПЕРЬ БУДУТ РОДСТВЕННИКИ ЗА ОКЕАНОМ

Корпорация PACCAR Company, владеющая голландской компанией DAF, осуществила переброску среднетоннажной платформы DAF LF в США, где она была реализована в грузовиках фирмы Kenworth (модели K270 и K370), а также в Peterbilt модели 210.

Бескапотные среднетоннажники, относящиеся к 6 и 7 классам грузоподъемности будут комплектоваться 6-цилиндровыми 6,7-литровыми двигателями PACCAR PX-6 (EPA-2010) мощностью 220, 240 или 250 л.с., развивающими крутящий момент 705, 759 и 895 Нм соответственно. Моторы грузовиков (Kenworth K270 или Peterbilt Model 210) с полной массой 11700 кг агрегатируются с автоматическими коробками передач: 6-ступенчатой Allison 2100 HS или 5-ступенчатой Allison 2100 RDS. Автомобилям Kenworth T370 полной массой 14850 кг предлагаются шестискоростные автоматы Allison 2500 HS или 5-ступенчатая трансмиссия Allison 2500 RDS.

Таким образом, американские потребители получат комфортабельный, надежный европейский грузовик, но с небольшими изменениями.

На московских дорогах больше не будет «заплаток»

Как заявил мэр Москвы Сергей Собянин во время осмотра одного из участков Симоновского вала, где велся ремонт асфальта, столица должна навсегда отказаться от системы «заплаточного» латания дорог, так как это не только портит внешний вид дороги, но и вредит общему состоянию покрытия. В ответ на это заместитель мэра Петр Бирюков сказал, что город придет к новым стандартам в самое ближайшее время.

«Уже второй год подряд в Москве применяется новая методика укладки асфальта и используются абсолютно новые асфальто-битумные смеси, которые позволяют обеспечить трехлетний срок гарантии на выполненные работы. Такие страны Европы как Франция, Австрия, Германия уже перешли на 3-3,5 летний цикл ремонта дорог. В то время как в Москве многие годы дороги ремонтировались примерно раз в 7,5 лет», – заявил Бирюков.

По его словам, в столице погодные условия намного хуже европейских, а нагрузка на дороги больше. Например, большая часть улично-дорожной сети города пропускает 20 тысяч машин в сутки и более, когда максимум нормативной нагрузки по принятым в мире нормам составляет 10 тысяч машин в сутки. Что касается погоды, то только в этом году Москва 90 раз переходила через температурный порог в ноль градусов. «Это размораживание, разрушение асфальта. Плюс ко всему, практически все автовладельцы пользуются шипованными шинами – это дополнительное разрушение асфальта. Нагрузка на улично-дорожную сеть Москвы примерно в 2,4 раза выше норматива. Конечно же, асфальт изнашивается. Но сейчас на всех магистралях Москвы ведутся работы в соответствии с графиком», – уточнил заммэра.

При этом чиновник пояснил, что речь идет не только о вылетных магистралях и широких улицах, а также и о дворах, дворовых проездах. «Там тоже постоянно ведутся работы. Мы уходим от того, чтобы ремонтировать во дворах заплатками, а полностью срезаем асфальт. Выравниваем бордюр и приводим все в порядок», – резюмировал чиновник. ■

Premium Lander с управляемой задней осью

Компания Renault Trucks на парижской выставке Intermat-2012, посвященной строительной технике и оборудованию, продемонстрировала премьеру этого года – четырехосное шасси Renault Premium Lander Tridem с колесной формулой 8x4/4 с задней управляемой подъемной осью. Грузовик предназначен для выполнения строительных транспортных задач, в которых довольно часто приходится перевозить очень тяжелые грузы, маневрируя при этом на ограниченном пространстве.

Новинка была выполнена на базе легкого шасси Lander 6x4 и дополнена подъемной управляемой задней осью. Ее присутствие позволяет уменьшить радиус поворота грузовика на 10-15% по сравнению со стандартным шасси 8x4. Это происходит при движении на небольших скоростях. При повороте передних колес грузовика в одну из сторон, дополнительная ось поворачивается в противоположную сторону.

Во время движения по шоссе без нагрузки водитель имеет возможность поднять заднюю ось, что сокращает расход топлива всего транспортного средства, а также уменьшает износ шин.

Таким образом, Premium Lander Tridem 8x4/4 сегодня является единственным четырехосным тяжеловозом, представленным на европейском рынке, который оборудован задней управляемой осью с нагрузочной способностью в 10 тонн. Как сообщает пресс-релиз французского автопроизводителя, это стало возможно благодаря сотрудничеству между фирмой Renault Trucks и известными изготовителями шин Michelin и Goodyear. Они разработали специальные колеса размерностью 385/65, предназначенные для установки на передние и задние оси. Их наличие позволяет устанавливать на новое шасси надстройки любого вида, включая такое тяжелое оборудование, как механизмы подъемных автокранов, канализационные и промышленные вакуумные насосы, а также емкие кузова для перевозки пищевых продуктов.

РОССИЯ ПОДАРИЛА ООН 40 «КАМАЗОВ»

Правительство Российской Федерации подарило Всемирной продовольственной программе ООН в Афганистане 40 грузовых автомобилей «КамАЗ» и одну машину технического обеспечения для поддержки операций по доставке продовольствия в отдаленные районы этой страны. Общая стоимость переданного имущества – 2,7 миллиона долларов США.

«Мы благодарны правительству Российской Федерации за этот щедрый дар», – отметил директор ВПП ООН в Афганистане Луи Имбло.

Он добавил, что новые грузовики, которые намного экономичнее и легче в обслуживании, заменят давно отслужившие свой срок машины в автопарке ВПП.

СЕМЕЙНОЕ КРУГОСВЕТНОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ НА ГРУЗОВИКЕ RENAULT

В июле 2010 года Лоран, Вирджиния и трое их детей приняли для себя очень важное и необычное решение – покинуть Париж и отправиться в кругосветное путешествие.

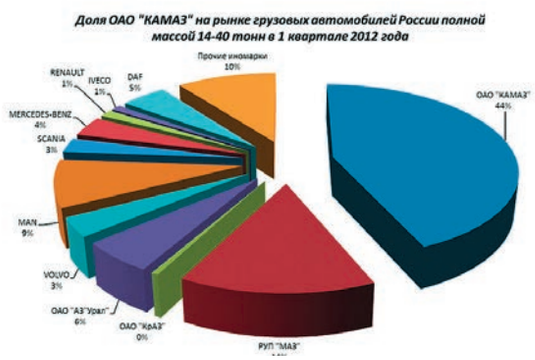
Они решили уехать, отказавшись от комфортной городской жизни Парижа и пуститься в большое путешествие. Лоран, Вирджиния и трое детей преодолели 120 000 км, проехав Европу, Африку, Азию и Америку на грузовике Renault 110/150 4x4 1981 года выпуска, который они нашли на сайте с объявлениями. Машина названа «Chamaco» в честь детей – Шарлотта, Марин и Корентин (Charlotta, Marine and Corentin). Семья переоборудовала бывшую пожарную цистерну под крепкий и надежный дом, который соответствует всем требованиям людей, много путешествующих по свету.

«С тех пор как мы путешествуем, мы стали экономить больше, чем семьи, живущие в одном месте, например, на обогреве своего дома, содержании двух автомобилей, и т.д., – объясняет Лоран. – Солнечные панели, батареи и генератор дают нам электричество, горячую воду и отопление. Воду и дизельное топливо мы расходуем очень экономно. Выбрав мягкий стиль вождения и меняя внедорожные шины на шины для обычных дорог, я смог сократить расходы на обслуживание автомобиля».

Если в грузовике возникают неполадки, семья «Chamaco» пользуется возможностями дилерских центров Renault Trucks по всему миру.

Когда верстался номер, путешественники находились в Перу. Если есть возможность, они выкладывают информацию и фото в своем интернет-журнале **www.chamaco.fr.** *«Чем больше мы путешествуем, тем сложнее отказаться от грузовика, пересаживаться на другой транспорт,* – говорит Вирджиния с улыбкой. *– Это необычное транспортное средство для всей семьи, почему бы нам не сохранить его и для путешествий по Франции?»* ■

«КАМАЗ» увеличил свою долю на рынке



Доля ОАО «КАМАЗ» на рынке грузовых автомобилей России полной массой 14-40 тонн в I квартале 2012 года выросла на 5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составила 44%. Такие показатели были получены на основе данных, предоставленных автопроизводителями и Федеральной таможенной службой России. При этом увеличение объема продаж «КАМАЗа» значительно превышает общий рост российского рынка большегрузной техники. Это стало возможным благодаря активным усилиям компании и товаропроводящей сети, которые были предприняты для удовлетворения возросшего спроса на грузовые автомобили.

Как отмечают сами потребители, их выбор во многом связан с улучшением технических характеристик грузовиков КАМАЗ. Немаловажным фактором роста спроса на КАМАЗы является обновление модельного ряда и вывод на рынок рестайлинговых грузовиков с двигателями Cummins, коробками передач ZF, обновленной и кардинально улучшенной кабиной.

FIAT СДЕЛАЛ ФУРГОН ИЗ КОМПАКТНОГО ХЭТЧБЕКА PUNTO

Подразделение Fiat Professional, занимающееся выпуском коммерческого транспорта, представило фургон New Punto Van. Этот автомобиль построен на базе компактного хэтчбека Punto и придет на смену модели Grande Punto Van. Объем грузового отсека машины равен 1 куб. м, а грузоподъемность – 520 кг.

В стандартное оснащение нового фургона входит: система курсовой устойчивости, система помощи при торможении, центральный замок, электростеклоподъемники передних окон, электропривод зеркал, бортовой компьютер, подушки безопасности для водителя и пассажира, аудиосистема CD/MP3 с радио, регулируемое по высоте и вылету рулевое колесо и сиденье водителя с регулировкой.

Комплектоваться New Punto Van будет дизельным двигателем

MultiJet II объемом 1,3 л в трех вариантах: мощностью 75 л.с. с крутящим моментом 190 Нм; мощностью 85 л.с. с крутящим моментом 200 Нм (идет в паре с системой stop-start); мощностью 95 л.с. с крутящим моментом в 200 Нм (плюс система stop-start).

Фургон будет доступен в трех цветах: белом, темно-синем и красном. Стоимость базовой версии начинается от 13 450 евро. ■

Половина столичных светофоров «поумнеет» в этом году

В течение этого года почти половину всех светофоров в Москве переведут на адаптивное управление, которое позволяет менять режим их работы в зависимости от загруженности дорог.

Сейчас в городе работает 67 «умных» светофоров, сообщил глава департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры столицы Максим Ликсутов. До конца 2012 года 48% от всех светофоров (2079) начнут работать в системе координированного и адаптивного управления, что, как надеются власти, снизит загруженность дорог. Также в этом году 16% светофоров оборудуют системой самотестирования, позволяющей Центру организации дорожного движения в автоматическом режиме получать информацию об их неисправности.

Давняя задумка властей – интеллектуальная транспортная система, согласно которой в столице внедряют «умные» светофоры, должна полностью заработать в 2013 году. Создание ее обойдется в 27,7 миллиардов рублей. О начале разработки этого проекта власти заявили еще в мае 2010 года. Оборудовать московские дороги «умным» способом обещали в течение пяти лет. Помимо светофоров, интеллектуальная система подразумевает установку электронных информационных табло, на которых будут указаны места пробок и возможные маршруты объездов. На специальные экраны также будут поступать сведения о приближении правительственных кортежей и перекрытии дорог.

Terex представляет новую версию крана Roadmaster 5300

Новая модификация крана имеет грузоподъемность 100 тонн и использует шасси серийной линейки Terex. Прежние версии требовали оснащения пятиосными шасси, изготовленными специально для Roadmaster 5300.

Кран-манипулятор (автокран) весит 49,6 т. Его длина равна 13 127 мм, ширина – 2 550 мм, длина шасси – 10 673 мм. Его телескопическая стрела выдвигается на расстояние 11,9-50 м, изменения вылета стрелы составляют 82 градуса за 60 секунд. Максимальная частота вращения равна 1,4 оборотов в минуту, максимальная линейная скорость – 115 метров в минуту, а максимальное тяговое усилие составляет 67 кН.

Внешний радиус поворота автокрана Terex Roadmaster 5300 грузоподъемностью 100 тонн, составляет 12 000 мм, внутренний – 7 450 мм. Радиус поворота стрелы – 13 000 мм.

Кран-манипулятор оснащается двигателем Scania DC13 05, мощность которого составляет 400 л.с., максимальный крутящий момент равен 2 100 Нм. Максимальная скорость, которую может развить кран – 90 км/ч, а максимальный уклон, который способен преодолеть Roadmaster 5300 – 38%. Кран оснащается шинами 385/65 R22.5 в качестве стандарта. ■

NEOPLAN SKYLINER УДОСТОЕН ПРЕМИИ «RED DOT» ЗА ДИЗАЙН

NEOPLAN Skyliner был удостоен престижной премии в области дизайна — «red dot award: product design 2012». Эксклюзивный дизайн «Sharp Cut» и яркая концепция интерьера автобуса впечатлили совет международных экспертов.

Мировая премьера NEOPLAN Skyliner состоялась на выставке Busworld в Кортрейке осенью 2011 года. Уже тогда он был встречен с большим энтузиазмом: дизайнерам удалось создать очертания, которые наделили автобус легкостью и динамичностью, не упустив при этом ни одной из важнейших составляющих идеальной формулы: форма, функциональность и эргономичность. Четкие линии и плавно изогнутые поверхности из стекла и металла в сочетании с бескомпромиссной аэродинамикой задают новые стандарты для автобусов высшего уровня: аэродинамические тесты продемонстрировали коэффициент лобового сопротивления (cw) 0.41. Это значение до сих пор является непревзойденным для любого другого двухэтажного автобуса и соответствует параметрам современного среднеразмерного фургона. Данный показатель является одним из ключевых для экономичности транспорта.

Традиционные особенности конструкции, такие как наклоненные вперед оконные стойки, большое двухсекционное лобовое стекло, передняя часть в виде смотровой площадки, динамично изогнутые колесные арки и врезанные фары, позволяют безошибочно отнести Skyliner к семейству NEOPLAN. Но хорошо известные элементы были интерпретированы по-новому. Концепция Skylight с застекленными краями крыши, огромным лобовым стеклом и большими окнами в крыше, которые также служат аварийными выходами, дает возможность наслаждаться зрелищными панорамными видами с верхнего яруса. Снаружи окна Skyliner выглядят как цельные панели, стирая границы между верхним и нижним ярусами, которые обычно четко видны в двухэтажных автобусах. Линия окон нижнего яруса переходит во внушительных размеров панорамное окно, которое закругляется в трех измерениях. Это целостная концепция дизайна, продуманная до мелочей.

Премия «red dot» является одним из самых престижных международных знаков качества, присуждаемых за выдающийся дизайн. В этом году совет из тридцати экспертов рассмотрел примерно четыре с половиной тысячи работ из 58 стран. Торжественная церемония награждения победителей состоится 2 июля 2012 года в Эссене. Победа NEOPLAN Skyliner стала продолжением в долгой истории успеха: с 2002 года этой престижной международной награды были удостоены восемь разных моделей автобусов MAN и NEOPLAN. В прошлом году лауреатом был MAN Lion's City Hybrid. ■

MICHELIN ВЫПУСТИЛА НОВЫЕ ШИНЫ ДЛЯ ПРИЦЕПОВ — MICHELIN X MULTI T

Компания Michelin представила в Испании новые шины Michelin X Multi T, которые отличаются повышенной ходимостью и универсальностью использования. Шины отвечают трем основным требованиям, предъявляемым к шинам в автопарках: долговечность, равномерный износ и высокий уровень сцепления.

Michelin X Multi T могут использоваться на коротких маршрутах и в междугородних перевозках на всех типах дорог и в любых погодных условиях. Новая модель заменит Michelin XTE2 в сегменте шин для трехосных полуприцепов. После выпуска новых шин Michelin предлагает полный комплект новых покрышек для 5-осных грузовиков – для рулевой и ведущей осей предназначены соответствующие шины Michelin X MultiWay 3D.

Michelin заявляет, что в размере 385/55R22.5 новые шины могут прослужить на 15% дольше, чем предыдущая модель того же размера, а также на 15-20% дольше, чем «главные конкуренты», что стало возможным благодаря использованию нового состава резиновой смеси Carbion, а также применения технологий Michelin Durable Technologies (MDT).

Шины также помогают снизить операционные расходы за счет увеличения объема и веса перевозимых грузов. Michelin X Multi T размера 385/55R22.5 позволяют увеличить высоту груза до 2,81 метра, то есть объем груза может быть увеличен, но при этом центр тяжести прицепа будет ниже, чем если бы на нем были установлены шины размера 385/65R22.5, соответственно устойчивость тоже улучшится, отмечает Michelin.

Michelin X Multi T помогают улучшать рентабельность автопарка за счет экономии топлива и длительного срока службы, а также пригодности к восстановлению протектора. На шины нанесена маркировка FRT (Free Rolling Tyre), то есть они были разработаны специально для осей прицепов и полуприцепов и не могут устанавливаться на ведущую и рулевую оси.

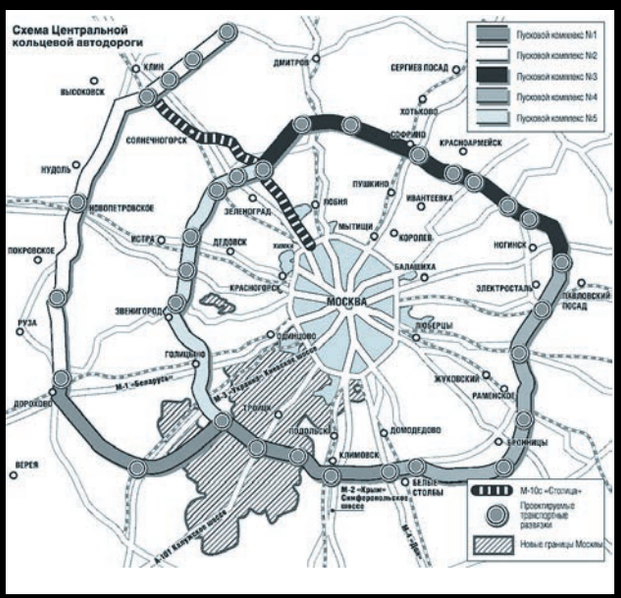
Как уверяют разработчики, шины стали более универсальными по сравнению с предыдущей моделью, и могут использоваться в магистральных, национальных и региональных перевозках. Для того чтобы обеспечить подобную многофункциональность, был предусмотрен усиленный каркас, а для увеличения безопасности был разработан новый рисунок протектора, обеспечивающий хороший дренаж воды на мокрой дороге.

ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ВЫДЕЛИТ ДО 2 МЛРД РУБЛЕЙ НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ СОТОВОЙ СВЯЗИ ВДОЛЬ ДОРОГ

Правительство выделит на распространение действия мобильных сетей на федеральных трассах страны от 1,5 до 2 млрд рублей в ближайшие полтора года. Об этом сообщил вице-премьер Владислав Сурков на совещании по внедрению услуг по глобальной навигации в России. Операторы связи, со своей стороны, выделят сумму аналогичного размера.

В работе по обеспечению всех федеральных трасс страны сотовой связью Минкомсвязи планирует использовать опыт, полученный при строительстве мобильных сетей вдоль трассы «Амур». При строительстве инфраструктуры вдоль нее была использована модель частно-государственного партнерства: из 4 млрд рублей инвестиций половину вложило государство, половину – операторы «большой тройки». Однако фактические затраты операторов в сложной по природным условиям местности превзошли предполагаемые 2 млрд рублей.

СТРОИТЕЛЬСТВО ЦКАД ЗНАЧИТЕЛЬНО УСКОРЯТ



Строительство Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) будет ускорено в связи с расширением границ Москвы. Проект участка, расположенного на присоединяемой территории, должен быть готов к 1 декабря, а 1 января 2014 должно начаться строительство. Именно такие сроки были определены на совещании по развитию московской агломерации, которое прошло в Троицке. ЦКАД охватит Москву кольцом и разгрузит ее от транзитного транспорта, которому больше не потребуется заезжать в город. Трасса шириной от 4 до 8 полос в каждую сторону пройдет на расстоянии 50 км от МКАД и будет высокоскоростной – расчетная скорость на ней составит 100-140 км/ч.

Строить ЦКАД будут в две очереди: на каждом из пяти ее участков сперва проложат по четыре полосы, а затем, по мере нарастания интенсивности движения, добавят дополнительные. Проектная документация по западному полукольцу будет завершена в текущем году. Подготовка к строительству также стартует в 2012-м. Согласно плану, ЦКАД должна была быть полностью готова к 2022 году, но эти сроки могут быть скорректированы в сторону уменьшения.

Москва перейдет на топливо класса «Euro-5» в 2013 году

С начала следующего года Московский нефтеперерабатывающий завод перейдет на производство автомобильного топлива класса «Euro-5». Кроме того, завод снижает собственные вредные выбросы от производства. Об этом рассказали мэру столицы Сергею Собянину генеральный директор МНПЗ Аркадий Егизарьян и председатель правления «Газпром нефти» Александр Дюков.

По словам Егизарьяна, для выпуска высокоочищенного моторного топлива в больших промышленных объемах на МНПЗ строят установку изомеризации легких бензиновых фракций. Ее сооружение началось еще год назад. Запустить установку планируется в декабре.

«На этой установке фракции легких бензинов чистые, без вредных примесей, но имеющие низкое октановое число, что не позволяет использовать их в качестве моторного топлива, доводятся до высоких показателей. Установка может перерабатывать до 650 тысяч тонн бензина в год. Вредные выбросы в атмосферу от новой установки сведены к нулю», – рассказал руководитель проектного офиса по изомеризации Александр Зверьков, добавив, что весь этот объем будет поступать на столичный рынок. Такая же установка уже работает на Омском НПЗ.

«Мы не можем влиять на уровень цен на автозаправочных станциях, но когда в Москве будет больше качественного бензина, есть надежда, что цена его начнет снижаться», – добавил специалист по корпоративным коммуникациям МНПЗ Игорь Гаков.

С января 2011 года на Московском НПЗ выпускается дизельное топливо четвертого еврокласса. «В Европе, конечно, повыше качество дизеля, но и у нас это топливо очень хорошее. Так что автолюбители теперь смело могут покупать машины с дизельными моторами. Ведь такие автомобили меньше расходуют топлива, соответственно, они более выгодны в эксплуатации», – добавил Гаков.

Помимо повышения качества выпускаемого топлива МНПЗ намерен сокращать вредные выбросы от собственного производства. «Надеюсь, после этого удастся избавиться от неприятных запахов нефтепродуктов, который ощущается как на территории завода, так и вблизи него?», – поинтересовался Собянин. Как заявил Аркадий Егизарьян, уровень вредных выбросов планируется снизить на 97%. Соответствующие очистные сооружения уже построены. Запустить их планируется в июне текущего года.

В последующих планах предприятия, рассчитанных до 2020 года, переход на производство бензина класса «Euro-6». Появление этого класса в Европе планируется в 2015 году. В настоящее время прорабатываются параметры этого класса топлива.

Innotruck – концептуальный электрический грузовик

На выставке Hannover Messe, прошедшей в Ганновере с 23 по 27 апреля, был показан необычный концепт грузового автомобиля. По словам создателей – специалистов из Политехнического университета в Мюнхене, цель проекта – показать, как может развиваться автомобильная промышленность в будущем.

Дизайн автомобиля под названием Innotruck разрабатывал дизайнер Луиджи Колани. Концепт создавался при сотрудничестве со специалистами из Siemens и BeBa Energie.

Innotruck – электрический грузовик. Он сможет получать энергию от встроенных солнечных батарей, ветряных турбин и систем рекуперации энергии. По бокам автомобиль оснащен розетками, и в случае необходимости он сможет делиться энергией с другими автомобилями.

ОАО «КАМАЗ» ЗАКЛЮЧИЛО СОГЛАШЕНИЕ С КОМПАНИЕЙ TIMONEY TECHNOLOGY LTD

ОАО «КАМАЗ» объявило о подписании перспективного соглашения с компанией Timoney Technology Ltd (TTL) (Гиббстаун, графство Мит, Ирландия), направленного на сотрудничество в сфере производства автомобилей для строительных работ и геофизической разведки.

В соответствии с предметом договора компания Timoney будет заниматься разработкой и производством систем независимой подвески для всех автомобилей КАМАЗ с двух-, трех- и четырехосным шасси, оснащаемых системами независимой подвески. Договор также предусматривает разработку и производство раздаточных коробок и систем рулевого управления.

«Это существенный шаг для ОАО «КАМАЗ», который позволит нам представить передовые технологии производства автомобилей на рынке Российской Федерации, столь богатой природными ресурсами, – отметил Сергей Когогин, генеральный директор ОАО «КАМАЗ». – Благодаря сотрудничеству с компанией Timoney Technology, мировым лидером в области систем независимых подвесок, мы сможем использовать новейшие технологии производства шасси, а также существенно улучшить технические характеристики наших автомобилей на благо клиентов».

Шейн О'Нил, исполнительный директор компании Timoney, заявил: «Компания Timoney рада сотрудничеству с компанией «КАМАЗ», которая намерена интегрировать системы независимой подвески в свои автомобили. Это еще раз подтверждает ведущие позиции компании Timoney на мировом рынке. Применяя технологии компании Timoney в производстве продукции для рынка Российской Федерации, «КАМАЗ» сможет предложить своим клиентам ультрасовременные грузовые автомобили. Timoney гордится деловыми отношениями со столь значительным партнером, как ОАО «КАМАЗ», который оценил и признал потенциал компании Timoney в данной области». ■

Volkswagen Коммерческие автомобили демонстрирует лучшие за всю историю объемы продаж

В период с января по март 2012 года рост объемов продаж Volkswagen Коммерческие автомобили продолжился и составил 7,9%, еще более укрепив позитивные тенденции прошлого года. Всего за первый квартал текущего финансового года автопроизводитель реализовал по всему миру 130 700 легких коммерческих автомобилей своего модельного ряда (январь-март 2011 года: 121 200 автомобилей). Это самые высокие объемы продаж за первый квартал в истории бренда.

Самой популярной моделью первого квартала 2012 года стал Volkswagen Transporter T5 – рост продаж составил 6% или 39 800 автомобилей (аналогичный период 2011 года: 37 500). Объем продаж Caddy (36 200 автомобилей) остался на том же высоком уровне, что был в прошлом году (январь-март 2011 года: 36 500). Мировые поставки модели Crafter выросли на 40,2% и составили 11 500 автомобилей (аналогичный период 2011 года: 8 200). Мировые продажи пикапа Amarok в первом квартале также резко увеличились – на 36% – и достигли 18 900 автомобилей (аналогичный период 2011 года: 13 900).

Объемы продаж в Западной Европе за период с января по март 2012 года выросли на 7,5%, составив 70 200 автомобилей (аналогичный период 2011 года: 65 300). Самым крупным рынком для подразделения Volkswagen Коммерческие автомобили стала Германия, где было приобретено 28 900 автомобилей (аналогичный период 2011 года: 25 900), а рост составил 11,5%.

В Восточной Европе продажи выросли на 39,2% до 10 100 автомобилей (аналогичный период 2011 года: 7 300). За пределами Европы самый большой объем продаж был снова зафиксирован в Южной Америке, где было реализовано 33 400 автомобилей (аналогичный период 2011 года: 32 900). Высокий рост продаж – на несколько десятков процентов – отмечается и в других неевропейских регионах, во многом благодаря поставкам пикапа Amarok. Количество реализованных автомобилей в Азиатско-Тихоокеанском регионе увеличилось на 65%, а в Африке – на 44,8%.

Автор текста: Алексей Мошков, фото автора

БЕЛЫЕ ПЯТНА ПРАВИЛ

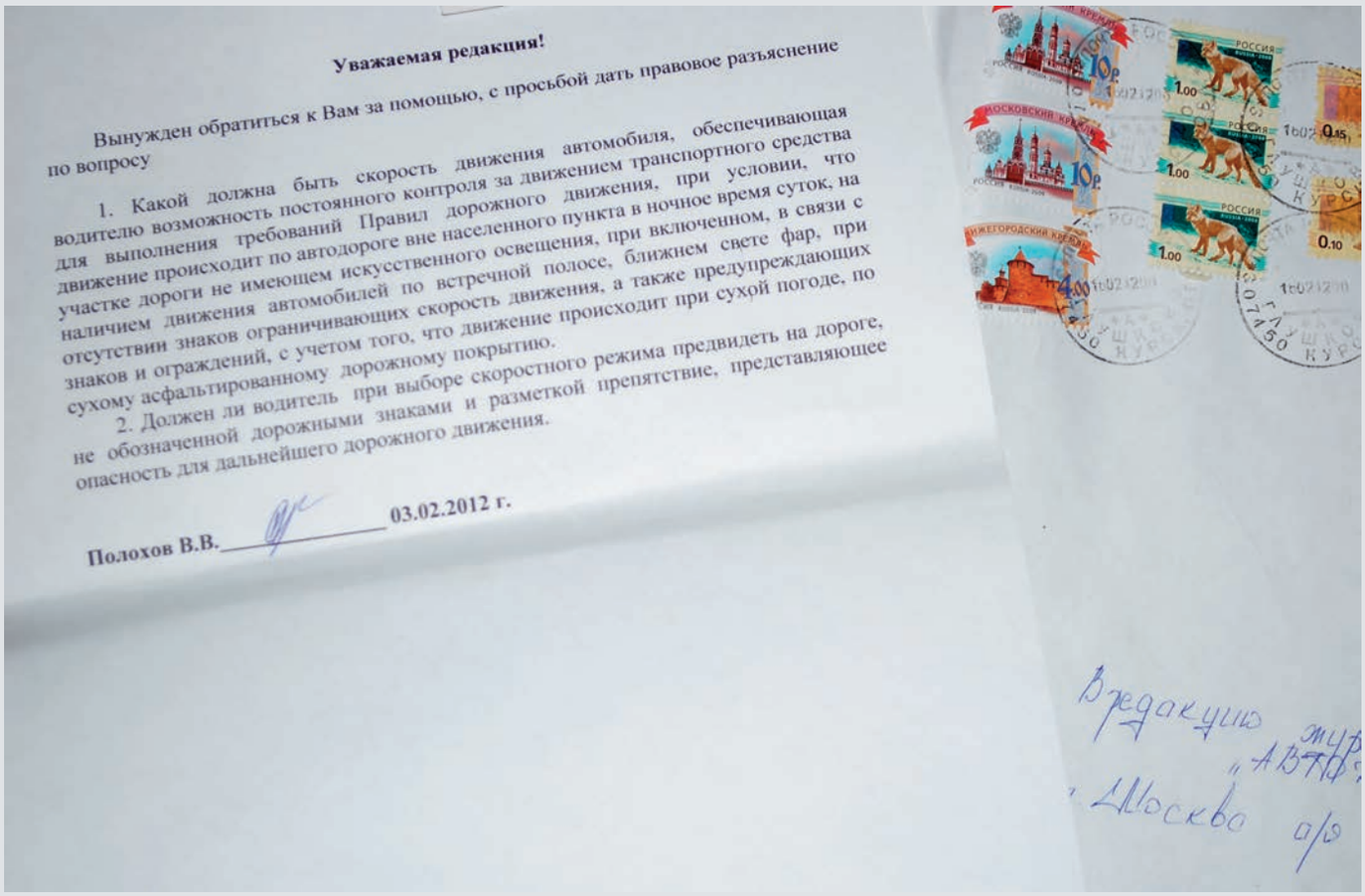
В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ, ГДЕ ПРАВОВЫЕ И НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ РАСПИСЫВАЮТ ПРАКТИЧЕСКИ КАЖДЫЙ ШАГ, СДЕЛАННЫЙ НАМИ В ЖИЗНИ ИЛИ ПО РАБОТЕ, КАЖЕТСЯ, ЧТО СКОРО НИ ДНЯ НЕЛЬЗЯ БУДЕТ ПРОЖИТЬ БЕЗ ЮРИСТОВ. ОДНИ ЛЮДИ, ПЫТАЯСЬ НАЙТИ ОТВЕТЫ НА ПРОСТЫЕ ВОПРОСЫ, КАЖДОЙ МЕЛОЧИ ПЫТАЮТСЯ НАЙТИ «ПРАВОВОЕ РАЗЪЯСНЕНИЕ». ДРУГИЕ ПОЛНОСТЬЮ ЗАБЫВАЮТ ПРО ДЕЙСТВИЕ КАКИХ-ЛИБО ЗАКОНОВ ВООБЩЕ, ДЕЛАЯ ВСЕ, ЧТО ИМ ХОЧЕТСЯ. ПРО ДВА ХАРАКТЕРНЫХ ПРИМЕРА, СВЯЗАННЫХ С ВЫПОЛНЕНИЕМ НАШЕГО ОСНОВНОГО ЗАКОНА — ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ХОЧЕТСЯ РАССКАЗАТЬ.

В редакцию пришло письмо, в котором наш читатель из Курской области просит дать «правовое разъяснение» по вопросам, касающимся Правил дорожного движения. Мы не адвокатское бюро и «правовых разъяснений» давать не можем. Но, как показалось вначале, можем указать на пункты действующих Правил, где он сам сможет найти ответы на свои вопросы. Приводим вопросы дословно:

1. «Какой должна быть скорость движения автомобиля, обеспечивающая водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил дорожного движения при условии, что движение происходит по автодороге вне населенного пункта, в ночное время суток, на участке дороги, не имеющем искусственного освещения, при включенном в связи с наличием движения автомобилей по встречной полосе ближнем свете фар, при отсутствии знаков, ограничивающих скорость движения, а также предупреждающих знаков и ограждений, с учетом того, что движение происходит при сухой погоде, по сухому асфальтированному покрытию?»

2. «Должен ли водитель при выборе скоростного режима предвидеть на дороге, не обозначенной дорожными знаками и разметкой, препятствие, представляющее опасность для дальнейшего дорожного движения?»

«Что за странные вопросы?!» – подумали мы поначалу. Ведь ответы на них находятся в Правилах дорожного движения. Достаточно лишь напомнить человеку соответствующий пункт. Открываем пункт 10.1, читаем, а там – достаточно расплывчатая формулировка, один в один со-



Уважаемая редакция!

Вынужден обратиться к Вам за помощью, с просьбой дать правовое разъяснение по вопросу

1. Какой должна быть скорость движения автомобиля, обеспечивающая водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил дорожного движения, при условии, что движение происходит по автодороге вне населенного пункта в ночное время суток, на участке дороги не имеющем искусственного освещения, при включенном, в связи с наличием движения автомобилей по встречной полосе, ближнем свете фар, при отсутствии знаков ограничивающих скорость движения, а также предупреждающих знаков и ограждений, с учетом того, что движение происходит при сухой погоде, по сухому асфальтированному дорожному покрытию.

2. Должен ли водитель при выборе скоростного режима предвидеть на дороге, не обозначенной дорожными знаками и разметкой препятствие, представляющее опасность для дальнейшего дорожного движения.

Полохов В.В._____ 03.02.2012 г.

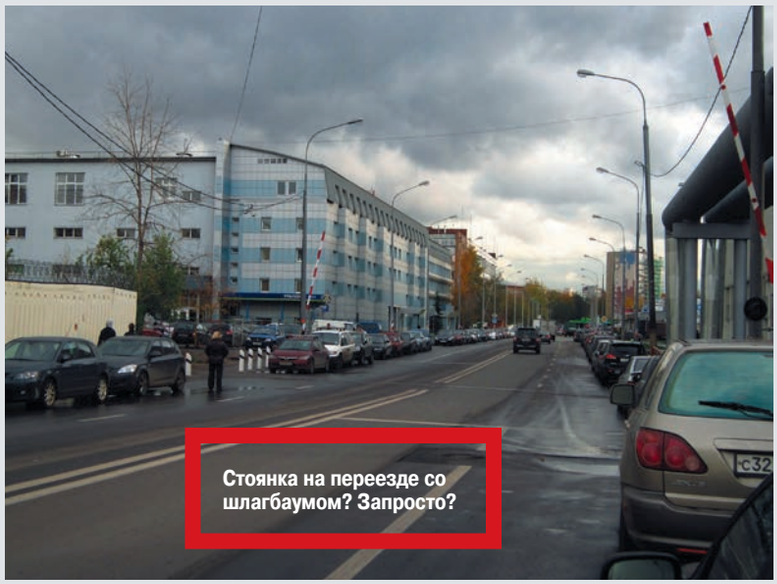
Редакция журнала "АВТО" г. Москва

ответствующая тексту вопроса. Попробуем разобраться.

Прежде всего, определимся с тем, что же такое «постоянный контроль». Юридического определения этого термина в Правилах нет. Но, понятно, что если «движение по автодороге без искусственного освещения» закончилось аварией, с контролем у водителя как-то не срослось. Или, говоря казенным языком, «водитель не обеспечил постоянный контроль за движением транспортного средства». Причин этому обычно две: отвлечение водителя от управления транспортным средством или нехватка тормозного пути.

В Правилах нет значения допустимой скорости ночью при ближнем свете фар потому, что скорость определяет сам водитель с тем, чтобы «при возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, принять возможные меры к снижению скорости, вплоть до остановки транспортного средства» (тот же пункт 10.1).

Несмотря на сложность формулировки, принцип простой – обнаружил препятствие – должен успеть остановиться. Какое же препятствие в темное время суток неожиданно можно обнаружить на дороге? Чаще всего – стоящий транспорт. Конечно, согласно пункту 19.3 при остановке и стоянке в темное время суток на неосвещенных участках дорог на транспортном средстве должны быть включены габаритные огни. А согласно разделу 7 Правил, при вынужденной остановке в местах, где остановка запрещена и там, где транспортное средство не может быть своевременно замечено другими водителями, должна быть включена аварийная сигнализация и дополнительно выставлен знак аварийной остановки. Эти меры позволяют обнаружить стоящее транспортное средство на дистанции, значительно превышающей тормозной путь.



Стоянка на переезде со шлагбаумом? Запросто?

»»

Но на дороге могут находиться не только транспортные средства. Дикие животные, упавшие с других транспортных средств грузы, прилегшие отдохнуть на обочине «уставшие» пешеходы и, как показывает практика, выползшая на автодорогу заблудшая бронетехника, не имеют привычки как-то обозначать себя. Знак аварийной остановки может снести другой автомобиль, а емкость аккумуляторных батарей вынужденно остановившегося транспортного средства не бесконечна. Все это говорит о том, что при выборе скорости движения в темное время суток водитель должен полагаться только на возможность своевременно остановиться, увидев неосвещенное препятствие в свете фар. Дистанция, с которой видны препятствия, зависит от многих факторов: от профиля автомобильной дороги, от загрузки автомобиля, от наличия корректора фар, усталости и опыта водителя, а самое главное – от характера препятствия. Например, стоящий автомобиль заметен с большей дистанции, чем лежащий человек. Тормозной путь даже в сухую погоду на асфальте тоже может быть разным. Он зависит от типа автомобиля, тормозной системы, от реакции водителя, профиля пути. Невозможно создать какую-то таблицу и предложить выучить ее всем водителям. Водитель сам с учетом всех этих факторов выбирает скорость, а если она оказалась велика для того, чтобы заметить препятствие и остановиться, несет ответственность за возможные последствия.

Что же касается «предвидения», то эта способность от кандидата в водители не требуется, на водительской медкомиссии ее наличие не проверяется. Невозможно «предвидеть» то, что у едущего навстречу вам автомобиля через секунду отвалится колесо, и окажется оно именно на вашей полосе. Невозможно предви-

Тот же переезд в нерабочий день. Предупреждающие знаки на месте. Границы собственно переезда начинаются и кончаются линией шлагбаумов

деть и внезапно выбежавшего на дорогу пешехода. Это будет считаться «грубой неосторожностью» с его стороны. Но те препятствия, которые уже находятся на проезжей части, водитель должен своевременно обнаружить.

К сожалению, абсолютное большинство водителей при движении в темное время суток значительно превышает скорость, «обеспечивающую постоянный контроль за движением транспортного средства». Судите сами, расстояние, на котором при ближнем свете фар можно не в общих чертах, а детально и в подробностях наблюдать дорогу – максимум метров 30. Тормозной путь со скорости «60» – более 20 метров. Прибавим сюда время реакции водителя, время подготовки тормозной системы и увидим, что остановка перед малозаметным препятствием, например лежащим на проезжей части человеком, даже со скорости «60» в таких условиях весьма затруднительна. Но почему-то ездить ночами с ближним светом со скоростью 90-110 км/ч, да еще по мокрой дороге – считается нормой. До поры до времени.

ПРО «ЖЕЛЕЗКУ»

Тема железнодорожных переездов несколько раз освещалась на страницах нашего журнала. И вроде как с переездами, расположенными на пересечениях с магистральными железными дорогами, все ясно. Мало кому придет в голову выехать туда перед приближающимся поездом или тогда, когда шлагбаум закрыт. Все понимают, что это опасно. Поезда ездят быстро и весят много.

Но водителям, паркующим свои машины в границах некоторых, изображенных на фото железнодорожных переездов, это невдомек. То, что мы видим на фотографиях – не что иное, как «стоянка на железнодорожном переезде», которая запрещена пунктом 12.4 Правил. Это ничего, что переезды находятся на пересечении «всего-навсего» с подъездными путями заводов. Они отнюдь не игрушечные и санкции за нарушение Правил на них вполне насто-

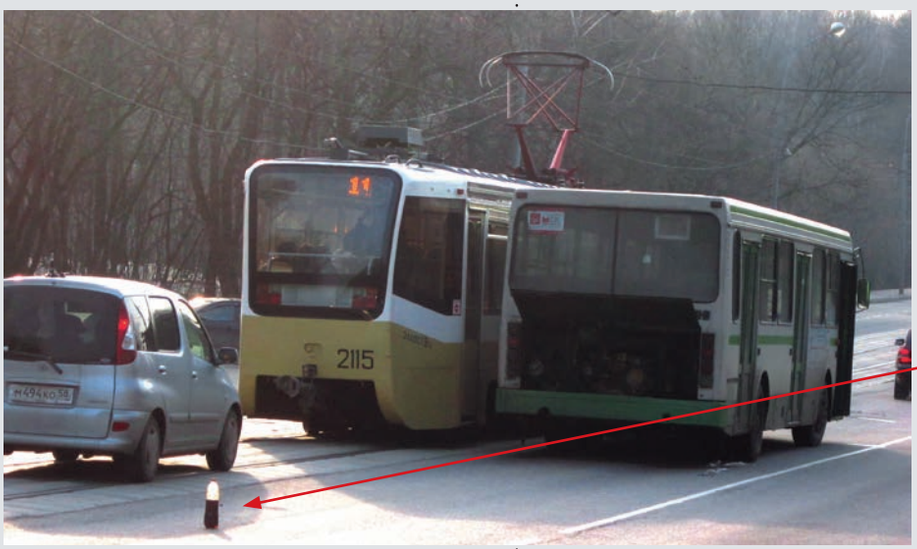
Стоим на переезде без шлагбаумов. Знаки, сигнализирующие о пересечении с однопутной железной дорогой висят как положено

»»

ящие. Пункт 12.10 Кодекса об административных правонарушениях предусматривает штраф в размере 500 рублей либо лишение права управления ТС на срок от 3 до 6 месяцев. За повторное нарушение такого рода придется расстаться с правами уже на год.

Хотя нигде в Правилах невозможно найти определение, что же такое «границы железнодорожного переезда» и где они находятся. Существуют информационные знаки 1.3.1 и 1.3.2, про которые в приложении 1 к Правилам сказано – «Обозначение не оборудованного шлагбаумом переезда через железную дорогу». Знак же 1.1 «Железнодорожный переезд со шлагбаумом» всего лишь предупреждает о приближении к такому переезду. Знака, обозначающего конец железнодорожного переезда, в природе не существует. Границей же переезда, оборудованного шлагбаумами, является линия, пересекающая проезжую часть по их оси. Четкое определение границ переезда имеется только в Правилах эксплуатации железнодорожных переездов ОАО РЖД, которые водитель вроде знать не обязан. Но эти Правила согласовываются с Министерством внутренних дел, Министерством транспорта, Федеральной дорожной службой Российской Федерации. Поэтому, если чего, суд будет не на вашей стороне. Впрочем, до суда дело может и не дойти. Спор на тему того, стоит ли на переезде чья-то машина или нет, быстро и эффективно решает контрольный проезд поезда. А перед массой в несколько тысяч тонн и тормозным путем в сотни метров юридические аргументы бессильны. ■

Тепловоз по имени «Грачик» решает споры о стоянке на переездах в досудебном порядке. Приговор «Пятерке» уже вынесен. Исполнение — через пару секунд



Нет знака аварийной остановки — не беда. Вместо него может с успехом использоваться бутылка с маслом

АВТОЦЕНТР ГАЗ

Профилактика, диагностика, обслуживание вашего автомобиля

Техобслуживание у официальных дилеров ГАЗ поможет автомобилю всегда быть в форме.

Реклама

ТО (15 000 км) — 4 700 рублей*

*Для Москвы и Санкт-Петербурга – **5 600** рублей

Стоимость ТО для а/м Газель-Бизнес (4х2) с УМЗ-4216 и его модификацией

Федеральная сеть
Единые стандарты качества

8 800 700 0747
www.azgaz.ru

Автоцентры ГАЗ, СТО ГАЗ, магазины запчастей «Детали Машин ГАЗ»

Автор текста: Владимир Чехута

АМЕРИКАНСКАЯ ВЫСТАВКА ГРУЗОВИКОВ MATS-2012

В КОНЦЕ МАРТА ЭТОГО ГОДА В АМЕРИКАНСКОМ ГОРОДЕ ЛУИСВИЛЛЬ ПРОХОДИЛА ЕЖЕГОДНАЯ ВСЕАМЕРИКАНСКАЯ ВЫСТАВКА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ — «ANNUAL MID-AMERICA TRUCKING SHOW» (MATS-2012). МАСШТАБНОЕ СОБЫТИЕ СОБРАЛО НА ВЫСТАВОЧНЫХ ПЛОЩАДКАХ BROADBENT ARENA БОЛЕЕ ТЫСЯЧИ КРУПНЫХ И МЕЛКИХ КОМПАНИЙ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИХ ТРАНСПОРТНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ. ПОСМОТРЕТЬ НА НОВЕЙШИЕ ГРУЗОВИКИ И ПОСЛЕДНИЕ ДОСТИЖЕНИЯ ОТРАСЛИ ПРИЕЗЖАЛИ БОЛЕЕ 70000 ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ВОДИТЕЛЕЙ СО ВСЕХ ШТАТОВ АМЕРИКИ.

НОВАЯ АЭРОДИНАМИКА KENWORTH

Компания Kenworth Truck Company представила новейший тягач Kenworth T680, обладающий очень обтекаемыми формами (*фото 2*). Подобные аэродинамичного вида машины уже есть в производственной программе компании – это модели Kenworth T660 с 1,9-метровой кабиной и Kenworth T700 с кабиной 2,3 м. Kenworth T680 с кабиной 2,1 м будет позиционироваться как дополнение к существующим моделям. Тяжеловоз предназначен для работы на региональных и дальнемагистральных маршрутах и будет оснащаться упомянутой новой кабиной со спальником или короткой дневной кабиной (*фото 3*).

2

Транспортное средство может быть оборудовано 12,9-литровым двигателем Paccar MX мощностью от 380 до 485 л.с. или мотором Cummins ISX 15. Kenworth T680 является самым обтекаемым грузовым автомобилем Kenworth из всех, когда-либо выпущенных за всю ее историю. Конкретизируя в цифровом выражении, генеральный директор компании Kenworth и вице-президент корпорации PACCAR Гарри Мур сообщил, что новый T680 демонстрирует на 10% меньшее аэродинамическое сопротивление, чем модель T660. Это дает в итоге выигрыш в экономии топлива в 4%.

Кроме этого проход между сиденьями достиг ширины в 580 мм, что сделало более удобным доступ в спальник кабины. Кресло водителя получило новую усовершенствованную пневмоподвеску, которая автоматически адаптируется к различным весовым категориям шоферов. Также объем ниш и полок для вещей водителя в новой кабине вырос на 65% по сравнению с предшественником, а уровень звукоизоляции увеличился на 40% (*фото 5, 6*).

3

5

РЕВОЛЮЦИЯ ОТ FREIGHTLINER

Корпорация Daimler Trucks North America (DTNA) демонстрировала на выставке свой концептуальный грузовик Freightliner Revolution Innovation Truck, (*фото-7*) построенный совместно с компанией Toray Carbon Fibers America из специального углепластика. Пока что не так часто можно встретить транспортное средство, сделанное с использованием углеволоконного материала. В данном концепте из него изготовлены капот и кабина. Это дало выигрыш в снаряженной массе тягача даже по сравнению с любимым американцами «крылатым» металлом – алюминием. «Главной целью создания Revolution Innovation Truck было желание показать автоперевозчикам, как можно уменьшить вес грузовика с одновременным увеличением его грузоподъемности и достижения большей эффективности и экономии топлива», – сказал Джастин Юи, руководитель отдела перспективного проектирования компании Daimler Trucks North America.

6

»»

7

В качестве силового привода в концепте установлен 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 колесной формулой 6x4. Благодаря установленной электронике, которая занимается расчетами нагрузок, недозагруженный или порожний грузовик автоматически будет двигаться с приподнятой осью в варианте 6x2. Это повышает эффективность расхода топлива.

Интересным видится применение светодиодных ламп в фарах головного света, что сокращает расход электроэнергии и увеличивает срок их службы. Вместо традиционных зеркал заднего вида в дверях смонтированы камеры дистанционного наблюдения. Они транслируют изображение на мониторы внутри кабины. Их применение существенно (примерно на 6%) снижает динамическое сопротивление воздуха.

Продолжая тему аэродинамики, можно заметить, что для ее улучшения в двери кабины «забыли» прикрутить тра-

9

10

диционные ручки. (Фото-9) Теперь для открывания дверей надо пользоваться пультами дистанционного управления. А что же касается самих дверей, то в кабине концепта их стало три. Правда, вторая дверь, ближайшая к креслу пассажира, при ближайшем рассмотрении вряд ли пропустит человека – она больше подойдет для животного или сумки с вещами. Зато нормальная третья сдвижная дверь появилась в тыловой части кабины. Такого технического решения еще не было в мировом автопроме. Сказать сразу, что это удобно – я не могу, надо бы сначала попробовать, а потом говорить (*фото 10, 11*).

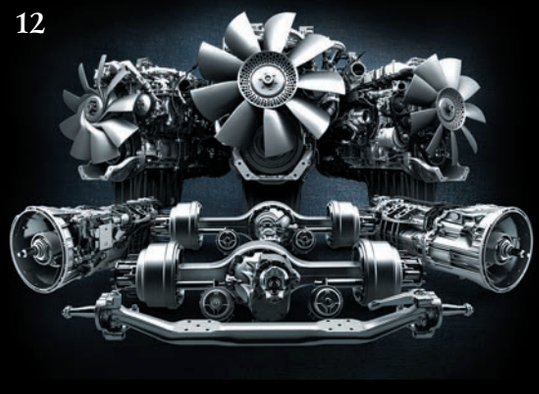
НОВАЯ ТРАНСМИССИЯ ОТ DAIMLER

Площадка MATS-2012 была выбрана корпорацией Daimler для дебюта ее нового проекта – Detroit Transmission. Этот новый бренд будет выпускать различные коробки передач, а также оси и мосты для тяжелых грузовиков. Так что, покупая даймлеровский продукт в виде автомобиля Freightliner или Western Star, вы можете теперь его полностью оснастить фирменными узлами: двигателем Detroit Diesel, коробкой и мостами Detroit Transmission. То есть грузовые автомобили Daimler Trucks North America имеют полную интегрированную комплектацию узлов и компонентов корпорации Daimler (*фото 12*).

Как сказал глава Daimler Trucks Андреас Реншлер: «Мы понимаем потребности наших клиентов гораздо лучше, чем изготовители отдельных узлов. Когда мы проектируем все внутренние узлы автомобиля, мы можем самым оптимальным образом состыковать их друг с другом и получить в итоге очень эффективный грузовой автомобиль». Конечно, можно понять г-на Реншлера – такие «бабки» уходили на сторону на всяких там независимых изготовителей узлов и компонентов.

Что же до самой новинки, то первая коробка передач Detroit Transmission – это 12-скоростная автоматизированная трансмиссия с компьютерным управлением, в которой электроника автоматически выбирает правильную ступень для оптимального расхода топлива. Первоначально »»

11


12

эта коробка будет предлагаться только к двигателю DD15 для оснащения дальнобойных тягачей Freightliner Cascadia.

ГАЗОВАЯ CASCADIA

Тема оборудования тяжелых грузовиков газовыми силовыми агрегатами развивается сейчас в США невиданными темпами и ее отражением стала демонстрация седельного тягача Freightliner Cascadia с дневной кабиной, работающего на натуральном газе (*фото 13*). Первое, что способствует этому направлению – наличие в Америке собственных газовых месторождений. Второе – сравнительно высокая экологичность выхлопа (превышает Евро-5 и без добавления мочевины), а также цена газа, которая в

13

14

15

США существенно ниже стандартной солярки. Автомобиль оснащен 12-литровым двигателем Cummins Westport ISX 12G мощностью 400 л.с., выдающим крутящий момент 1966 Нм (*фото 14*). На выбор заказчика может быть установлена аппаратура для сжатого природного газа или сжиженного.

Мотор агрегатируется механической или автоматической трансмиссией. Как считает Роберт Кэррик, менеджер по продажам газовиков Freightliner: «Применение очень эффективного газового двигателя Cummins ISX 12G в тяжеловозе Cascadia превращает его в один из самых экологичных и экономичных магистральных тягачей». Серийное производство Cascadia CNG намечено на начало следующего года.

НОВЫЙ FREIGHTLINER ARGOSY

На выставке был замечен новый бескапотный тягач Freightliner Argosy, который был обновлен в прошлом году. Его характеризует очень заметная фронтальная никелированная решетка. Новизну дополняют новые боковые отражатели и передний бампер.

Новый Argosy сейчас выпускается в Австралии в варианте тягачей с колесными формулами 6x4 и 8x4. Он оснащается двигателями Detroit Diesel DD15 мощностью 560 л.с. (418 кВт) или Cummins ISX/Signature мощностью 600 л.с. и тремя вариантами кабин на выбор: 90, 101 или 110 дюймов. Кабина грузовика выполнена из легкого алюминиевого сплава, но прочность ее подтверждена испытаниями по стандарту безопасности ECE-R29 (*фото 15*). Лестница для доступа в кабину автоматически выдвигается и управляется при помощи электроники. В салоне кабины для удобства водителя спроектирован плоский пол. Передние колеса могут поворачиваться на угол до 50 градусов, что в сочетании с метровым передним свесом позволяет новому Freightliner Argosy показывать превосходную маневренность даже на узких дорогах.

VOLVO ТАКЖЕ НАЖИМАЕТ НА ГАЗОВУЮ ПЕДАЛЬ В АМЕРИКЕ

Volvo Trucks North America анонсировала свой газовый грузовик – Volvo VNL, оснащенный короткой дневной кабиной и 400-сильным газовым двигателем Cummins Westport

ISX 12G. Этот мотор, работающий на сжатом или сжиженном газе, при оборудовании трехступенчатым катализатором может выполнять строгий американский экологический стандарт EPA 2010.

Новая модель Volvo VNL с кабиной длиной 123 дюйма может достигать полной массы транспортного средства в 36 тонн. Это превосходит параметры газовой модели Volvo VNM, представленной годом ранее, которая оснащается 113-дюймовой кабиной и имеет максимальный полный вес грузовика 29 700 кг (*фото 16*).

16

WESTERN-STAR ЗАЙМЕТСЯ РАСКРАСКАМИ

Небольшой американский автопроизводитель – компания Western-Star, принадлежащая концерну Daimler, рассказала, что будет предлагать собственное оригинальное графическое оформление для своих грузовиков. Это должно подчеркнуть некую особенную индивидуальность внешнего вида приобретаемого автомобиля. Заказчику предложат на выбор графические пакеты в черных, белых, красных, синих и зеленых тонах с возможностью нанесения фирменных надписей и логотипов. Также для перевозчиков предложат выбрать одну из пяти тем оформления: Torch (Факел) – языки пламени; Smoke (Дым) – туман; Flare (Вспышка) – вспышки и плавные линии; Razor (Лезвие) – острые зубчики и Ripped (Разрыв) – двухтональная комбинация.

Наверное, некоторые подумают: дешевые понты от компании Western-Star, а другие скажут: а что – прикольно. Действительно, когда технических нововведений за год не подготовили, то хоть показать автоперевозчикам, какими красивыми могут быть у них автомобили (*фото 17*).

PETERBILT MODEL 579

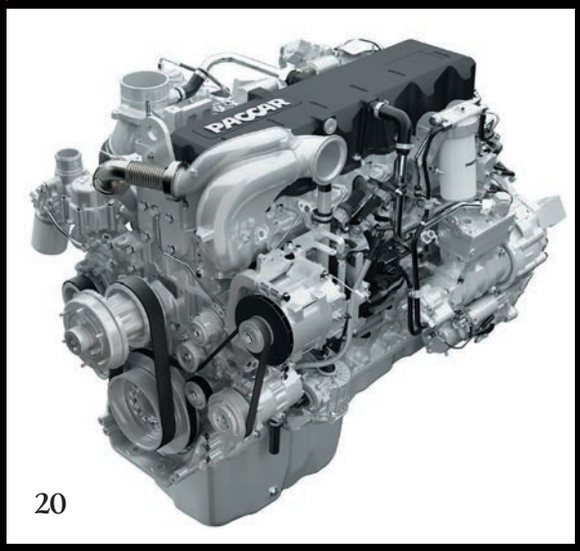
Компания Peterbilt Motors Company показала свою новую модель 579 (*фото 18*). На презентации новинки генеральный директор Peterbilt и вице-президент корпорации PACCAR Билл Козек сказал: «Модель 579 комбинирует в себе легендарное качество марки Peterbilt с великолепными характеристиками нового транспортного средства. Это производительность, привлекательность, безопасность, экологичность, комфорт, удобство работы водителя и увеличенный объем внутреннего пространства новой кабины» (*фото 19*).

Главный инженер компании Peterbilt Ландон Спрулл го- »»

17

18

19



20

21

ворит, что достижение максимальной экономии топлива было приоритетом при создании нового автомобиля. Этот грузовик проектировали с учетом оптимальной аэродинамической эффективности, после чего провели испытания в реальной аэродинамической трубе. Итогом этого поиска стали новые обтекатели, отражатели, тыловые оперения кабины и оригинальная, закрывающая шасси, юбка. Новый бампер, созданный из трех элементов, можно будет легко обслуживать, а в случае повреждения – заменить только сломанную секцию.

Автомобили будут оснащаться двигателями PACCAR MX-13 мощностью от 380 до 485 л.с. или Cummins ISX15 мощностью от 400 до 600 л.с., которые соответствуют экологическим требованиям EPA-2010 (*фото 20*). Моторы агрегатируются с механическими или автоматическими коробками передач.

Внутри кабины 579-ой модели все крутится вокруг водителя: светодиодная система освещения; рулевая колонка в стандартном оснащении регулируется по наклону и высоте; на выбор предлагается два рулевых колеса – стандартное (Standard Wheel) и Premium Wheel с кожаной отделкой и встроенными кнопками управления; новое кресло водителя Evolution ST с недавно разработанным амортизирующим материалом; внутри салон отделан мягкими и долговечными материалами; новейшая информационная система, включающая электронный навигатор и комплексную систему связи. Для удобства шофера предусмотрено множество полок с быстрой досягаемостью и спальный отсек, который имеет все необходимое для правильного отдыха, включая ортопедический матрац от стены до стены длиной 2160 мм, минихолодильник и развлекательный центр с 22-дюймовым ЖК-телевизором (*фото 21*).

Как считает Билл Козек, флагманская модель 579 устанавливает новые стандарты качества, эффективности, надежности и инновационности во всей отрасли. «Это лучший грузовик марки Peterbilt, который когда-либо был построен нашей компанией», – добавил он.

НОВЫЙ КОММУНАЛЬНИК INTERNATIONAL LOADSTAR

Корпорация Navistar представила на выставке новое грузовое шасси с низким входом и вынесенной вперед кабиной

22

– International LoadStar. Новинка ориентирована на решение различных коммунальных задач, а также на тех автоперевозчиков, водителям которых по роду деятельности необходимо многократно покидать и возвращаться в кабину. Автомобили будут оборудованы фирменными двигателями MaxxForce с системами нейтрализации выхлопных газов CleanBurn Emissions Technology или со следующего года можно будет заказать газовый силовой агрегат Cummins Westport ISL-G.

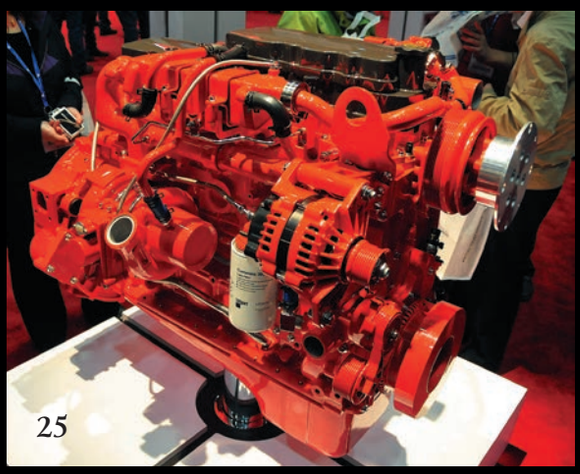
Говоря про другие особенности грузовика можно отметить его новую кабину из нержавеющей стали, что дает высокую прочность, устойчивость к коррозии и привлекательную цену по сравнению с алюминиевым аналогом.

Внутреннее пространство новой кабины очень эргономично. Этому способствует масса регулировок рулевой колонки, сиденья водителя и удачное размещение органов управления. Дверь при входе открывается на 90 градусов, а ближайшая к земле ступенька находится на высоте 460 мм. Поворот передних колес на угол до 40 градусов позволяет получить великолепную управляемость и маневренность коммунального автомобиля, что особенно важно на узких улочках в старых кварталах города (*фото 22*).

НОВАЯ АВТОМАТИЧЕСКАЯ ТРАНСМИССИЯ ALLISON TC10 TS

Американская корпорация Allison Transmission демонстрировала новую 10-ступенчатую автоматическую коробку передач Allison TC10 TS, предназначенную для установки в тяжелые грузовики 8 Класса грузоподъемности. Версия TS (Tractor Series) специально разработана и адаптирована для монтажа в магистральные седельные тягачи.

24


25

У новой автоматической коробки полностью отсутствует разрыв потока передаваемой мощности, что способствует отличной плавности движения и улучшает безопасность. К тому же использование автоматической трансмиссии в грузовике приводит к меньшей утомляемости водителей, а также позволяет экономить топливо. Да, механические коробки передач стоят дешевле «автоматов», но где найти столько подготовленных водителей, спрашивают директора транспортных компаний. Если взять на работу малоопытного, то придется ждать месяцы, пока шофер освоит «правильный» стиль вождения и начнет эффективно расходовать топливо. А использование автоматической трансмиссии Allison Transmission позволяет увеличить производительность транспортного средства, поднять топливную эффективность грузового автомобиля, облегчить действия даже малоопытного водителя и повысить его безопасность (*фото 24*).

НОВЫЙ 12-ЛИТРОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ CUMMINS ISX12

Американская корпорация Cummins Inc. анонсировала новый двигатель Cummins ISX12, который по сравнению с предшественником ISX11.9 показывает уменьшение расхода топлива на 5% на дальнемагистральных тягачах и 12% на региональных грузовых автомобилях, занятых в строительстве, коммунальном хозяйстве и других отраслях. Двигатель Cummins ISX12 использует систему повторного сжигания отработанных газов Exhaust Gas Recirculation (EGR). Кроме этого ключевым компонентом нового двигателя станут система топливоподачи XPI Common Rail, турбокомпрессор с переменной геометрией (VGT), передовая электроника и дизельный фильтр макрочастиц (DPF) (*фото 25*).

Серия двигателей Cummins ISX12 будет выпускаться в диапазоне мощностей от 310 до 425 л.с. (231-317 кВт), а также моторостроитель будет производить линейку с увеличенным крутящим моментом SmartTorque в диапазоне мощностей от 330 до 425 л.с. (246-317 кВт).

Второй новинкой от Cummins стала информация о разработке 15-литрового газового двигателя ISX 15G, предназна- »»

26

ченного для дальнобойных тяжеловозов. Новый двигатель будет базироваться на базовых узлах и деталях дизельного аналога ISX15. Агрегат создается совместно с канадской компанией Westport Innovations из Ванкувера. Мотор будет работать на сжатом и сжиженном натуральном газе, а также биометане. А для доведения выхлопа до требуемых экологических норм двигатель будет оснащаться трехступенчатым катализатором. Производство новинки ограниченным тиражом начнется лишь в 2014 году.

КОМПАНИЯ ATDYNAMICS ГОВОРИТ, ЧТО УВЕЛИЧИЛО ПРОДАЖИ ХВОСТОВИКОВ TRAILERTAIL

Более 8000 прицепных аэродинамических устройств – хвостовиков TrailerTail – работают сегодня в американской автотранспортной отрасли и приносят прибыль своим владельцам. Как уверяют разработчики, хвостовик TrailerTail, закрепленный к корме полуприцепа, способен экономить до 32 литров топлива на каждые 1600 км пути. Затраты в эти аэродинамические устройства отбиваются в течение шести-двенадцати месяцев интенсивной работы автопоезда. «Мы ожидаем, что в ближайшее время спрос на наши изделия начнет расти лавинообразно и оцениваем, что в ближайшие два года на магистралях США будут работать до 50 000 хвостовых устройств TrailerTail», – сказал Эндрю Смит, директор и основатель компании ATDynamics на выставке Mid-America Trucking Show 2012. Смит также подчеркнул, что TrailerTail уже постепенно находят спрос в Европе, где они продвигаются под брендом «EcoTail». Новинкой от компании в этом году стали устройства с автоматическим приводом, которые разворачивают хвостовое устройство TrailerTail в рабочее положение после нажатия водителем кнопки внутри кабины грузовика (*фото 26*). ■

ИМЯ: Сахно Степан Алексеевич
МЕСТО ЖИТЕЛЬСТВА: г. Москва
СТАЖ: 12 лет
ПРОБЕГ АВТОМОБИЛЯ: 880 000 км
ПОЧЕМУ Я ИСПОЛЬЗУЮ МАСЛО MOBIL DELVAC:
Масло Mobil Delvac имеет много достоинств.
Я сам убедился, что в мороз и жару, в сухую
или влажную погоду, двигатель работает отлично.
Я доверяю Mobil Delvac и всем его рекомендую.

Реклама

www.mobildelvac.ru

Mobil Delvac
Для долгой жизни Вашего двигателя

ОБНОВЛЕННЫЙ DODGE RAM 1500
2013 МОДЕЛЬНОГО ГОДА

А. В. КАРАСЕВ. ФОТО CHRYSLER.

ПИКАПЫ DODGE RAM КОМПАНИИ CHRYSLER GROUP LLC, ВЫПУСКАЮТСЯ С 1981 Г. НЕДАВНО БЫЛ ПРЕДСТАВЛЕН ПОЛУТОННЫЙ ПИКАП RAM 1500 2013 МОДЕЛЬНОГО ГОДА.

Автомобиль полностью обновился, хотя внешний вид изменился незначительно. Обновилась решетка радиатора, которая стала примерно на один дюйм выше при той же самой общей ширине. Это призвано улучшить протекание воздушного потока в нижней части радиатора. Форма решетки радиатора глубже интегрирована в дизайн передней части автомобиля – нижние углы решетки теперь элегантно срезаны.

Изменения затронули форму переднего бампера автомобиля. Если раньше верхний край бампера был прямой, то теперь он с выемкой, повторяющей скругленную форму низа решетки радиатора. Размещенные в бампере противотуманные фары изменили свою форму: горизонтальные были заменены вертикальными. Утверждается, что такая форма противотуманных фар улучшает их световой поток. Новые плавные линии передней части естественно смягчают брутальный вид, свойственный пикапам Ram, однако дизайнеры нашли решение, способное подчеркнуть мускулистость автомобиля, одетого в более элегантный костюм. Dodge Ram 1500 2013 модельного года выделяется открытыми передними буксирными проушинами с удобным доступом к ним – элемент не для «паркетников».

Кроме этого Ram 1500 получил новые блок-фары. Конструкторы на 30% увеличили их световой поток. Для этого была применена «премиальная» система головного освещения, оснащеная би-функциональным галогенным светом. В блок-фарах установлены 15 мощных светодиодов (LED). Они используются для световой сигнализации. Еще три LED используются в качестве габаритных огней. В задних фонарях автомобиля также установлены светодиоды. Три красных светодиода выполняют функцию габаритных огней, и еще 15, тоже красного цвета, используются для световых сигналов.

> **Совершенствование аэродинамики совместно с применением активных элементов привело к снижению аэродинамического сопротивления на 6%**

Шестицилиндровый V-образный двигатель Pentastary уже два года подряд получает премию «10 лучших двигателей в мире», тем не менее, его ухитрились улучшить

Кузов пикапа Ram 1500 может окрашиваться в пять новых оттенков. Всего предлагается 12 различных цветов. Обновленный кузов стал легче на 12 кг благодаря капоту, изготовленному из алюминия. Еще 2 кг конструкторы сэкономили, изменив конструкцию переднего бампера.

Изменения в дизайне автомобиля несут не только эстетическую нагрузку. Новый пикап Ram 1500 подвергся обширному тестированию в аэродинамической трубе. Совершенствование аэродинамики совместно с применением активных элементов привело к снижению аэродинамического сопротивления на 6%. Активные элементы – это управляемые жалюзи радиатора. Коэффициент аэродинамического сопротивления (Cd) для пикапа с колесной формулой 4x2 со стандартной кабиной (Regular Cab) уменьшился с 0,386 для модели 2012 года до 0,363 у Ram 1500 2013 модельного года.

В принципе, все изменения в автомобиле направлены на снижение расхода топлива и уменьшение массы. Ram 1500 в следующем году получит высокоэффективные двигатели – 3.6-литровые V-6 и 5.7-литровые V-8 HEMI. Шестицилиндровый V-образный двигатель Pentastar уже два года подряд получает премию «10 лучших двигателей в мире», тем не менее, его ухитрились улучшить. Pentastar оснащен системой изменяемых фаз газораспределения (VVT – variable-valve timing). Двигатель развивает мощность 305 л.с., крутящий момент 365 Нм. Это на 42% больше, чем мощность предшествующего 3,7-литрового двигателя V-6. Также на 13% увеличен крутящий момент, а расход топлива снижен на 20%.

Легендарный 5,7-литровый двигатель HEMI V-8 также оснащен системой VVT. Мощность этого агрегата – 395 л.с., крутящий момент – 552 Нм. По сравнению с аналогичным двигателем 2012 модельного года, расход топлива обновленного HEMI снижен на 10%.

Эффективность силового агрегата Ram 1500 увеличена за счет применения восьмиступенчатой немецкой коробки передач ZF TorqueFlite 8. Прежняя коробка передач, устанавливаемая на пикапах Ram, была четырехступенчатая. Коробка передач TorqueFlite 8 устанавливается с двигателем Pentastar в стандартном исполнении. Она также может агрегатироваться с двигателем HEMI V-8. Кроме этого силовой »»

Другой инновационной особенностью TorqueFlite 8 является новая система управления температурой охлаждающей жидкости двигателя и жидкости коробки передач

агрегат стал легче. Масса агрегата с двигателем V-6 уменьшена примерно на 34,5 кг.

Коробка передач управляется с помощью системы e-shift. Электронное переключение передач с помощью e-shift использовалось до этого только на тяжелых грузовиках Class 6-8. Ручка управления коробкой передач расположена с левой стороны центральной консоли. Она позволяет осуществлять быстрое переключение – к примеру, менять режим движения из Reverse в Drive. Такой режим весьма полезен при буксовании или интенсивном маневрировании в ограниченном пространстве. Ниже ручки выбора режима работы коробки передач располагаются кнопки управления раздаточной коробкой.

Другой инновационной особенностью TorqueFlite 8 является новая система управления температурой охлаждающей жидкости двигателя и жидкости коробки передач. Система способна быстро поднять температуру агрегатов. Из-за этого уменьшаются гидравлические потери, что позволяет улучшить экономичность автомобиля на 1,7%.

Улучшить топливную экономичность призвана система «stop-start». Она останавливает двигатель пикапа, если автомобиль не двигается. Устанавливается на пикапах впервые. Испытания, приведенные по городскому циклу движения, показали уменьшение расхода топлива на 3,3%. Это соответствует дополнительной миле, пройденной на одном галлоне топлива.

Ram 1500 2013 модельного года получил новую раму. Ее прочность и жесткость на скручивание были увеличены. Кроме этого масса рамы снижена на 14 кг за счет новой конструкции поперечных элементов рамы, применения более прочной стали. Передние поперечины рамы имеют увеличенное на 20% сопротивление, так как отштампованы из высокопрочной стали.

Масса рамы снижена на 14 кг за счет новой конструкции поперечных элементов рамы, применения более прочной стали

Элементы рамы изготовлены методом гидромеханического формования глубокой вытяжки. Этот процесс позволяет изготавливать одну цельную деталь вместо соединения сваркой нескольких заготовок. Лонжероны рамы изготовлены из полностью закрытого профиля.

Новая рама за счет повышенной жесткости улучшает управляемость и устойчивость автомобиля. Кроме этого уменьшается шум высокочастотных и низкочастотных (от 30 до 300 Гц) вибраций на 30% (показатель NVH – noise, vibration and harshness) по результатам испытания по ездовому циклу.

Ram 1500 2013 модельного года получил новую пневматическую подвеску. Она имеет пять положений высоты кузова. Настройка может производиться автоматически или осуществляться вручную с помощью клавиши на центральной консоли. Нормальная высота посадки пикапа (NRH – Normal Ride Height) – 21,75 см до порога двери. При включении режима Aero автомобиль понижается на 2,75 см. При движении в режиме Aero расход топлива снижается на 1%. Для движения по бездорожью предусмотрено два режима. При включении Off-road 1 пикап поднимется на 3, а при включении Off-road 2 – на 5 см. На стоянке можно включить Park Mode, тогда кузов опустится на 5 см. Это облегчит не только выход из автомобиля, но и облегчит погрузку.

Подвеска имеет регулируемый ход в 10 см, обеспечивает клиренс величиной 26,75 см, угол подъема 27,8°, и угол съезда 24,2°. Другая удобная особенность новой пневматической подвески – выравнивание положение кузова после загрузки.

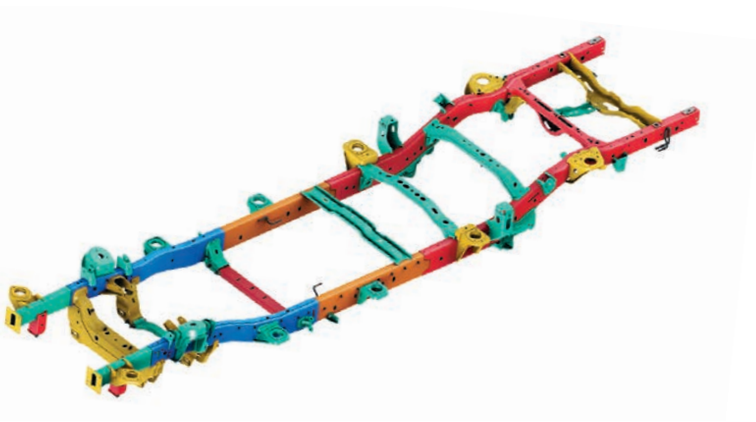
Пикап Ram 1500 2013 модельного года уже не имеет ГУР (гидроусилитель руля). Автомобиль оснащен электрическим усилителем (EPS – electric power steering). Применение электродвигателя, к тому же вмонтированного в реечный рулевой механизм, позволило уменьшить расход топлива на 1,8% и сохранить 5 л.с., раньше используемых гидравликой. EPS позволяет упростить конструкцию и уменьшить вес автомобиля.

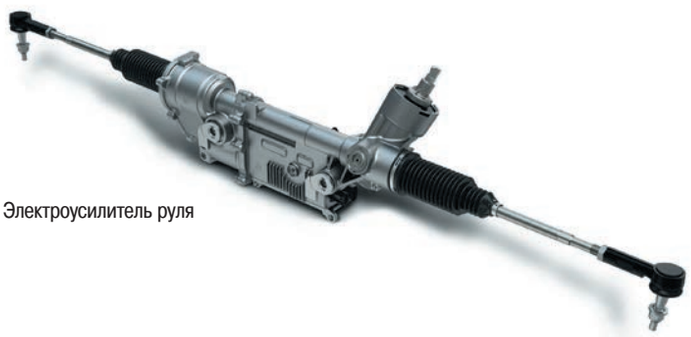
Широтно-импульсный модулятор (Pulse-width modulation – PWM) – новая топливосберегающая технология Chrysler, отключающая ненужную нагрузку на генератор, увеличивающая долговечность подконтрольных систем: топливоподачи и вентилятора охлаждения. PWM позволяет снизить расход топлива на 0,4%.

Для экономии топлива на колесах пикапа Ram 1500 2013 модельного года установлены шины с низким сопротивлением качению. В шинах реализованы самые передовые материалы, прогрессивный рисунок протектора. Шины прошли миллионы миль при тестировании на топливную экономичность.

Интерьер нового автомобиля немного переработали. В

»»



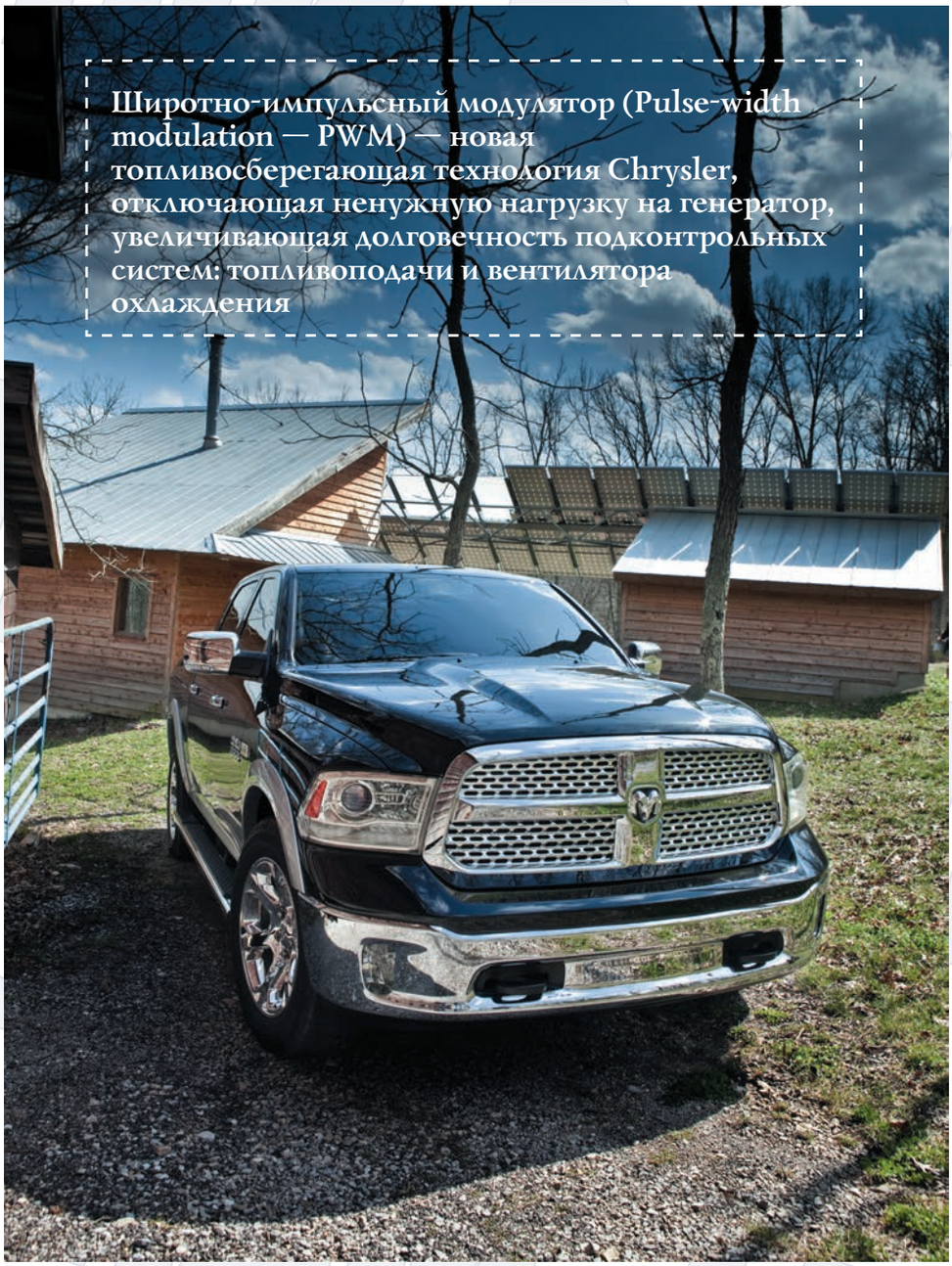


Электроусилитель руля

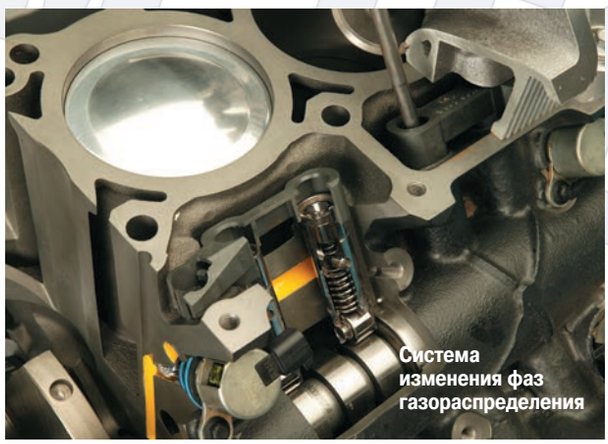
Элементы пневмоподвески

большей мере изменения затронули его содержание. Центральное место в интерьере пикапа занимает 8,4-дюймовый монитор мультифункциональной системы Uconnect. Он устанавливается как опциональное оборудование. На других моделях (SLT, Sport, Laramie, Laramie Longhorn) устанавливается 7-дюймовый монитор. Медиацентр системы Uconnect предоставляет доступ в интернет через WiFi. Система способна установить прямую связь с аварийными службами – на зеркале заднего вида установлена кнопка вызова службы 911. Владельцы автомобиля могут получать электронный отчет о его техническом состоянии. Водитель может дистанционно не только управлять замками дверей, но и запускать двигатель, управлять светом с любого расстояния через сеть или смартфон. Управлять медиацентром внутри автомобиля он может с помощью расположенных на руле кнопок. Система имеет вход USB и порт для SD-карты.

Система управления микроклиматом – HVAC (Heating, Ventilation and Air Conditioning) активизируется с помощью клавиш или посредством прикосновения к чувствительному экрану монитора – touchscreen. В системе управления использованы новейшие стандарты HMI (Human Machine Interface). Клавиши управления микроклиматом располагаются в ряд под монитором. В центре панели выделяется



Широтно-импульсный модулятор (Pulse-width modulation — PWM) — новая топливосберегающая технология Chrysler, отключающая ненужную нагрузку на генератор, увеличивающая долговечность подконтрольных систем: топливоподачи и вентилятора охлаждения



Система изменения фаз газораспределения

ручка регулировки скорости вращения вентилятора системы HVAC. В самом низу консоли располагается панель управления подвеской, обогревом сидений, руля и торможением прицепа. Силой торможения прицепа можно управлять прямо во время движения.

Кроме электронных систем новый Ram 1500 2013 модельного года получил кровать. Она доступна для автомобилей с двойной кабиной (Crew Cab) как опция.

Новый пикап Ram 1500 имеет более 45 устройств активной и пассивной безопасности. Сюда входят стандартные передние подушки безопасности, боковые подушки спереди и сзади и вмонтированные в сиденья боковые подушки для защиты грудной клетки и таза (Enhanced Accident Response System), подушки для колен, преднатяжители ремней безопасности, регулируемое усилие педалей, система помощи при парковке задним ходом – ParkSense и камера заднего вида ParkView. Автомобиль оснащен электронными системами контроля: стабильности движения ESC (electronic stability control), тягового усилия на любой скорости (traction control), рас-

Жалюзи

Водитель может дистанционно не только управлять замками дверей, но и запускать двигатель, управлять светом с любого расстояния через сеть или смартфон »»

качивания прицепа, начала движения на подъеме (Hill-start Assist), мониторинга давления в шинах (TPM – Tire-pressure monitoring), сушки тормозных колодок (Rainy Brake Support) и, конечно, ABS.

Качество автомобилей Ram 1500 пристально изучается в исследовательском центре компании Chrysler Technology Center в Оберн-Хиллз, штат Мичиган, включая лаборатории по изучению шума и вибраций, а также электромагнитной совместимости. Исследования проводятся в аэродинамической трубе и на дорожном симуляторе (RTS – Road Test Simulator). RTS в течение одного месяца может произвести такое воздействие на автомобиль, какое он испытывает в течение всего срока службы.

Пикап Ram 1500 2013 модельного года будет изготавливаться на сборочном заводе Warren Truck Assembly Plant, штат Мичиган. Здесь с 1938 г. было построено более 12,5 млн. грузовиков. Кабины для пикапов будут изготавливаться на заводе Saltillo Truck Assembly Plant в Сальтильо, Мексика. ■

Новый пикап Ram 1500 имеет более 45 устройств активной и пассивной безопасности

СпецАвтоСервис

Ремонт и обслуживание VOLVO, MAN, Mercedes, DAF, IVECO, SCANIA

- Кузовные и малярные работы
- Ремонт и продажа пластиковых деталей
- Сервис

+7-495-772-06-06

РАЗБОРКА

+7-916-347-74-24

VOLVO IVECO MAN SCANIA DAF

ЗАПЧАСТИ НОВЫЕ И Б/У

+7-495-642-37-88

+7-495-107-04-86

Эвакуатор 24 часа

+7-495-504-63-86

НАКЛАДКИ

ОПТОМ И В РОЗНИЦУ НА ВСЕ МАРКИ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

+7(915)248-27-93 +7(903)796-83-84

РАДИОСТАНЦИИ НАВИГАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ

АВТОМОБИЛЬНЫЕ, НОСИМЫЕ

тел: (495) 722-22-71

МКАД 31 км, Т/Ц АВТО 31

Запчасти на Американские грузовики

«АВТО-31»

ТЫ НЕ ЗАБЫЛ ПРО ЗАПЧАСТИ?

ТОЛЬКО У НАС!

МКАД 31 км

722-22-71

ГРУЗОВАЯ, ПРИЦЕПНАЯ И СПЕЦТЕХНИКА

Продажи в Голландии, Бельгии и России

Приглашаем представителей компаний для заключения контрактов на поставку техники

ЛИЗИНГ визовая поддержка

AUTO-HOLLAND TRUCKS & TRAILERS

Московская обл., Калужское шоссе, пос. Мосрентген, п/п «Автострой»
тел.: +7(495) 926-56-32 многоканальный, тел./факс: +7(495) 424-59-00

www.auto-holland.ru

CUSTOM – НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ФУРГОНОВ TRANSIT

А. В. КАРАСЕВ. ФОТО FORD MOTOR CO.

ЕВРОПЕЙСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ FORD MOTOR CO ПРЕДСТАВИЛО НОВЫЙ ФУРГОН TRANSIT CUSTOM В ВЕЛИКОБРИТАНИИ НА ВЫСТАВКЕ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ BIRMINGHAM CV SHOW.

Показанный на выставке Ford Transit Custom – первый представитель нового поколения коммерческих автомобилей, выпускаемых под маркой Transit. Первый фургон Transit появился без малого 60 лет назад, в 1953 г. Полное название модели было Ford Taunus Transit. Как и первый Transit, представленный автомобиль – однотонный цельнометаллический фургон. В отличие от своего прародителя, облик новейшего Ford Transit Custom полон динамизма. Его дизайн перекликается с решениями, примененными в «кинетическом» дизайне легковых автомобилей компании. Custom получил трапециевидную решетку радиатора с интегрированной верхней частью бампера, а также характерную выступающую «плечевую» линию, подчеркивающую его «мускулистый» вид. «Клиенты хотят, чтобы их автомобили имели современный дизайн и профессиональный имидж, и новый Transit Custom их не разочарует», – объясняет шеф-дизайнер Ford of Europe Пол Кэмпбелл (Paul Campbell). «Мы дали автомобилю элегантный вид, современный облик, который будет цениться транспортными фирмами всех размеров», – добавляет менеджер.

«Мы дали автомобилю элегантный вид, современный облик, который будет цениться транспортными фирмами всех размеров»

Представление фургона Transit Custom – начало выполнения обещания компании обновить весь свой модельный ряд коммерческих автомобилей к 2014 г. Transit Custom будет иметь пассажирский вариант, грузопассажирскую модификацию kombi, модель с двойной кабиной – double-cab. Ford Transit Custom будет доступен с двумя размерами колесной базы. Длина короткой базы (SWB) – 4,97 м, а длинной (LWB) – 5,34 м.

В первую очередь новый Ford Transit Custom – это коммерческий автомобиль. Его грузовое отделение тщательно проработано и оптимизировано. Для груза можно использовать пространство кабины. Для этого в перегородке между кузовом и кабиной сделан люк. Чтобы перевезти предметы длиной три метра, таких как лестницы или трубы, его надо открыть.

говое усилие и устойчивость автомобиля в движении.

Для фургона Transit Custom разработана новая платформа, которая станет глобальной. Кузов автомобиля стал на 37% прочнее на скручивание. Благодаря повышению жесткости кузова снизились шум и вибрации автомобиля (NVH – noise, vibration, harshness). Так, шум в кабине нового Transit Custom уменьшился на 9%. Кроме этого конструкция платформы »»

Как и на последних моделях легковых автомобилей Ford, рулевая колонка Transit Custom сконструирована таким образом, чтобы уменьшить воздействие на грудь и голову водителя в случае лобового столкновения

Ширина между арками задних колес позволяет размещать в кузове груз шириной до 1220 мм. Этого достаточно для размещения европалеты. Длина грузового отделения позволяет разместить две европалеты. Она составляет 2440 мм. Всего фургон может взять на борт груз до трех европалет при их высоте до одного метра.

Кроме этого груз можно закрепить на крыше фургона. Для этого предусмотрен установленный на крыше багажник. Он состоит из трех поперечин, которые легко складываются. Тем самым багажник, когда не используется, не создает аэродинамического сопротивления. За исключением автомобилей серий 330, высота фургона не превышает 2 м. То есть фургон может заезжать в подземные паркинги. Полезная нагрузка Ford Transit Custom в зависимости от модификации меняется от 600 до 1400 кг.

Новый автомобиль представляет водителю еще больше удобства. Для этого конструкторы увеличили ход горизонтальной регулировки сиденья назад на 30 мм по сравнению с моделями Ford Transit предыдущего поколения. Фургон оборудован широким набором систем и устройств, уже хорошо зарекомендовавших себя на легковых автомобилях Ford. Среди них: активируемая голосом коммуникационная система SYNC; система Emergency Assistance, помогающая связаться с аварийными службами; камера заднего вида; система помощи движения по полосе – Lane Keeping Alert и система предупреждения о потере водителем внимания – Driver Alert. Как и новый Ford Focus, Transit Custom оснащается ESP (Electronic Stability Program) с Torque Vectoring Control, контролирующими тя-

разработана так, чтобы улучшить пассивную безопасность автомобиля. Силовые элементы кузова изготовлены из сверхпрочной борсодержащей стали. В целом, свыше 40% кузова изготовлено из высокопрочных и сверхпрочных сталей. Применение легированных сталей позволило сделать автомобиль легким и прочным одновременно.

Новые коммерческие автомобили Ford Transit Custom оснащаются большим набором средств активной безопасности. Можно заказать боковые подушки для пассажира и вмонтированные в сиденья дополнительные подушки для защиты грудной клетки. Как и на последних моделях легковых автомобилей Ford, рулевая колонка Transit Custom сконструирована таким образом, чтобы уменьшить воздействие на грудь и голову водителя в случае лобового столкновения.

Новый Transit Custom продолжает славные традиции коммерческих автомобилей Ford в отношении низкой стоимости обладания и высокой долговечности.

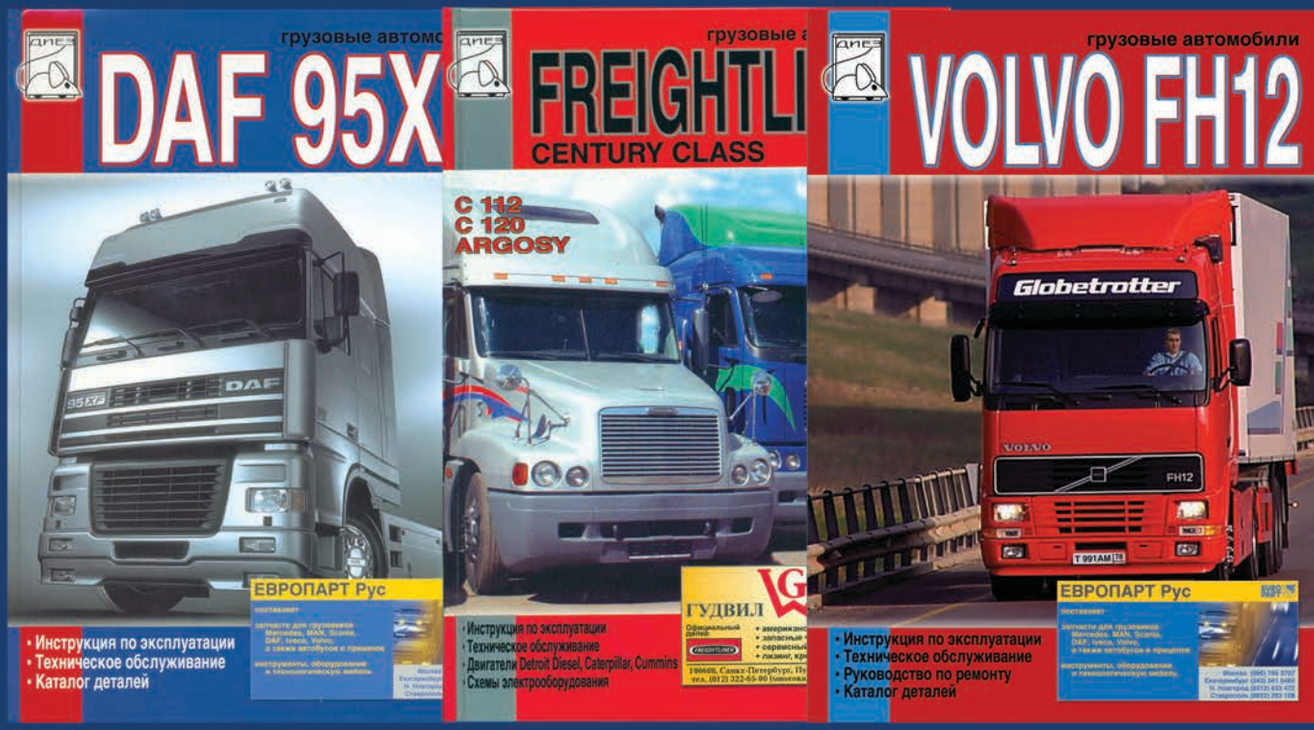
Фургоны нового поколения будут оснащаться модифицированными двигателями Duratorq TDCi рабочим объемом 2,2 л. Эти дизели предлагаются в трех вариантах мощности: 100 л.с., 125 л.с. и 155 л.с. Модели Stage V оснащаются системой Auto-Start-Stop как стандартным оборудованием. С ее помощью автомобили достигают расхода топлива в 6,6 л. на 100 км при эмиссии CO2 – 174 г/км, что на 8% ниже потребления топлива аналогичными фургонами ныне выпускаемого поколения.

При разработке новой модели Ford Transit приоритетом было уменьшение стоимости владения. Упор делался на достижение минимального времени проведения обслуживания и ремонтных операций. На кузов автомобиля предоставляется 12-летняя гарантия на сквозную коррозию. Межсервисный пробег Ford Transit Custom увеличен до 50 тыс. км или два года.

Фургоны нового поколения были подвергнуты тщательному тестированию, эквивалентному пробегу в 5 млн км

Для того чтобы гарантировать легендарную долговечность автомобилей марки Transit, фургоны нового поколения были подвергнуты тщательному тестированию, эквивалентному пробегу в 5 млн км, включая, по крайней мере 400 тыс. эксплуатационных испытаний, проведенных клиентами. Наиболее ответственные узлы подвергались особо тяжелым испытаниям. Так, двери прошли испытание в 250 тыс. циклов открытия-закрытия. Это в три раза больше «хлопков», чем предусмотрено для тестирования дверей легковых автомобилей.

Производство нового Transit Custom начнется в середине текущего года на заводе Ford, расположенном в турецком городе Коджаэли (тур. Kocaeli). До конца года Ford обещает презентовать автомобили Transit большего размера и грузоподъемности, в том числе с задним приводом. Автомобили Ford Transit будут предлагаться на глобальном рынке, включая североамериканский. ■



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

По вопросам приобретения обращаться

в розницу: Москва, 31 км МКАД, ТЦ “Авто-31”, павильон В-1-10,
тел. +7 (495) 722-22-71

оптом: тел. +7 (915) 248-27-93

Автор текста: Владимир Чехута

МЕРСЕДЕС «MADE IN INDIA» ИЛИ BHARATBENZ

В АПРЕЛЕ ЭТОГО ГОДА НА ЮГЕ ИНДИИ, В ИНДИЙСКОМ ГОРОДЕ ОРАГАДАМ, ПРОВИНЦИЯ ЧЕННАИ, КОМПАНИЕЙ DAIMLER INDIA COMMERCIAL VEHICLES PVT. LTD. (DICV) БЫЛ ОТКРЫТ НОВЫЙ АВТОСБОРОЧНЫЙ ЗАВОД. В ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ КОМПЛЕКС, ИМЕЮЩИЙ ОБЩУЮ ПЛОЩАДЬ ОКОЛО 160 ГЕКТАР, БЫЛО ИНВЕСТИРОВАНО БОЛЕЕ 44 МЛРД ИНДИЙСКИХ РУПИЙ (ПРИБЛИЗИТЕЛЬНО 700 МЛН ЕВРО). В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ПРЕДПРИЯТИЕ НАЧНЕТ ВЫПУСКАТЬ ПОЛНУЮ ЛИНЕЙКУ (ЛЕГКИХ, СРЕДНЕТОННАЖНЫХ И ТЯЖЕЛЫХ) КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ ПОД МАРКОЙ BHARATBENZ, А ТАКЖЕ ДВИГАТЕЛИ И ТРАНСМИССИИ К НИМ. ПЕРВОНАЧАЛЬНАЯ МОЩНОСТЬ ЗАВОДА РАССЧИТАНА НА ЕЖЕГОДНЫЙ ВЫПУСК 36 ТЫСЯЧ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, НО ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ ОНА ЛЕГКО МОЖЕТ БЫТЬ УВЕЛИЧЕНА ДО 70 000 ЕДИНИЦ В ГОД.

Доктор Дитер Цетше, председатель правления корпорации Daimler AG, по случаю открытия нового современного предприятия, кстати, полностью принадлежащего немецкому автогиганту, сказал: «Наш новый завод будет работать в соответствии со строгими стандартами качества Daimler, так же, как и подобные предприятия по всему миру. В то же время он будет уникален тем, что будет производить не «чистый» продукт по имени Mercedes-Benz, а коммерческие автомобили, которые сочетают в себе индийскую техническую идею с немецкими и японскими ДНК. Таким образом, мы считаем для себя, что это самый оптимальный путь для утверждения нашего присутствия на одном из самых быстро растущих рынков грузового автотранспорта в мире».

Индия в последние годы стала третьим по величине рынком коммерческих автомобилей в мире. Сегодня она может похвастаться тем, что количество продаж средних и тяжелых грузовиков в этой стране превысило объем в 300 000 единиц по итогам 2011 года.

Андреас Реншлер, глава подразделения Daimler Trucks, по поводу выпуска первого мерседесовского грузовика, «сделанного в Индии», сказал: «Автомобили BharatBenz разработаны на базе существующих платформ Daimler. Индийские специалисты внесли необходимые коррективы, чтобы адаптировать грузовики для местного рынка». «Это наибо-

лее эффективный способ для нас, чтобы увеличить свое присутствие во всех сегментах автомобильного рынка Индии. На это будет направлен ассортимент нашей продукции. Но кроме этого мы уделяем большое внимание качеству, надежности и эффективности машин марки BharatBenz», – добавил он.

Завод в Орагадаме станет третьим в мире, где Daimler будет осуществлять окончательную сборку грузовиков и производить большинство узлов для них. В этом году BharatBenz представит весь модельный ряд своих автомобилей полной массой от 6 до 49 тонн. Диапазон всех тяжеловозов BharatBenz построен на базе платформы Mercedes-Benz Axor, а легкие и среднетоннажные грузовики базируются на японских машинах Mitsubishi Fuso Canter. Все автомобили будут оборудованы двигателями, соответствующими индийскому экологическому стандарту, аналогичному нормам Евро-3. Полное формирование модельного ряда нового индийского автопроизводителя, состоящего из 17 различных грузовиков, будет завершено к 2014 году. Полноценный запуск производства на новом заводе запланирован на третий квартал этого года.

Учитывая жесткие требования к качеству, специалисты по кооперации из DICV упорно трудились в последние несколько месяцев, чтобы подобрать достойных индийских поставщиков комплектующих для выпуска новых автомобилей. Сейчас компания сотрудничает с более чем 450 изготовителями деталей и узлов. Таким образом, используя в полной мере потенциал индийского машиностроения, руководство DICV уверяет, что каждый грузовик BharatBenz будет локализован примерно на 85%. Это, кстати, должно помочь сделать его достаточно конкурентным по цене. »»

BharatBenz 1217

BharatBenz 2523

Кроме производственных вопросов менеджеры DICV сейчас активно формируют дилерскую сеть компании. К концу года она должна включать более 70 филиалов по всей Индии. В стратегических планах DICV расширение своей сети продаж по всей стране. В данный момент в компании работают более 1400 рабочих и служащих. Они занимаются производством грузовых автомобилей, маркетингом и продажами с одновременным продвижением в Индии чисто немецкого импортного продукта – тяжеловозов Mercedes-Benz Actros.

относящихся к классу тяжелых автотранспортных средств. Но, как говорят специалисты, эти цифры в ближайшее время ожидает серьезная коррекция. И к 2020 году она может достигнуть 50%.

И коротко о легких и среднетоннажных грузовиках BharatBenz. Этот модельный ряд пока представлен двумя моделями: 914 полной массой 9600 кг и 1217 полной массой 13000 кг. Они оборудованы кабинами от Mitsubishi Fuso Canter и комплектуются двигателями мощностью 140 л.с. и 170 л.с. соответственно, а также 6-ступенчатой механической коробкой передач.

Думается, не зря Daimler потратил миллионы на «входной билет» на индийский авторынок грузовиков. Ведь по прогнозам аналитиков к 2020 г Индия станет вторым по величине рынком коммерческих автомобилей в мире. ■

Как уже упоминалось, самый тяжелый модельный ряд BharatBenz создан на шасси Mercedes-Benz Axor. Он включает седельный тягач (6x2 или 6x4) модели 4928, предназначенный для работы в составе автопоезда полной массой до 49 тонн. Автомобиль комплектуется двигателем мощностью 280 л.с. и 9-ступенчатой механической коробкой передач. Также в этот диапазон входят 4- и 3-осные самосвалы модели 3128 полной массой 31 тонна и модель 2523 полной массой 25 тонн соответственно. Первый имеет двигатель и трансмиссию, аналогичную тягачу, а на втором установлен мотор мощностью 230 л.с. Кроме этого в тяжелой гамме присутствует 4-осное шасси 3123 (8x4) полной массой 31000 кг с двигателем мощностью 170 кВт (230 л.с.) и 6-ступенчатой механической КПП. Сегодня в Индии не более 4% коммерческих автомобилей,

Автор текста: Владимир Чехута, фото Scania

ЭКОЛОГИЧНЫЕ ГРУЗОВИКИ SCANIA АЭРОДРОМНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

ШВЕДСКИЙ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЬ SCANIA В КОНЦЕ ПРОШЛОГО ГОДА ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В ВЫСТАВКЕ INTER AIRPORT EUROPE, КОТОРАЯ ПРОХОДИЛА В АЭРОПОРТУ МЮНХЕНА. ЭКСПОЗИЦИЯ СКАНДИНАВОВ ПРЕДСТАВЛЯЛА ПОЛНУЮ НОМЕНКЛАТУРУ МАШИН, КОТОРЫЕ СМОГУТ СУЩЕСТВЕННО ПОМОЧЬ НАЗЕМНЫМ СЛУЖБАМ ЛЮБОГО АЭРОПОРТА. НО ГЛАВНЫЙ ТРЕНД ПОКАЗАННЫХ В ГЕРМАНИИ АЭРОДРОМНЫХ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ SCANIA — ЭТО ИХ ЭКОЛОГИЧНОСТЬ. ВСЕ ЭТИ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА ОСНАЩЕНЫ ДВИГАТЕЛЯМИ, РАБОТАЮЩИМИ НА СЖАТОМ ИЛИ СЖИЖЕННОМ НАТУРАЛЬНОМ ГАЗЕ, ЭТАНОЛЕ, А ТАКЖЕ БИОДИЗЕЛЕ (FAME В СООТВЕТСТВИИ СО СТАНДАРТОМ EN14214).

Седельный тягач Scania P310 DA4x2MNB CNG/LNG предназначен для локальных перевозок и маневровых операций. Грузовик оборудован газовым 9-литровым 310-сильным двигателем OC9 G05 экологического стандарта Евро-5/EEV. Силовой агрегат был доработан на небольшой фирме в Нидерландах и теперь он может работать на сжатом или сжиженном газе. Мотор агрегатирован с автоматической трансмиссией GA766R.

Еще одним газовым грузовиком, показанным на выставке, стало шасси Scania P 310 DB 6x2, оборудован-

ное кабиной с низким входом CP19E LowEntry с 310-сильным двигателем и коробкой передач GA766R. Этот автомобиль с грузоподъемностью 17 тонн может работать только на сжатом газе или биогазе, поэтому комплектуется баллонами, выполненными из композитных материалов и предназначенными для хранения топлива. Важная особенность – кабина с низким входом. Это облегчит работу водителям, которым необходимо многократно покидать и возвращаться в кабину в течение рабочего дня. Преимуществом газового двигателя является его уменьшенная на 90% эмиссия CO2 по сравнению с обычным дизельным мотором. Именно это обстоятельство позволяет добиться газовому мотору выполнения строгих требований стандарта Евро-5 и EEV без сложных устройств EGR или SCR.

Следующий грузовик Scania P 270 DA4x2HNZ, оснащенный ножничным подъемником, предназначен для погрузки и разгрузки пассажирских авиалайнеров. Автомобиль комплектуется 9-литровым этанольным двигателем DC9 E02 (Евро-5) мощностью 270 л.с. и автоматической коробкой передач GA765. Шасси оборудовано основным ножничным подъемником Mallaghan Model CCT 6000 (максимальная высота подъема – 6 м) и тыловым гидробортом Dhollandia. Грузоподъемность аэродромного транспортного средства составляет 4000 кг. Говоря про этанольный мотор, установленный в этом грузовике, стоит упомянуть то, что более 400 городских автобусов Scania, оснащенных этанольными двигателями, сегодня работают в Шведской столице. Подобный силовой агрегат также выделяет на 90% меньше CO2, чем самый «экологически заточенный» дизельный двигатель.

Полноприводной автомобиль Scania G 400 CA4x4HHZ, оснащенный фронтальным отвалом и щеточным оборудованием, предназначен для очистки аэродромных взлетно-посадочных полос. Спецавтомобиль комплектуется 13-литровым биодизельным двигателем DC13 05 (Евро-5) мощностью 400 л.с. и автоматической коробкой передач GA866.

Этот мотор также относится к «продвинутым экологам», так как в его выхлопе CO2 на 35% меньше, чем у стандартного дизеля. Подметальная навеска модели RS 400 MK III фирмы Overaasen A/S устанавливается на седельно-сцепное устройство автомобиля. Рабочая ширина фронтального плуга составляет 5500 мм, а его высота не превышает 2830 мм. Полная масса грузовика достигает 12750 кг. Максимальная скорость специального транспортного средства составляет 55 км/ч.

Завершающим экспонатом стенда Scania стал пожарный автомобиль Scania P 270 4x2, специально адаптированный для службы на территории большого аэропорта. Грузовое шасси оснащено короткой кабиной Scania с дополнительным рядом сидений для экипажа и 9-литровым этанольным двигателем DC9 E02 (стандарта Евро-5) мощностью 270 л.с. и автоматической коробкой передач GA765.

Таким образом, на мюнхенской выставке аэродромного оборудования скандинавы наглядно продемонстрировали свои экологически ориентированные приводы тяжелых транспортных средств специального назначения. ■

ПО-РАЗНОМУ ФИРМЫ ОТМЕЧАЮТ СВОИ ЮБИЛЕИ. ОДНИ НАНИМАЮТ ЗНАМЕНИТЫХ АРТИСТОВ И УСТРАИВАЮТ ЗАГУЛЬНЫЙ КОРПОРАТИВ, ДРУГИЕ СКРОМНО — С ПОДАРКОМ В ВИДЕ ВАФЕЛЬНОГО ПОЛОТЕНЦА КАЖДОМУ РАБОЧЕМУ И ВСЕ. ЭТО ОПЫТ МИНСКОГО ТРАКТОРНОГО ЗАВОДА. А МОЖНО ЗАКАЗАТЬ ДЛЯ СЕБЯ ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ СЕДЕЛЬНЫЙ ТЯГАЧ ПОД НАЗВАНИЕМ DAF XT — ТАК ОТМЕТИЛА 40-Й ГОД СВОЕГО УСПЕШНОГО СУЩЕСТВОВАНИЯ ГОЛЛАНДСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ A. JANSEN TRANSPORT B.V.

Автор текста: Владимир Чехута

ДАФОВСКОМУ ТЯГАЧУ ПРИТАЧАЛИ «НОС»

Необычный «носатый» DAF XT был создан на базе стандартного магистрального автомобиля DAF XF105 при помощи технических специалистов фирмы De Burgh из Эйндховена. Эта компания является дилером марки DAF. Автоперевозчик сознательно выбирал концепцию эксклюзивного капотника при условии, что никакой отсебятины в компоновку бескапотного грузовика вноситься не будет.

> Один этих автомобилей и в 1990-м году продолжал работать на фирму Янсена

То есть, к стандартному тягачу DAF XF105 добавили оригинальный, в ДАФовском стиле, стеклопластиковый капот со встроенным оригинальным передним бампером. Затем смонтировали внутри электропроводку и установили стандартные фары в новое положение. В итоге модернизированный автомобиль, хотя и получил новые детали экстерьера, но стиль голландской марки остался узнаваемым.

Ответ на вопрос, почему фирма Jansen Transport столь необычным образом отметила свой 40-летний юбилей, кроется в истории этого автоперевозчика. В 1971 году господин Янсен создал небольшое транспортное предприятие A. Jansen B.V. Финансовые возможности начинающего предпринимателя были небольшие, и работать его шоферам приходилось на подержанных грузовиках, большинство из которых составляли легендарные капотные грузовики DAF модели NAT/NTT. Кстати, один этих автомобилей и в 1990-м году продолжал работать на фирму Янсена. Машина к тому времени имела более 2,5 миллиона километров на одометре.

Поэтому, отдавая дань памяти и уважения тем автомобилям, хозяин фирмы не реставрировал их к юбилею, а заказал эксклюзив в виде капотного тягача. Такой DAF XT станет продолжателем легендарной модели DAF NAT/NTT.

На данный момент в компании De Burgh осуществляется постройка второго экземпляра капотного грузовика. ■

ТАХОГРАФ ВСЕМ ПОМОЖЕТ?

В СВОЕ ВРЕМЯ МИНИСТЕРСТВО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА, ИМЕЯ В СВОЕМ ПОДЧИНЕНИИ МАССУ АВТОКОЛОНН, НЕ СУМЕЛО ИХ СОХРАНИТЬ, ОСТАВИВ БЕЗ РАБОТЫ МНОГИХ ВОДИТЕЛЕЙ, А АВТОКОМБИНАТЫ БЫЛИ ЗАКРЫТЫ ИЛИ РАСПРОДАНЫ. НЕ ОТ ХОРОШЕЙ ЖИЗНИ БОЛЬШИНСТВО РАБОТАВШИХ НА АТП ВОДИТЕЛЕЙ, ВПУТАВШИСЬ В СТРАШНЫЕ ДОЛГИ, ВЫКУПИЛИ МАШИНЫ И СТАЛИ РАБОТАТЬ САМОСТОЯТЕЛЬНО. ТЕПЕРЬ, КОГДА ОНИ ВСТАЛИ НА НОГИ, ПРЕЕМНИК МИНАВТОТРАНСА В ЛИЦЕ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РФ ВСЕРЬЕЗ СЧИТАЕТ, ЧТО ИМЕЕТ ПРАВО КОМАНДОВАТЬ ЧАСТНЫМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ, ИЗДАВАЯ РАЗЛИЧНЫЕ ПРИКАЗЫ. И В ЭТОМ ОНО ПРАВО!

Автор текста: Алексей Мошков, фото автора

Автобусы, кроме тахографов, «попали» еще и на ГЛОНАСС

Конечно, сами по себе приказы и указания Минтранса никак не обязательны для выполнения водителями и автовладельцами, не имеющими к нему никакого отношения. Но Минтранс – государственный орган, и его указания обязательны для выполнения всеми участниками транспортного рынка, коими являются владельцы грузовых автомобилей. Обязательность выполнения этих указаний достигается путем внесения изменений и дополнений в порядок получения разрешений и лицензий, Правила дорожного движения, Кодекс об административных правонарушениях и Техрегламент.

К чему это я? К проскочившему незаметно для большинства перевозчиков очередному изменению в «Техническом регламенте о безопасности колесных транспортных средств», согласно которому: «Транспортные средства категорий M2, M3, N2 и N3, осуществляющие коммерческие перевозки пассажиров и грузов, подлежат оснащению техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха».

Из «Постановления Правительства РФ от 10.09.2010г. N 706 «О внесении изменений в технический регламент о безопасности колесных транспортных средств» можно узнать что: «Данное требование применяется в отношении указанных транспортных средств, находящихся в эксплуатации с 23 января 2012 г».

В переводе с чиновничьего на человеческий язык это звучит примерно так: Если какой автобус (это M2 и M3) или грузовик (N2 и N3) с 23 января выедет перевозить грузы или пассажиров на платной основе с отсутствующим или неисправным тахографом, его владельцев ждет близкое знакомство со статьей 19.19 Кодекса РФ об Административных правонарушениях. Звучит она так хитро, что прочитав ее и не подумаешь, что каким-то боком эта статья может относиться к автомобильному транспорту:

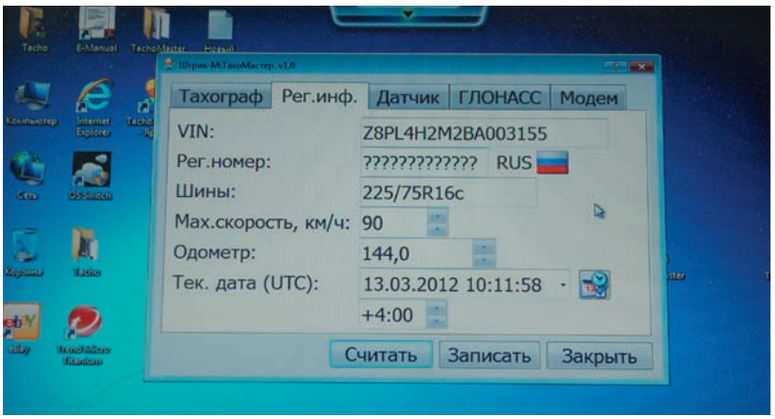
Статья 19.19 Кодекса РФ об административных правонарушениях «Нарушение законодательства об обеспечении единства измерений»

Нарушение законодательства об обеспечении единства измерений в части выполнения измерений, относящихся к сфере государственного регулирования обеспечения единства измерений, …средств измерений или по их ввозу на территорию Российской Федерации и продаже, …не прошедших в установленном порядке поверку, …либо использования в сфере государственного регулирования обеспечения единства измерений, не допущенных к применению в Российской Федерации единиц величин, влечет наложение административного штрафа:

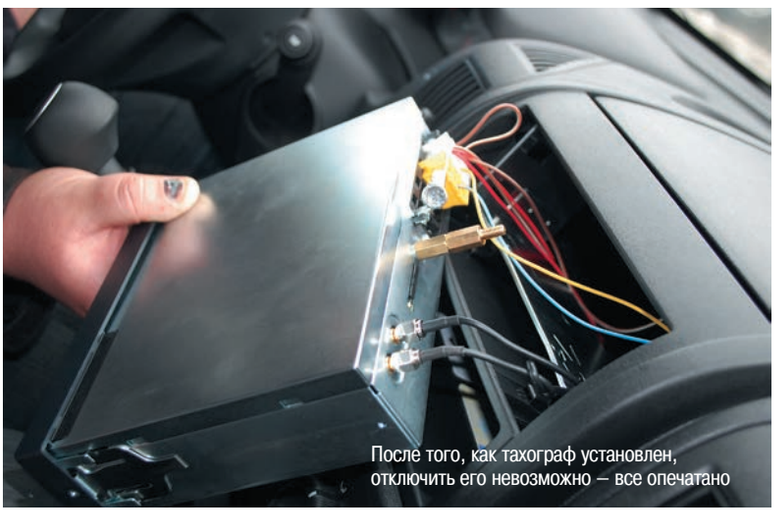
– на должностных лиц в размере от двадцати до пятидесяти тысяч рублей;

– на юридических лиц – от пятидесяти до ста тысяч рублей»

Перед установкой загружаем в память тахографа VIN, разрешенную скорость, параметры шин



Сами по себе приказы и указания Минтранса никак не обязательны для выполнения водителями и автовладельцами, не имеющими к нему никакого отношения



После того, как тахограф установлен, отключить его невозможно – все опечатано

ГЛОНАСС? Ждите! Такая надпись часто появляется на экранах приемников, связанных с этой навигационной системой

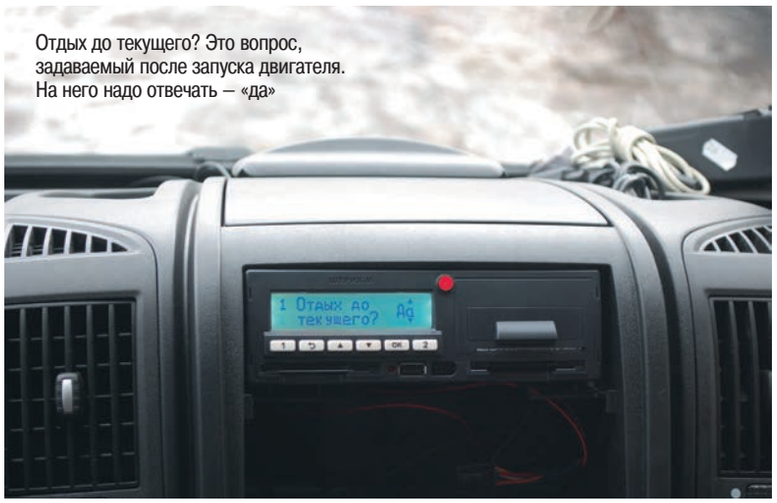
»»

Простым и приземленным языком это означает, что за работу автомобиля без тахографа или с использованием тахографа, не одобренного для применения на территории Российской федерации, а также не прошедшего поверку (тахограф, он же контрольное устройство, – тоже средство измерения) оштрафуют механика, подписавшего путевой лист. Штраф также наложат на фирму. Независимо от того, было ли транспортное средство оборудовано тахографом изначально или нет. Карательные органы в полной готовности! По рапортам полицейских – сотрудники ГАИ «...на 80 процентов обучены правилам работы с тахографами».

Не все так грустно. Во-первых, физических лиц в списке будущих штрафников пока нет. То есть, водителю за отсутствующий или неработающий тахограф не будет абсолютно ничего. До тех пор, пока не внесут соответствующие изменения в КоАП и Правила дорожного движения.

Во вторых, все эти грозные постановления распространяются исключительно на «осуществляющих коммерческие перевозки». Нет точного определения что такое «коммерческая перевозка», но, согласно Гражданскому Кодексу, организация, осуществляющая коммерческую перевозку, должна заключить: «Договор перевозки груза – соглашение, в силу которого перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель груза обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату».

Если я вожу автобетоносмеситель, принадлежащий строительной компании;



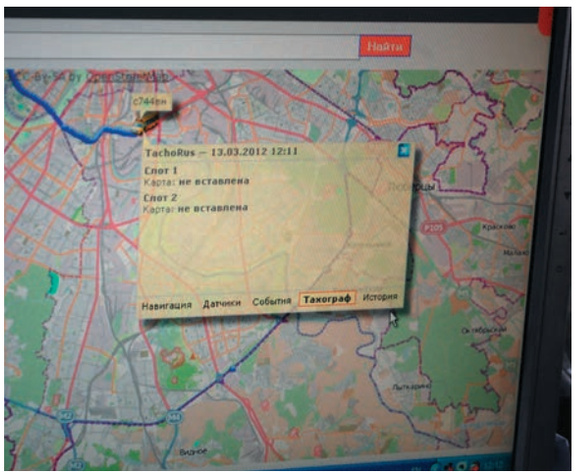
Отдых до текущего? Это вопрос, задаваемый после запуска двигателя. На него надо отвечать – «да»

Тахограф может распечатывать на чеке не только параметры работы водителей, но и результаты самодиагностики

Виды карточек

За работу автомобиля без тахографа или с использованием тахографа, не одобренного для применения на территории Российской федерации, а также не прошедшего поверку (тахограф, он же контрольное устройство, — тоже средство измерения) оштрафуют механика, подписавшего путевой лист. Штраф также наложат на фирму

Договор перевозки груза — соглашение, в силу которого перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель груза обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату



Если ГЛОНАСС все же работает, про машину на маршруте можно узнать немало интересного. Например то, что водитель едет без карты

Эта машина не занимается коммерческими перевозками. Тахограф ей не нужен

При помощи такого слота можно выгружать данные с карты. Некоторые системы выгружают память на флешку. Это очень долго, так что узнавайте подробности перед установкой

если у меня в кузове установлен принадлежащий той же компании компрессор или я просто осуществляю внутрихозяйственную перевозку оборудования с одного строительного объекта на другой при условии, что и груз и автомобиль принадлежат одному и тому же юридическому лицу, – никто ни с кем не заключает никаких договоров, никто никому не перечисляет плату за перевозку. Так же просто купив грузовик и катаясь на нем в свое удовольствие, не перевозя за плату никакие грузы, мне бояться нечего. При одном условии – все эти транспортные средства не должны быть изначально оснащены тахографами. То есть речь идет о достаточно старых машинах. И их еще много. И сдается, все эти «бурилки» на шасси «ЗиЛ-131», самосвалы «ЗиЛ-ММЗ», автовышки на базе «ГАЗ-53» и им подобные машины типа ремонтных летучек протянут еще не один десяток лет.

В-третьих, слухи о том, что «никого не будут штрафовать еще пару месяцев», кажется, подтверждаются фактически. На данный момент я не имею сведений о том, что кого-то оштрафовали по этой статье.

В удивительном государстве мы живем! Одной рукой оно подписывает карательные постановления и в то же время потихоньку шепчет своим подданным: «ну, если вы там еще не готовы, мы вас штрафовать пока не будем. Месяц, может два, а может до лета».

Все это – гиблая отмазка. В любую минуту специально обученный и уполномоченный гаишник или работник транспортной инспекции может прийти на автобазу и поинтересоваться о том, как обстоят дела с тахографами.

Поэтому к «приятной» встрече надо готовиться заранее. Стоит зайти на сайт Министерства транспорта Российской федерации, в качестве дополнительного параметра поиска добавив в запрос фразу «контрольные устройства». Ведь именно так официально называются тахографы. Что смотреть? Смотреть надо список утвержденных к установке контрольных устройств. Список же мастерских, допущенных до их установки и калибровки, лучше смотреть на сайте «Рустахонет».

Они постоянно обновляются и полностью приводить их в »»

журнале нет никакого смысла. Вот примерно так они должны выглядеть (*см. таблицу*).

Полные версии со всеми изменениями можно найти на сайте Минтранса и Рустахонета. Ну а дальше планировать визит в мастерскую для установки либо калибровки тахографа и в уже знакомый нам «Рустахонет» для получения

В любую минуту специально обученный и уполномоченный гаишник или работник транспортной инспекции может прийти на автобазу и поинтересоваться о том, как обстоят дела с тахографами

Номер в реестре (номер клейма)	Код региона	Наименование организации	Руководитель организации	Телефон	E-mail	Юридический адрес	Фактический адрес
RUS 001	39	ООО «ТАХОСЕРВИС-БАЛТ»	Клементьев Максим Геннадьевич	(4012) 597753 (906) 2385060 (4012) 597753	info@tahograf.ru	238310, Калининградская обл., Гурьевский р-н, пос. Малое Исаково, Мелиоративная, 1	238310, Калининградская обл., Гурьевский р-н, пос. Малое Исаково, Мелиоративная, 1
RUS 003	50	ООО «КЛОС»	Тутин Вячеслав Юрьевич	(495) 5147377 (926) 5254561	n.lazerko@list.ru	142717, Московская обл., Ленинский р-н, п. Развилка, ТСК «Филин»	142717, Московская обл., Ленинский р-н, п. Развилка, ТСК «Филин»

карточек к цифровому тахографу. Изучить действующие нормативные документы и заполнить форму для получения карт можно также на его сайте.

Что касается непосредственно установки. Два года назад в нашем журнале уже была опубликована статья «Под колпаком», в которой рассказывалось о порядке оборудования транспортных средств тахографами. Тогда все было проще – цифровые тахографы еще не были допущены к использованию на территории Российской Федерации и на машины устанавливался простой тахограф с «шайбой». Находилось свободное место на панели приборов, подводилось питание, а данные о скорости транспортного средства тахограф получал от импульсного датчика Холла, врезанного в задний мост.

Сейчас времена иные. Современные цифровые тахографы получают данные с одного из каналов антиблокировочной системы. Регистрировать они могут не только скорость, но еще и ускорение и десятки других дополнительных параметров, могут работать в единой связке с так «необходимой» всем владельцам автобусов системой ГЛОНАСС.

Владельцам старых машин по-прежнему можно установить датчик в ведущем мосту. Если же мы имеем дело с отечественным автомобилем-вездеходом, имеющим загерметизированные агрегаты и преодолевающим броды, такое решение не годится. Но можно подключиться к механическому приводу спидометра и снять с него сигнал в любой точке. Для этого есть специальные переходники. В общем, при наличии желания и возможностей тахограф можно установить на любой автомобиль. Какая модель прибора лучше всего подойдет для данного транспортного средства с учетом его конструкции – лучше всего знают в мастерской. Поэтому предварительно стоит проконсультироваться

А вот так выглядят первые строки перечня допущенных к установке тахографов (контрольных устройств).

Сведения об утвержденных типах средств измерений (тахографах)

Номер в госреестре	Наименование	Тип	Изготовитель
43435-09	Тахографы цифровые	ТЦА-02	ЗАО «Измеритель-авто», г. Смоленск

с установщиками, а не приезжать к ним со свежекупленным прибором.

Не факт, что лучшим прибором окажется импортный. Цифровые контрольные приборы отечественных производителей имеют, как минимум, два преимущества.

Во-первых, они подлежат ремонту. Техническая документация этих приборов допускает их ремонт в специализированных мастерских. В случае поломки импортного тахографа никакой ремонт не предусмотрен, и контрольный прибор подлежит замене. Разумеется, можно делать калибровку, но это – все.

Во-вторых, отечественные приборы знакомы с ГЛОНАСС и могут работать в связке с ней. Владелец парка может получать через спутник данные о скорости машины и те, которые определены ГЛОНАСС, а также считанные тахографом. Может он получать данные об использовании контрольных устройств. Например, на одном из снимков видно, что один из автомобилей, ранее оборудованный такой системой, движется в настоящий момент без карточек в приборе. По возвращении на базу водителя ждет разбор полетов. А может и не ждет, если его руководители не озаботились получением карточек. Такие случаи встречаются сплошь и ря-

дом. Далеко ходить не надо. На абсолютно новых автобусах «Iveco», работающих в качестве маршрутных такси в Москве, постоянно горит лампочка, извещающая об отсутствии карты. Поставить тахограф и не иметь карт – это все равно, что купить недешевый грузовой автомобиль и пустить его в эксплуатацию без номеров.

После установки прибор ждет калибровка, которая нужна для определения влияния диаметра шин на точность показаний прибора. Далее тахограф пломбируется. Пломба ставится на место подключения питания к контрольному устройству и отключить его нельзя.

Все, мы «под колпаком»? Прощайте переработки? Да ничуть! Все эти ГЛОНАССы и тахографы нужны для того, чтобы владелец транспортного средства мог контролировать действия водителя, а инспектор на дороге мог проверить соблюдение режима труда и отдыха водителем. Но контроль владелец мог осуществлять и раньше. Вот я, например, когда мои контейнеровозы уезжали на работу в 7 утра и возвращались в 11 вечера, без проблем выписывал им путевки на следующий день. Что изменится, если мне будут доступны их треки? Ничего. То же самое и с тахографом. Сниму я с него данные, увижу время работы одного водителя 17 часов

После установки прибор ждет калибровка, которая нужна для определения влияния диаметра шин на точность показаний прибора

и что – он у меня не поедет на следующий день? Пусть даже не поедет. Раз не поедет, второй, а на третий клиент нашей конторы уйдет к другому перевозчику. А водителю я буду писать «ремонт» и он будет слоняться по двору и получать как дворник? Только если все водители дружно станут отказываться от переработок, тогда будет от всех этих нововведений какой-то толк и реальная польза. А единственный весомый аргумент, который они могут предъявить работодателю – «не поеду – лишат прав». Хотя тахографы есть на 90% грузовых автомобилей, пока что на отсутствие карточки в приборе никто не обращает внимания. Мало кто считывает их данные. А какой смысл, если наказание для водителя в случае нарушения правил пользования тахографами предусмотрено только в том случае, если он осуществляет международную автомобильную перевозку?

Вот соответствующая статья КоАП:

Статья 11.23. Нарушение водителем транспортного средства, осуществляющим международную автомобильную перевозку, режима труда и отдыха:

1. Управление грузовым автотранспортным средством или автобусом при осуществлении международной автомобильной перевозки без контрольного устройства (тахографа) или с выключенным тахографом, а равно с незаполненными тахограммами либо без ведения регистрационных листков, отражающих режим труда и отдыха водителей, влечет наложение административного штрафа в размере до двух тысяч пятисот рублей.

(в ред. Федерального закона от 22.06.2007 N 116-ФЗ)

2. Нарушение установленного режима труда и отдыха водителем грузового автотранспортного средства или автобуса, осуществляющим международную автомобильную перевозку, влечет наложение административного штрафа в размере от пятисот до одной тысячи рублей.

(в ред. Федерального закона от 22.06.2007 N 116-ФЗ)

Правительству следует быть последовательным. И коли уж оно заставило всех перевозчиков поставить дорогостоящие технические приблуды, позволяющие контролировать рабочее время, оно должно ввести какую-то ответственность за нарушение режима труда и отдыха и назначить контролирующие органы. А то, что происходит сейчас – это все равно, что обвесить город телекамерами, регистрирующими все грабежи и убийства, и остановиться на этом.

P.S. А ведь законодатели забыли, что перевозками грузов в наших городах и даже в столице занимаются не только грузовики, но и тракторы с прицепами. Им никакой тахограф не нужен. Жаль, на межгороде работать такие штуки не годятся – скорость и управляемость подкачала. ■

Про трактора законодатели забыли

Единственный весомый аргумент, который они могут предъявить работодателю – «не поеду – лишат прав»

АЛЕКСЕЙ МОШКОВ, ФОТО «МАН ТРАК ЭНД БАС РУС»

СДЕЛАНО ДЛЯ ЛЮДЕЙ

КОГДА РЕЧЬ ЗАХОДИТ О СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЙ ТЕХНИКЕ НА ШАССИ «MAN», В ПРЕДСТАВЛЕНИИ БОЛЬШИНСТВА ВОДИТЕЛЕЙ В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ВОЗНИКАЮТ САМОСВАЛЫ И ДРУГАЯ СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА. НО И В СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ НИШЕ, БЛАГОДАРЯ СОВМЕСТНОЙ РАБОТЕ «MAN» С ПРОИЗВОДИТЕЛЯМИ СПЕЦИАЛЬНЫХ НАДСТРОЕК, МОЖНО ВСТРЕТИТЬ ОЧЕНЬ ИНТЕРЕСНЫЕ МАШИНЫ.

К таким относится комбикормовоз модели 664805, построенный на шасси MAN TGS 33.430. Как известно, для грузов типа комбикорма, муки и им подобных применяется пневматическая выгрузка, а значит, емкость машины в течение этого времени находится под давлением, которое достигает двух атмосфер. Вроде немного, но если подсчитать усилие, стремящееся в момент разгрузки разорвать цистерну, оно окажется в районе тысячи тонн. Понятно, почему аналогичные цистерны советского производства выполняли в виде толстостенных стальных сосудов. Но возить такую тяжесть накладно. Снижается весовая отдача, повышается центр тяжести автомобиля. Да и сталь – не лучший материал для пищевой продукции.

В плане снижения веса, обеспечения выполнения санитарных требований самый лучший материал – алюминий. Но с алюминием работать непросто. А создать достаточно объемный алюминиевый сосуд, не просто герметичный, а и работающий под давлением – еще сложнее. Мало того, этот сосуд не находится на шасси грузовика, испытывающего на себе все прелести российских дорог. А в цистерне находится не воздух, а достаточно тяжелый груз, масса которого достигает 15 тонн. Значит, сосуд должен не только противостоять давлению воздуха, но и работать как обычный кузов. Поэтому созданная в тесном контакте «МАН Трак энд Бас РУС» и Чебоксарского предприятия «Сеспель» машина для перевозки комбикорма – отнюдь не простая «бочка на колесах».

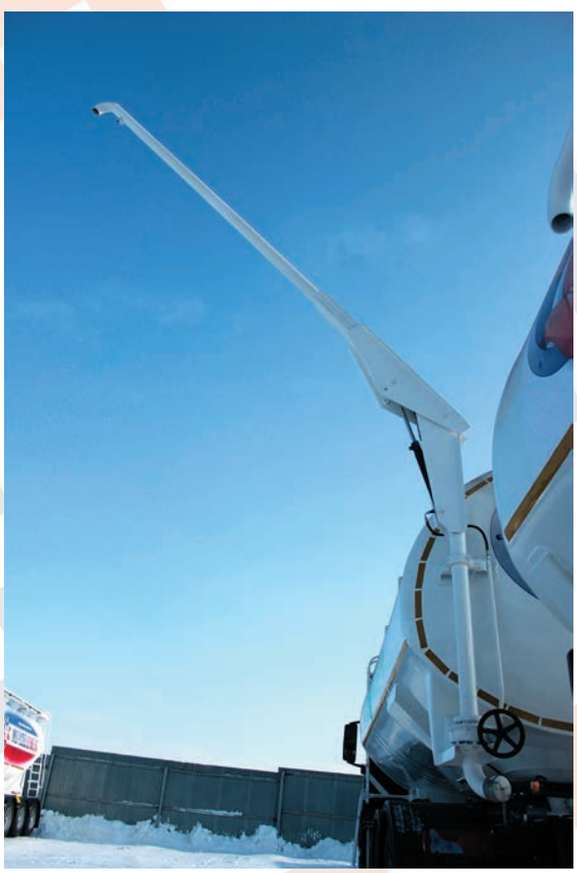
Помимо необходимости выгрузки под давлением существует и другая проблема – откуда же взять это самое давление. Подключаться к воздушной сети предприятия, где производится выгрузка, нельзя. Как правило, стационарные компрессорные установки щедро гонят в магистраль мас-

КРАТКИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ:

Комбикормовоз модели 664805 – (25 м²) MAN TGS 33.430 6x4 BB-WW с прицепом-цистерной 860224 – (25 м²)

Шасси:
Тип: MAN TGS 33.430 6x4 BB-WW (L26WDG10)
Мощность/эк. класс двигателя – 430 л.с./EURO-3
КПП – 16S 222 OD
Подвеска – рессорная
Тормоза: передние – дисковые, задние – барабанные
Кабина – дневная «М»
Прицеп-цистерна модели 860224 – (25 м²), производства «ЗАО Чебоксарское предприятие «Сеспель», двухосный, с односкатной ошиновкой, пневмоподвеска BPW, тормозная система WABCO

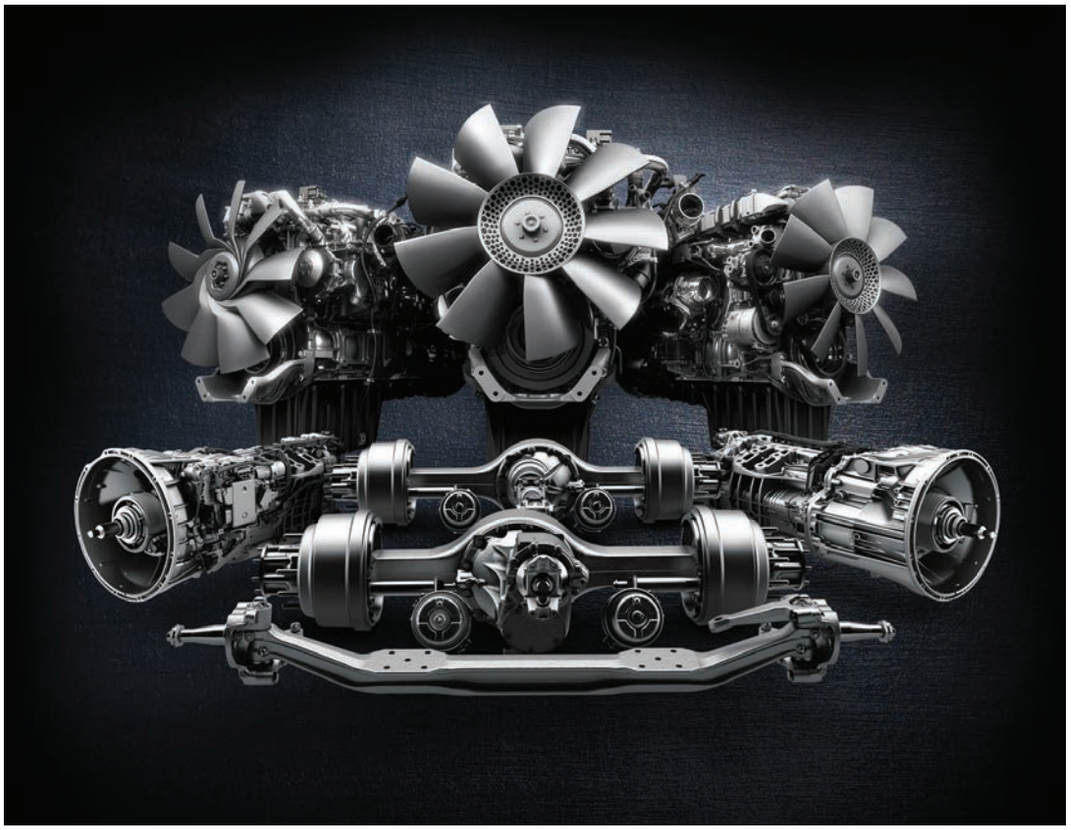
ло вперемешку с водой. Компрессор тормозной системы автомобиля явно не предназначен для того, чтобы производить большие объемы сжатого воздуха. Компрессоров, работающих от коробок отбора мощности (КОМ), просто не существовало. Впрочем, и сами КОМы на большинстве автомобилей не устанавливаются.



«Выход» советские конструкторы подобной техники находили в установке компрессоров промышленного образца, работающих от сети в 380 В. Подключать-отключать их, особенно в мокрую погоду, было крайне опасно, да и заземление автомобиля, стоящего на асфальте на резиновых колесах, обеспечить было проблематично. А еще большую радость вызывала необходимость лазить наверх цистерны для открытия загрузочных люков.

В комбикормовозе модели 664805 все сделано для удобства и безопасности, а также сохранности перевозимого груза. Компактно установленный, работающий от коробки отбора мощности, винтовой компрессор не использует масло для смазки винтов. Значит, его попадание в емкость и перевозимый груз исключается. Предусмотрены удобные лестницы и нескользящие мостики для нахождения обслуживающего персонала, по-человечески выполненные пеналы для разгрузочных шлангов. Для подачи комбикорма в необорудованные емкости имеется 8-метровый гусак. Полнота разгрузки обеспечивается пневматическими вибраторами. К машине прилагается прицеп с 25-кубовой емкостью, что позволяет увеличить объем перевозимого груза вдвое. ■

ТРАНСМИССИИ DETROIT



Автор текста: А. В. Карасев. Фото Daimler Trucks North America LLC.

КОМПАНИЯ DAIMLER TRUCKS NORTH AMERICA LLC, СЕВЕРОАМЕРИКАНСКИЙ ДИВИЗИОН АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА DAIMLER AG, РАСШИРИЛА СВОЮ ЛИНЕЙКУ АГРЕГАТОВ ТРАНСМИССИИ, ПРЕДЛАГАЕМЫХ ПОД БРЕНДОМ DETROIT™.

Бренд Detroit Diesel известен давно. Заводы компании 70 лет выпускали двигатели. Осенью прошлого года произошел ребрендинг компании. Она стала называться просто – Detroit. Изменение названия связано с тем, что под этим брендом стали предлагаться также одиночные и тандемные ведущие мосты, рулевые оси для тяжелых грузовиков.

Совсем недавно предложения компании охватили силовую линию полностью – Daimler Trucks North America вывел на североамериканский рынок 12-ступенчатую роботизированную коробку передач. Такие агрегаты хорошо известны в Европе. Коробка передач может оснащаться прямой или повышающей передачей, управляться как в ручном, так и в автоматизированном режиме. Она предназначается для агрегатирования с дизелем DD15, развивающим мощность до 560 л.с. Двигатель DD15 устанавливается на тяжелых грузовиках Freightliner Cascadia.

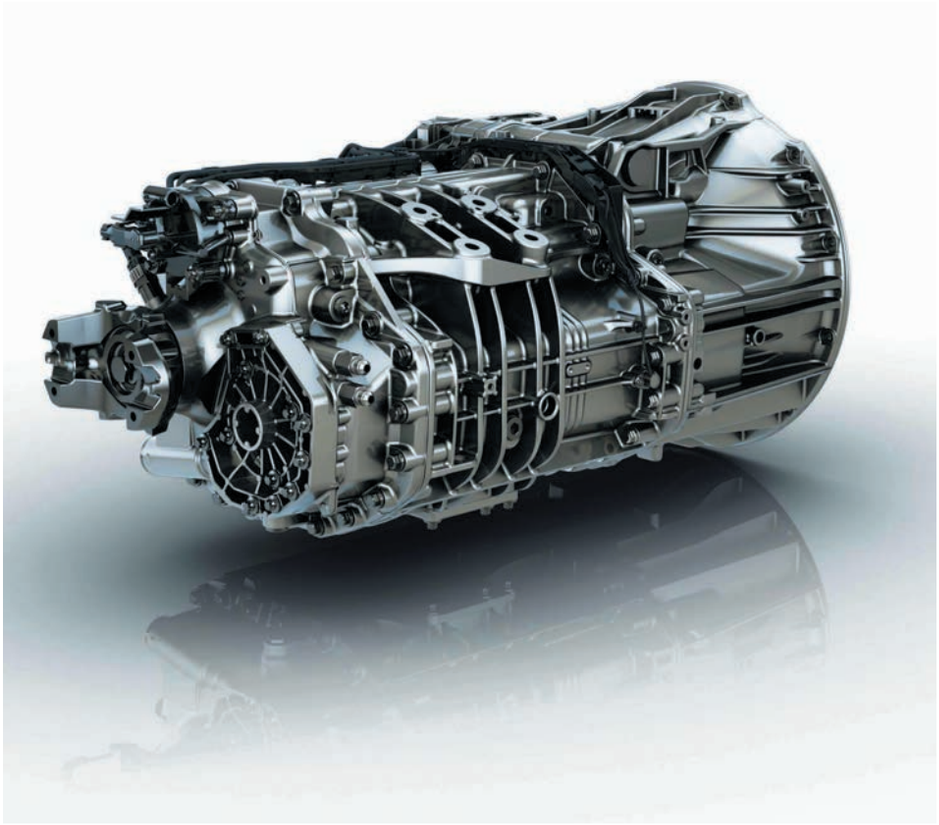
В автоматизированных коробках передач Detroit применяются самые передовые решения, направленные на экономию топлива, такие как EcoRoll. Коробка передач может «пропускать» низшие передачи, позволяя грузовику быстрее достигнуть эксплуатационной скорости. Картер коробки передач изготовлен из алюминия, что позволяет сделать агрегат легче примерно на 136 кг по сравнению с коробкой передач, имеющей чугунный корпус.

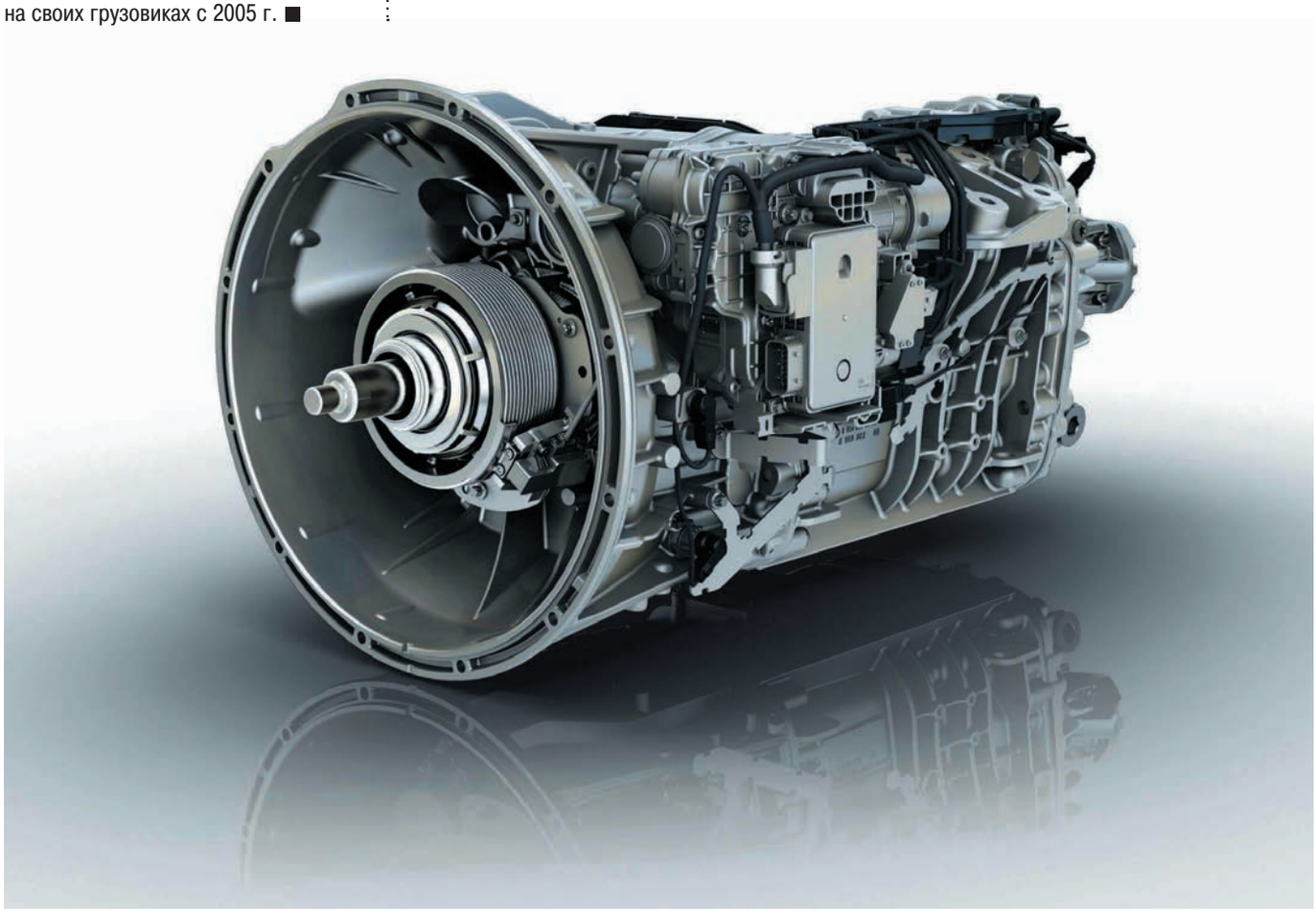
Вывод на североамериканский рынок автоматизированной коробки передач делает компанию Detroit единственным OEM-производителем (Original equipment manufacturer), который может предложить полную линейку агрегатов трансмиссии. Андреас Реншлер (Andreas Renschler), глава Daimler Trucks и член правления Daimler AG, считает трансмиссию центральной частью в будущем поколении продуктов компании. «Это не только сердце грузовика, это сердце цепочки, создающей ценность грузовика. Она дает больше 50% ценности грузовика, – говорит Реншлер. – Мы работаем над оптимизацией трансмиссии в общем, а не только над совершенством отдельных ее компонентов. Мы полагаем, что это как раз то, что хотят клиенты, так мы понимаем их потребности лучше, чем поставщики отдельных агрегатов. Сбалансированная трансмиссия позволяет сократить расход топлива, повысить характеристики и надежность грузовика».

Автоматизированная коробка

передач Detroit предлагает ряд дополнительных функций. В их число входят система Hill-Start Aid, а также круиз-контроль с расширенными возможностями. Hill-Start Aid помогает начать движение на подъеме, предотвращая скатывание грузовика назад. Круиз-контроль оснащается улучшенным дисплеем. Рычаг переключения передач, управляющий режимами работы коробки (автоматический, ручной, торможение) имеет улучшенную эргономику.

Крупносерийное производство трансмиссий намечено организовать в 2013 г. В течение этого года будут доступны демонстрационные комплекты. Автоматизированные коробки передач Detroit представляют собой продукт, созданный благодаря глобальным возможностям Daimler. Немецкий концерн устанавливает автоматизированные коробки передач на своих грузовиках с 2005 г. ■





Автор текста: Андрей Бессмертный, фото автора

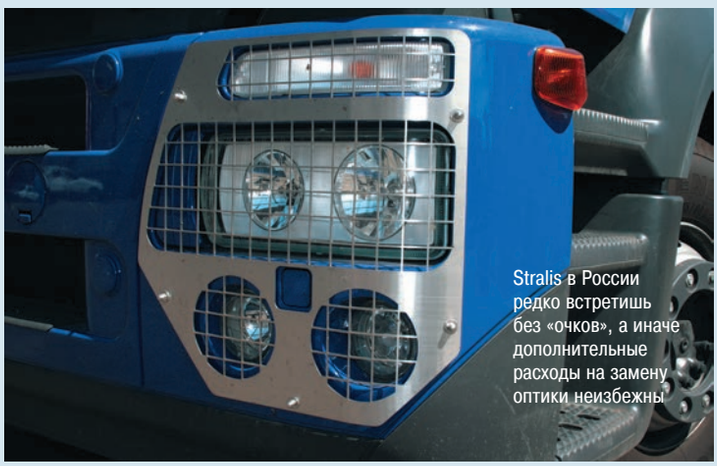
НЕМЕЦКИЙ «ИТАЛЬЯНЕЦ» В РОССИИ

КОГДА-ТО В РОССИИ ПОКЛОНЯЛИСЬ ЛЮБЫМ ГРУЗОВЫМ ИНОМАРКАМ. НО СЕЙЧАС, КОГДА ВСЕ «ИНОСТРАНЦЫ» РАСПРОБОВАНЫ, ЧЕМ-ТО УДИВИТЬ ДАЛЬНОБОЙЩИКОВ ТРУДНО. В ПЕРИОД ПОДЪЕМА РЫНКА И ОСТРОЙ НЕХВАТКИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ТРАНСПОРТНИКИ ПОКУПАЛИ ВСЕ ПОДРЯД, ЛИШЬ БЫ НЕ СТОЯТЬ. В ТАКИХ УСЛОВИЯХ НЕКОТОРЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ ВПЕРВЫЕ СТАЛИ ИМЕТЬ ДЕЛО С IVECO STRALIS — АВТОМОБИЛЕМ ИТАЛЬЯНСКОЙ МАРКИ, СОБИРАЕМЫМ В ГЕРМАНИИ. ЧЕГО ЖДАТЬ ОТ «ИТАЛЬЯНЦА» В РОССИИ — ПОКАЗЫВАЕТ ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ.

G7: ЭМОЦИИ И РЕАЛИИ

В прошлом году транспортно-экспедиторская фирма «Fahrenkötter» из Германии обнародовала результаты исследования, проведенного совместно с журналом «Lastauto Omnibus». В течение трех лет она выявляла сильные и слабые стороны машин семи ведущих европейских производителей – так называемой «Большой семерки» или G7. Опытным путем устроители исследования стремились добиться беспристрастных оценок и получить данные о реальных эксплуатационных затратах.

В поле зрения специалистов отрасли попали низкорамные грузовики DAF XF105, IVECO Stralis AS, MAN TGA, Mercedes-Benz Actros III, Renault Premium DXI, Scania R, Volvo FH13. Все машины с колесной формулой 6x2, что обусловлено спецификой бизнеса



Stralis в России редко встретишь без «очков», а иначе дополнительные расходы на замену оптики неизбежны

Вот она, российская действительность: «запаска», прикованная к раме стальной цепью – попробуй укради!

Наши дороги мстят иномаркам: сломанная «юбка» переднего бампера встречается сплошь и рядом

Самые низкие эксплуатационные расходы на счету Renault Premium DXI: по общим затратам себестоимость одного километра пробега составила 63,34 евроцента

компании: международная перевозка сельхозтехники, развозных автомобилей для курьерской службы и кемперов. Под кабиной «подопытных» грузовиков были установлены дизельные двигатели мощностью 400-420 л.с. Для работы отобрали лучших водителей с экономичным стилем вождения. За три года эксплуатации каждый накрутил 400 тыс. км, что соответствует среднестатистическим по отрасли 130-150 тыс. км в год.

По условиям теста один день простоя из-за ремонта приравняли к 500 евро, которые мог заработать зафрахтованный грузовик без поломки. Расходы на устранение механических повреждений (вмятина на двери, окраска поцарапанного бампера и пр.) в стоимость эксплуатации не включали – такое может произойти с любой маркой и моделью автомобиля. А вот остальные итоги взвешивали очень тщательно.

Когда специалисты подсчитали все затраты и суммировали показатели, выяснилось, что самые низкие эксплуатационные расходы на счету Renault Premium DXI: по общим затратам себестоимость одного километра пробега составила 63,34 евроцента. Практически такую же низкую стоимость владения обеспечивает Mercedes-Benz Actros третьего поколения – 63,76 евроцента на километр. На третьем месте IVECO Stralis AS с результатом 64,06 евроцента. Четвертый результат показал DAF XF105 – 64,59 евроцента, пятый (65,36 евроцента) у Volvo FH13. Почти одинаковы затраты у MAN TGA (66,72 евроцента) и Scania R (66,82 евроцента).

Минимальный расход топлива показали Renault Premium и Volvo FH – соответственно 32,4 и 32,6 л/100 км. Значение в 33,5 и 33,9 л на «сотню» – у Mercedes-Benz Actros и IVECO Stralis. Одинаковое потребление на уровне 34,8 л/100 км зафиксировано у Scania R и DAF XF, а замкнул группу MAN TGA, потреблявший 35 л/100 км. При этом расход реагента AdBlue

Неповрежденные боковые дефлекторы хорошо удаляют грязь с боковин, чего не скажешь о треснутых деталях

»»

Слабое звено задних щитков – верхняя часть: при езде с полуприцепом она часто ломается, а иногда ее просто теряют

Дальнобойщики уважают тягачи с топливным баком максимально возможного объема, в данном случае – 800 л

находился в пределах от 1,4 л/100 км у DAF XF до двух литров у IVECO Stralis и MB Actros. Три марки из семи не имели ни одного дня простоя: Mercedes, Scania и Renault, а максимальное пребывание на приколе в течение 8 дней – у IVECO.

Постоянные расходы участников теста выглядели следующим образом: от 22,94 евроцента на километр у IVECO Stralis и 24,05 у DAF XF до 26,19 евроцента у Volvo FH и 25,62 у Scania R. Минимальные переменные затраты потребовались Renault Premium DXI (38,58), Volvo FH13 (39,17) и MB Actros III (39,26), а максимальные – MAN TGA (42,63), Scania R (41,20) и IVECO Stralis AS (41,12). В золотой середине оказался DAF XF105: его значение составило 40,54 евроцента на километр.

Таким образом, IVECO Stralis хотя обладает одним из лучших показателей по стоимости перевозки груза на один километр, у него самый большой расход реагента AdBlue, он самый «ломкий» или если хотите – проблемный. Чаще и дольше других европейских одноклассников он нуждается в ремонте, а его переменные затраты – в числе самых высоких в «Большой семерке».

ТОП И ПОП В ЗАКАЗАХ

Исторически сложилось так, что IVECO – не самая популярная марка грузовиков в России. Средний возраст этих машин, осуществляющих коммерческие рейсы за рубеж, составляет около семи лет. За последний год в рейтинге самых востребованных перевозчиками машин марка IVECO с восьмой позиции поднялась на пятую. Во многом это вызвано новой политикой продаж и поставками членам Ассоциации международных автоперевозчиков по фиксированной (притом низкой) стоимости.

Появившись в 2002 году, Stralis победил в международном конкурсе Truck of the Year и получил титул «Грузовик года 2003». Тогда его отрыв от ближайшего преследователя стал вторым по величине за всю 30-летнюю историю конкурса: 52 балла (102 против 50 баллов у серебряного призера – DAF XF95). Но выход автомобиля на европейские рынки не был устлан розами: поначалу эксплуатационники столкнулись с отказами бортовой электроники. У многих свежи в памяти и воспоминания, связанные с проблемами работы этих машин в Прибалтике. Тем не менее, спрос на Stralis внушительный: только первое поколение машин выпущено в количестве свыше 90 тыс. экземпляров.

За последний год в рейтинге самых востребованных перевозчиками машин марка IVECO с восьмой позиции поднялась на пятую

Седло надо смазывать не реже одного раза в полмесяца, а лучше – еженедельно. И хорошо бы его содержать чистым…

Завод скрупулезно ведет статистику клиентских заказов, согласно которой каждый второй Stralis перевозчики выбирают в топовой комплектации – с самой комфортабельной кабиной Active Space. Ровно треть приходится на долю автомобилей в варианте Active Time и оставшиеся 17% – на Active Day. Кстати, на старое шасси Stralis первого поколения можно поставить новую кабину Cube, чем пользуются некоторые перевозчики в России.

Клиентские заказы на 16-ступенчатые механические и 12-ступенчатые автоматизированные коробки передач распределяются примерно поровну, а доля востребованных 16-ступок EuroTronic 2 в сравнении с объемами их поставок невелика. Самые популярные магистральники – седельные тягачи с колесной формулой 4х2, хотя есть и 6х2. Для международных и межрегиональных грузоперевозок транспортники предпочитают брать машины с двигателями Cursor 13 мощностью 430 и 480 л.с., производимыми во Франции. Автомобили выпускают в Ульме (Германия) и Мадриде (Испания). В Россию, как уже отмечалось, поставляют новые грузовики немецкой сборки. Общее число возможных вариантов – более 200, а суммарная численность всех модификаций и комплектаций – около 5,5 тыс.

Машину 2008 г. с двигателем в 480 л.с., 16-ступенчатой «механикой» ZF, автономным отопителем и с пробегом более 500 тыс. км можно приобрести примерно за 2 млн руб. (50 тыс. евро) или чуть меньше. Более свежие версии обойдутся дороже. Цены на новую технику открываются только потенциальным клиентам, но известно, что самая простая версия AT440S35 T/P RR с низкой кабиной без спойлера, одной полкой, EBS, ABS, автономным отопителем, 430-сильным мотором и 16-ступенчатой механической коробкой передач доступна по цене от 67 тыс. евро.

Для международных и межрегиональных грузоперевозок транспортники предпочитают брать машины с двигателями Cursor 13 мощностью 430 и 480 л.с.

В Россию поставляют четыре базовых версии магистральных тягачей, включая бюджетную Stralis AT440S35 T/P ценой от 67 тыс. евро. Адаптация для РФ отмечена буквами RR в спецификации, что подразумевает подготовку для тяжелых условий эксплуатации: усиленную раму и балку заднего моста; подогрев топливоприемника, бака и фильтров, фильтр с датчиком наличия воды и влагоотделителем. Увеличению продаж Stralis в России способствовало расширение лизинговых программ. За последнее время размер авансового платежа снизился втрое, с 35 до 10%, а срок действия лизингового договора увеличился вдвое – с двух до четырех лет.

БЕЛОРУСЫ ПОДСЧИТАЛИ...

Перевозчики знают, насколько полезным бывает опыт сравнительной эксплуатации. По грузовикам тяжелого класса такие испытания регулярно устраивают различные организации. Не так давно это провел Белорусский НИИ «Транстехника» по заказу БАМАП – Белорусской ассоциации международных автоперевозчиков. Институт подготовил анализ надежности отечественных и импортных грузовиков, занятых в грузоперевозках в/из Италии, Беларуси, России и Казахстана. Наряду с другими сравнивался IVECO Stralis AS440S43, оснащенный двигателем Cursor 10 Евро-3.

Длительность транспортной работы на исследуемых тягачах составила почти полтора года, объем грузоперевозок достиг 2,8 млн. т-км. С момента покупки все автомобили прошли до 180 тыс. км. По каждой машине была составлена аналитическая записка с подробной и беспристрастной детализировкой эксплуатационных расходов. В этом списке по надежности Stralis AS440S43 занял третье место, уступив Volvo FH12 и МАЗ-MAN-543268. Сред- »»

Передние колесные диски очень чувствительны к ударам. И беречь их нужно как зеницу ока, иначе готовьте 269,43 евро за штуку

Передняя блок-фара

В Россию поставляют четыре базовых версии магистральных тягачей, включая бюджетную Stralis AT440S35 T/P ценой от 67 тыс. евро

Первые 100 тыс. км он практически шел в лидерах, и только потом на технике стали «вылезать» поломки

Фильтр воздушный

Фильтр масляный

няя наработка на отказ и повреждение у Stralis AS440S43 составила 16,3 тыс. км, тогда как у его соперников – 53,1 и 24,65 тыс. км соответственно. Если переводить эти цифры на интервал между рекомендованными ТО в России, получается, что в среднем между заездами на плановое техобслуживание IVECO четырежды устранял неполадки. Понятно, что пять участвовавших в тесте машин – это не 50, но ведь и не одна машина, на которую можно было бы свалить все неудачи.

На протяжении всех 180 тыс. км пробега на Stralis AS440S43 не возникло ни одной серьезной поломки, которая бы вызвала остановку грузоперевозок. Более того, первые 100 тыс. км он практически шел в лидерах, и только потом на технике стали «вылезать» поломки. Выявившиеся через год эксплуатации отказы и повреждения как раз и ухудшили отчетные показатели, составив среднеарифметические 15,8 неполадок на один автомобиль. Самыми ощутимыми неисправностями, заставившими водителей обращаться в ремзону, на Stralis AS440S43 стали: по две замены бортового компьютера, амортизаторов и пневморессор, а также по одной замене радиатора отопителя кабины, передних ступичных подшипников, пневмоподушек и фена кабины, ветрового стекла и регулировочных рычагов тормозных механизмов.

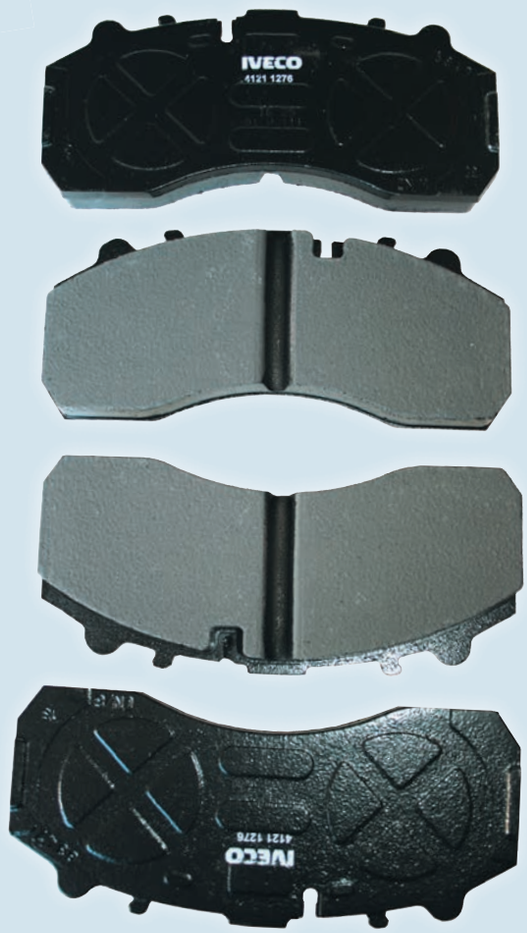
Специалисты отмечают, что время простоя в сервисе у Stralis AS440S43 оказалось меньше среднестатистического, т.е. меньше, чем у конкурентов – 2 дня против общего показателя 2,2 дня. Однако по стоимости оригинальных запасных частей итальянский тягач проиграл автомобилям других марок. На отрезке в 180 тыс. км в среднем на один тягач из пяти пришлось потратить $1153,26 (для сравнения: у Volvo FH12 – $515,7). Правда, львиная доля затрат, подпортившая статистику, пришлась на бортовые компьютеры – их замена обошлась в несколько тысяч «зеленых».

Зато, если сравнивать результаты первого этапа испытаний (в среднем 86 тыс. км, или примерно половина от пройденных 180 тыс. км), картина совершенно иная.

В списке дефектов оказались лопнувшее лобовое стекло, отказавший бортовой компьютер и «умерший» фен кабины. Общая трудоемкость ремонта составила 2,9 человеко-часа, что в 18 раз меньше, чем для МАЗа, и в 8,6 раза, чем для МАЗ-MAN. Правда, стоимость запчастей и здесь испортила всю картину: затраты на них оказались в 10 раз выше, чем у Volvo, в 5 раз, чем у МАЗ и в 3 раза, чем у МАЗ-MAN. Удельные эксплуатационные затраты без учета топлива составили $0,27 на 1000 км, что в 2,5 раза ниже, чем на белорусской технике. С учетом топлива эти показатели равны $9,5 на каждую пройденную тысячу километров пути.

Таким образом, по подсчетам специалистов, при пробеге в 86 тыс. км возможная экономия эксплуатацион-

Передние тормозные колодки



УДЕЛЬНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ЗАТРАТЫ БЕЗ УЧЕТА ТОПЛИВА СОСТАВИЛИ $0,27 НА 1000 КМ, ЧТО В 2,5 РАЗА НИЖЕ, ЧЕМ НА БЕЛОРУССКОЙ ТЕХНИКЕ

ных затрат на Stralis AS440S43 составляет: по сравнению с МАЗ-544069 – $1049, с МАЗ-MAN-543268 – $2600 и с Volvo FH12 – $3200. Но не будем забывать, что после 100 тыс. км картина изменилась кардинальным образом…

Выигрышной стороной Stralis AS440S43 стала его экономичность: удельный расход топлива на всем исследуемом отрезке в 180 тыс. км составил 31,8 л/100 км, что в среднем на 2 л/100 км меньше, чем у автомобилей белорусского производства. Из-за высокой стоимости оригинальных деталей итальянский флагман показал самые большие эксплуатационные затраты без учета топлива: $1,06 на 1000 тонно-километров. Для сравнения: у шведских автомобилей этот показатель составил $0,76, или на 30 центов лучше.

По сумме всех основных факторов, влияющих на себестоимость перевозок, удельные эксплуатационные затраты Stralis AS440S43 с учетом топлива составили $11,7/1000 т-км. С этим показателем он занял третье место в четверке, обогнав МАЗ-544069 на 10 центов из расчета 1000 тонно-километров. А среднестатистическое отставание от лидера, Volvo FH12, составило 91 цент. Справедливости ради нужно отметить, что приведенные выводы не могут считаться абсолютными и окончательными, поскольку с увеличением пробега после 180 тыс. км возможно изменение динамики роста отдельных показателей. Иными словами, затраты на ремонт, ГСМ и прочее могут изменить сложившийся в испытаниях статус-кво.

Анализ эксплуатационных свойств седельного тягача IVECO Stralis (данные НИИ «Транстехника»)

Параметры эксплуатации	Данные испытаний
Технико-экономические показатели	
Пробег: общий/с грузом, км	180740/158170
Грузооборот, тыс. км	2698,59
Число автомобиле-дней в хозяйстве/в рейсах	461/441
Число автомобиле-дней в ремонте/на ТО	2,2/2,2
Общее время в рейсах/ в движении, ч	3617,84/2698,98
Расход топлива: суммарный, л/удельный, л/100 км	57443/31,8
Затраты на ТО, долл. США	1424,50
Затраты на ремонт, долл. США	220,85
Расходы на запасные части, долл. США	1153,26
Расходы на эксплуатационные материалы, долл. США	50,86
Показатели эффективности	
Коэффициент использования пробега/грузоподъемности	0,88/0,79
Коэффициент выпуска автомобиля на линию	0,95
Коэффициент использования рабочего времени/светлого времени суток	0,75/0,33
Коэффициент эффективности	0,161
Показатели надежности	
Средний параметр потока отказов, отказ/1000 км	0,069
Трудоемкость текущего ремонта, человеко-часов	17,30
Удельные эксплуатационные затраты: без учета топлива/с учетом топлива, долл. США/1000 т-км	1,06/11,70

Выигрышной стороной Stralis AS440S43 стала его экономичность: удельный расход топлива на всем исследуемом отрезке в 180 тыс. км составил 31,8 л/100 км

ПРОБЛЕМЫ — КАК ЗАНОЗЫ…

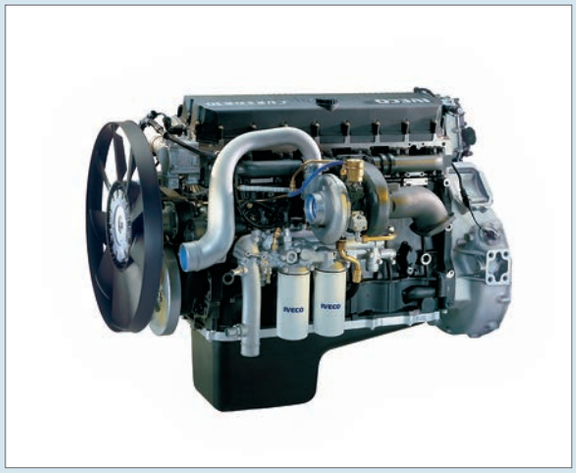
Уровень послепродажного сервиса в России пока слишком далек от европейских стандартов, но перемены к лучшему есть. Например, марка активно укрепляет свои позиции в регионах и развивает телесервис. Последнее обстоятельство позволяет точно диагностировать неисправности и тратить минимум времени на ремонт.

Нужно отдать должное итальянцам: представляя в начале 2007 года новый Stralis, они честно признались: у его предшественника были проблемы с электроникой. В частности, периодически давал сбои бортовой компьютер. Возникали неполадки в некоторых блоках управления и, говоря современным сленгом, «глючили» электрические цепи. Поэтому Stralis в новой редакции получил улучшенную защиту цепей, а объем электропроводки был уменьшен почти наполовину.

Российские транспортники, эксплуатирующие в автохозяйствах Stralis десятками, выделяют характерные для этого автомобиля отказы. В этом перечне есть пустяковые претензии вроде перегоревшего обогрева зеркала заднего вида, хотя для ненастной погоды пустяковой проблему не назовешь. Вызывает нарекания блок управления стеклоочистителем – он отказывает не только в морозную погоду, но и в теплое время года. Задний кронштейн опоры двигателя нужно усиливать. Его часто приходится менять из-за высокой вибронагруженности, хотя магистральный Stralis практически не съезжает с асфальта.

Наряду со всеми возможными проблемами IVECO Stralis обладает и рядом достоинств. Прежде всего, это низкий расход топлива. Кроме того, автомобиль хорошо приспособлен не только для обслуживания на фирменных СТО, но и для технического ухода собственными силами. Исключение, пожалуй, составляют случаи компьютерной диагностики двигателя, электронных систем и блоков управления. Выполнить ТО на этой машине не настолько просто, как, скажем, на американских грузовиках, но и не настолько сложно, как на некоторых европейских. Для замены масла и фильтров никакого инструмента не требуется – достаточно иметь любой съемник: ременной, цепной и т.д.

Сервисные специалисты столичного региона отмечают, что на обслуживание обращаются, в основном, новые машины с заводской гарантией. Это наводит на мысль о том, что ряд транспортных компаний дальнейшее обслуживание »»



автомобилей осуществляет своими силами. В первую очередь это касается транспортных операторов, работающих в Западной Сибири.

Исходя из практики обращений, первые незначительные поломки на новых IVECO Stralis возникают при пробеге 20-60 тыс. км, т. е. еще до первого планового техобслуживания. По автомобилям, пригоняемым из Европы, обращений больше. Связано это с тем, что такие машины, как правило, отходили половину своего ресурса и на спидометрах у них по 500-600 тыс. км. Если километраж менее 400 тыс. и дата изготовления не старше 2009 года, автомобиль считается свежим. Проблем с такой техникой меньше, но и цена выше тех же тягачей 2008 года.

Импортированные из стран Бенилюкса «седельники» чаще всего встречаются в исполнении 6x2 с кабиной Active Space красного цвета

Механики фирменных СТО отмечают, что у подержанных автомобилей возможны проблемы с коробкой передач, сцеплением и пневмосистемой. Поскольку неизвестно, в каких условиях и в каком режиме эксплуатировался конкретный экземпляр, не исключаются проблемы с двигателем. Дефекты вроде застучавшего мотора встречаются редко, а вот скрытых – сколько угодно. И чтобы не попасть в неприятную ситуацию на дороге, на автомобиле с пробегом по Европе и пусть даже без пробега по РФ нужно проводить комплексную диагностику.

Задний кронштейн опоры двигателя нужно усиливать. Его часто приходится менять из-за высокой вибронагруженности

В целом технари отмечают: Stralis – очень удобный для ремонта автомобиль, в этом его сила. В копилку положительных отзывов водители кладут высокий уровень комфорта и продуманную эргономику: все-таки это не китайский грузовик с дешевой отделкой кабины. Общий ресурс автомобиля составляет около 1,2 млн. км, и в этом плане Stralis на одном уровне с европейскими машинами того же класса. Но чем больше пробег – тем выше затраты на содержание грузовика, и не будем забывать: запчасти для него не из дешевых. Неудивительно, что профессионалы не рекомендуют эксплуатировать Stralis с пробегом более 1 млн. км – хлопот не оберетесь, а расходы больно ударят по карману. И в этом слабость автомобиля, поскольку у многих европейских аналогов в этом смысле дела обстоят лучше.

При умеренном потреблении топлива Stralis уязвим перед содержанием в нем воды и посторонних механических частиц. Даже высокое содержание серы не так губительно для его топливной системы, как влага и грязь, керосин, бензин и т. п. Отсюда и досрочные обращения перевозчиков в сервис. Слабой является и защита пневмосистемы, которая не выдерживает русских морозов. Частичным решением проблемы является подогрев пневмосистемы и фильтров, но это отнюдь не панацея. Вообще есть специальная комплектация RR, за которую не все директора предприятий хотят платить дополнительные суммы.

Абсолютно надежная вещь – цилиндр кабины, он практически не ломается от времени, и менять его досрочно приходится только при откровенно неудовлетворительном отношении водителя к технике. Если своевременно поменять разбитые втулки кабины, то дорогостоящий цилиндр никогда не разобьешь. При этом загонять автомобиль на станцию необязательно: всего-то и требуется – вставить ломик между двумя сайлентблоками и потрясти. »»

«Почта России» закупила партию итальянских машин с низкой кабиной Active Time и установила на них российские кузова

Плановое техобслуживание для IVECO Stralis

Вид обслуживания и заменяемая деталь	Срок службы и периодичность замены, км	
	в Европе	в России
Замена синтетического моторного масла	150 000	60 000
Периодичность замены масла в дифференциале	300 000	200 000
Замена тормозных колодок	400 000	300 000
Проверка тормозных дисков	750 000	400 000
Замена сцепления с КП EuroTronic 2	800 000	500 000

Общий ресурс автомобиля составляет около 1,2 млн км, и в этом плане Stralis на одном уровне с европейскими машинами того же класса

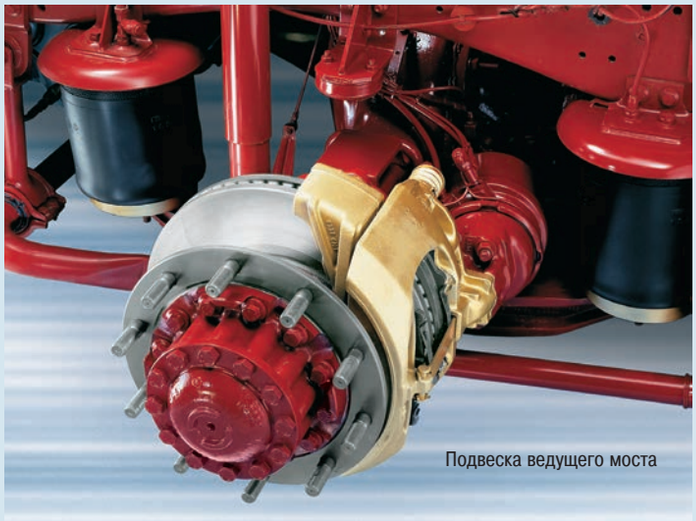
Появился стук – значит, пора менять втулки. А у нас пока основательный посторонний звук не «выйдет в эфир», никто и пальцем не шевельнет, чтобы проверить состояние детали. Так что добротную подвеску кабины можно отнести к сильным сторонам IVECO Stralis.

По стоимости запчастей мнения транспортников и сервисников разделились. Первые считают запчасти дорогими, вторые – приемлемыми. Истина, как водится, где-то посередине. Дело в том, что большинство оригинальных запасных частей не намного дороже неоригинальных. Правда, это справедливо в отношении расходных материалов – фильтров, сальников, ремкомплектов. Применительно к сложным узлам это правило уже не работает.

А вот по стоимости обслуживания мнения эксплуатационников и ремонтников совпадают: от 27 тыс. руб. в год, т.е. чуть больше 1000 долларов или 800 евро. Но вся соль в этом «от»: расходы могут быть и вдвое больше.

Знаете, что самое смешное? На вопрос о главном разочаровании в автомобиле перевозчики отвечали так: «Ломается в самый неподходящий момент». Сервисные работники лукаво говорят: «Коммерческая тайна», «Не могу сказать», «Я не уполномочен». Но в одном стороны единодушны: большое количество электроники в условиях России делает из грузовика ящик с проблемами.

Опыт транспортных компаний показывает, что при пробеге в 120 тыс.



Подвеска ведущего моста

км годовые затраты на ТО для IVECO Stralis составляют минимум 1662 евро. Стоимость ТО М1 (60 тыс. км) на фирменном центре в столичном регионе составляет 25 тыс. руб., из которых более 21,5 тыс. руб. занимают расходные материалы. Затраты на ТО М2 у официального дилера минимум потянут на 33,5 тыс. руб., из которых более 25 тыс. руб. придется отдать за материалы. Если в Европе интервал между ТО составляет 100 тыс. км, то в России – 60 тыс. В Европе рекомендованный моторесурс между плановым обслуживанием составляет 2000 часов, а в РФ – 1200.

СУХОЙ ОСТАТОК

Отзывы большого числа людей, связанных по профессии с IVECO Stralis, говорят о том, что этот автомобиль способен обеспечить хорошую производительность и высокую коммерческую скорость грузоперевозок. Управлять им просто и легко, правда, для российских условий рекомендуется выбирать не механическую, а автоматизированную коробку передач. С ней вероятность некорректных переключений сведена к минимуму, а большинство ошибок водителя нейтрализуется без последствий для силового агрегата.

Благодаря Stralis можно сократить расходы на топливо. А вот удастся ли снизить эксплуатационные затраты в целом – бабка надвое сказала, ведь цены на отдельные запасные части, прямо скажем, нешуточные. По мнению специалистов, Stralis может сделать ваш бизнес рентабельным благодаря постройке автомобиля с учетом решаемых транспортных задач. Для этого в конструкции предусмотрены точки крепления дополнительного оборудования. Бывалые люди утверждают, что стоимость установки опций на заводе и у дилеров одинакова, но это не совсем так. Если тот же тягач приобрести в Европе и там установить на него бак увеличенного объема, кондиционер, магнитолу, дополнительные фары и т.д., сэкономить наверняка удастся, ведь в России эти детали будут продаваться с учетом таможенной очистки, т.е. по более высокой цене.

Не слушайте отзывы тех, кто знаком с IVECO Stralis без году неделя: типичные ошибки водителей они готовы перенести якобы на отсутствие надежности автомобиля. На самом деле этот автомобиль отвечает запросам перевозчиков, иначе бы на него не было столько заказов – и в самой столице, и в отдаленных регионах. Большую партию таких машин в свое время приобрела «Почта России» и продолжает обновлять парк. Так что, сколько людей – столько и мнений. Но, как говорил Генри Форд: «Лучший автомобиль – это новый автомобиль!».

Стоимость дополнительного оборудования IVECO Stralis в Европе

Фирменное оборудование	Цена (без НДС), евро
Экстерьер автомобиля	
Комплект спойлеров (верхний и боковые)	2 500,00
Боковые аэродинамические обтекатели (не окрашенные)	1 900,00
Матовые алюминиевые диски колес Alcoa	2 450,00
Алюминиевый ресивер	550,00
Автоматическая коробка передач EuroTronic 2	4 700,00
Бескамерные покрышки Michelin Energy размером 315/80 R22.5	945,00
Тормоз-замедлитель ZF Intarder	6 900,00
Подогреваемый топливный фильтр на раме	260,00
Алюминиевый топливный бак объемом 570 л	550,00
Алюминиевый топливный бак объемом 780 л	750,00
Независимый отопитель кабины и двигателя Eberspächer	2 300,00
Руководство по эксплуатации (технические данные) на 4 языках	290,00
Оборудование кабины	
Воздушный отопитель	1 750,00
Кондиционер с ручной регулировкой	1 450,00
Полностью автоматический климат-контроль	2 800,00
Противотуманные фары	450,00
Электрически обогреваемые зеркала заднего вида	460,00
Солнцезащитные шторки для боковых окон	120,00
Расположение выхлопа справа	620,00
Звуковой пневмосигнал со стороны водителя	240,00
Холодильник с функцией антиобледенения	1 450,00
Комфортабельное сиденье пассажира на пневмоподвеске	590,00
Люксовое сиденье пассажира на пневмоподвеске с подогревом	850,00
Нижняя кровать из трех частей и откидной столик	800,00
Обогреваемое лобовое стекло	680,00
Радио с CD-проигрывателем и управлением на рулевом колесе	850,00
Омыватель фар ближнего света	410,00

»»

Сроки обслуживания и стоимость некоторых запчастей

Запчасть	Стоимость, евро	Сроки обслуживания
Фильтр воздушный	210,28	по рекомендации завода-изготовителя принято менять при достижении пробега 80 тыс. км, но в России срок замены уменьшен вдвое, до 40 тыс. км
Ремень генератора	50,56	подлежит замене при техническом обслуживании М1, М2 (в Европе не более 80 и 160 тыс. км) и обслуживании М3 – через каждые 320 тыс. км. В российских условиях принято сокращать интервал до 60, 120 и 240 тыс. км соответственно
Фильтр масляный	88,63	с допуском очистки в 12 микрон меняют во время проведения очередного ТО, т.е. примерно через 60 тыс. км
Воздушный фильтр турбины	59,17	необходимо обновлять на каждом ТО М2 и М3, т.е. в нашей стране – после пробега очередных 160 и 320 тыс. км. Но при эксплуатации в пыльной местности рекомендуется менять раз в год
Фильтр предварительной очистки топлива	24,61	со сливом воды подлежит обязательной замене на плановом ТО, т.е. каждые 60 тыс. км или раз в полгода. Попытка продлить срок службы приводит к проблемам в дороге
Топливный фильтр тонкой очистки	63,06	Его важно менять своевременно, на всех очередных этапах обслуживания, но не позднее, чем через 60 тыс. км
Фильтр осушителя воздуха	37,54	рассчитан на давление 13 бар и подлежит замене по регламенту ТО каждые 80 тыс. в Европе и каждые 60 тыс. км в России
Фильтр сапуна	114,86	Он сохраняет свои рабочие свойства от ТО до ТО. Его меняют раз в полгода или когда одометр отмеряет очередные 60 тыс. км
Противопылевой фильтр салона	44,37	по-хорошему служит около года, поэтому обычно его меняют по достижении 120 тыс. км. Дальнейшая продувка сжатым воздухом бесполезна: он утрачивает свои свойства, а на здоровье не экономят
Фильтр гидроусилителя руля	9,03	эффективно служит 6 месяцев, поэтому его списывают на ТО М1, через 60 тыс. км пробега
Тормозные колодки передние	274,98	меняют по состоянию, как правило, в районе 300 тыс. км. В перечень ТО их рокировка не входит, поэтому все зависит от манеры вождения, полной массы автопоезда, дорог и местности, на которой осуществляется перевозка грузов
Сальник хвостовика редуктора заднего моста	217,69	нужно приобретать после пробега в 300-400 тыс. км – в принципе, как и на других грузовиках тяжелого класса
Подшипники ступичные передние	246,43	выхаживают по нашим дорогам 320-380 тыс. км и более. Но по достижении 400 тыс. км самое время планировать их замену в течение года
Насос-форсунка	513,21	пропускающая через себя российскую солярку, может выйти из строя и через 50, и через 500 тыс. км. Технические специалисты считают вопрос о сроках ее замены в РФ некорректным
Прокладка головки блока	210,41	служит настолько долго, насколько грамотно эксплуатировался двигатель. Если машина бегала по России с момента покупки «с нуля», то 600-700 тыс. км она о себе не заявит. Если пришла техника б/у из Европы, то прокладка может понадобиться сразу
Амортизатор переднего моста	132,09	не капитулирует перед жесткими условиями российской эксплуатации на протяжении 150-200 тыс. км пробега, потом требует замены
Водяной насос (помпа)	237,17	выхаживает от 300 до 400 тыс. км, редко больше. Связано это с низким качеством заливаемого антифриза или длительной просрочкой его обновления
Генератор 90А	590,68.	У хорошего хозяина он работает примерно 3 года или около 300 тыс. км. У нерадивого может выйти из строя значительно быстрее
Пневмоподушка передняя	267,33	особых нареканий не вызывает. Период замены наступает к концу третьего года эксплуатации или после пробега 300 тыс. км. В северных районах с сильными морозами смена может потребоваться и раньше
Амортизатор кабины	220,51	доживает до отрезка в 140-160 тыс. км и обычно служит без нареканий год-полтора. Но в некоторых автохозяйствах ее заказывают чаще
Насос ГУРа	394,88	деталь почти не изнашиваемая, и преждевременно меняется только в случае механических повреждений. Срок службы составляет половину ресурса автомобиля, или около 600 тыс. км

Стартер	674,44	остается живучим в зависимости от опыта водителя, но в России редко работает больше 250-300 тыс. км, часто меняется на дистанции 200-220 тыс. км
Сервопривод ПГУ (пневмогидроусилителя) сцепления	1903,06	При условии использования рекомендованных технических жидкостей он не дает о себе знать довольно долго – до пробега 300-400 тыс. км
Набор замка зажигания	270,18	востребован очень часто из-за проблем с электроникой: люди теряют коды доступа, карточки, без которых нельзя управлять автомобилем. Приходится заказывать новый комплект
Пульт управления пневмоподвеской	247,43	не понадобится раньше достижения пробега 500-600 тыс. км, если только не вмешается пресловутый человеческий фактор, способствующий утере, поломке и т.п.
Электрический кабель соединения тягач-прицеп	359,81	Характеризуется окислением контактов, появлением ржавчины и как результат – плохим контактом. Хватает на 1,5-2 года
Тахограф аналоговый	1091,72	выходит из строя только по вине водителей: его некорректно заправляют, неправильно ставят карту, пытаются перепрограммировать. Без такого вмешательства служит пожизненно.
Тормозной кран Wabco (пневмоклапан)	509,77	Особых нареканий не вызывает. Все зависит от своевременности замены фильтра осушителя. В нормальных условиях проблемы раньше 500 тыс. км не возникают. Досрочно пневматика отказывает только из-за попадания в нее воды и масла.
Ремкомплект тормозного суппорта	169,46	может понадобиться на автомобиле, проехавшем примерно 200 тыс. км, но если имеют место неграмотные действия водителя, то придется раскошелиться гораздо раньше
Повторитель поворота	27,53	в основном, бьют при маневрировании или, как ни странно, при проведении ремонтных работ. Вещь расходная, без конкретного срока службы
Педаль газа	200,78	на старых моделях EuroStar и EuroTech меняли довольно часто, а на Stralis такие отказы встречаются редко. Однако на грузовиках с большим километражем иногда обращения в сервис случаются.
Крышка передней ступицы	23,95	вещь надежная, в настоящее время на сервисе запрашивается нечасто. Основная причина покупки – потеря при ремонте или повреждение
Наконечник рулевой тяги	184,71	меняется чрезвычайно часто, но это не имеет никакого отношения к недостаткам IVECO Stralis: просто у нас такие дороги и те, кто сидит за рулем большегрузов...
Подкачивающий насос топливный (ручной)	874,30	меняют раз в 1,5-2 года, но не из-за несовершенства детали, а опять-таки из-за плохого качества отечественного топлива
Патрубок интеркулера	113,06	получает основной износ вследствие разъедания примесями или в результате деформации. В принципе, все зависит от турбины: если она не гонит масло, размягчения патрубка не произойдет, а на морозе он не трескается
Влагоотделитель в сборе	820,37	долговечен ровно настолько, насколько часто меняется фильтр и проводится профилактика. В российских условиях находится в перечне наиболее востребованных деталей
Диск сцепления	593,91	заявляет о первых проблемах на пробеге около 200 тыс. км. Но если водитель до этого ездил на отечественном грузовике и привык, например, делать двойной выжим при переключении передач, кончина наступит раньше
Выжимной подшипник	231,20	не сходит с дистанции длиной 180-200 тыс. км, хотя при бережном отношении и трассовом режиме ходит раза в полтора дольше
Турбина стоит целое состояние	2757,44	При нормальной эксплуатации двигателя потребует замены не ранее, чем через 500 тыс. км. Многое опять-таки зависит от технической грамотности сидящего в кабине.
Компрессор	1215,73	При этом он не относится к числу долгожителей, но и в наших условиях исправно работает при пробеге 400-500 тыс. км
Крестовина карданного вала	497,82	на практике выхаживает 300-320, иногда 350 тыс. км, больше – вряд ли. Сказываются перегруз, «рваный» режим движения, обилие грязи, влаги, а в зимний период – и химических реагентов на дороге
Подшипник задней ступицы	656,26	не должен беспокоить транспортников на протяжении 250-300 тыс. км. Если это произошло раньше – нужно разбираться, в чем причина

КОНЕЦ СЭНДВИЧ-ПАНЕЛЕЙ?

Автор текста: Алексей Мошков, фото автора и ООО «Автополюс»

ПОМНИТСЯ, ЕЩЕ 15 ЛЕТ НАЗАД БОЛЬШИНСТВО АВТОМОБИЛЕЙ-ФУРГОНОВ, ЭКСПЛУАТИРУЮЩИХСЯ НА НАШИХ ДОРОГАХ, ПРЕДСТАВЛЯЛИ СОБОЙ КАРКАСНУЮ КОНСТРУКЦИЮ, ОБШИТУЮ МЕТАЛЛОМ, С НАПОЛНИТЕЛЕМ ВНУТРИ. ДОСТАТОЧНО ВСПОМНИТЬ ПРОДУКТОВЫЕ И ПРОМТОВАРНЫЕ ФУРГОНЫ НА ШАССИ «ГАЗОНОВ» И «ЗИЛОВ», ЛЕГЕНДАРНЫЕ РЕФРИЖЕРАТОРНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ «ALKA CH 13». ИХ ПРОИЗВОДСТВО БЫЛО МАССОВЫМ, ЦЕНЫ БЛАГОДАРЯ ЭТОМУ НЕВЫСОКИМИ, А ОТРЕМОНТИРОВАТЬ В СЛУЧАЕ ЧЕГО ФУРГОН ТАКОЙ КОНСТРУКЦИИ НЕ ПРЕДСТАВЛЯЛО ОСОБОЙ СЛОЖНОСТИ.

И где они теперь? Доживают свой век под заборами крупных АТП или работают у небогатых перевозчиков в глухомани. Их место прочно заняли надстройки из сэндвич-панелей. Кажется, нет такой сферы в строительстве надстроек, где они не находят применения.

Из относительно легких и обладающих теплоизоляционными свойствами сэндвич-панелей изготовляются промтоварные, изотермические и рефрижераторные фургоны, автолавки, дома на колесах и т.д. Производство и ремонт кузовов из сэндвич-панелей стали массовыми, их стоимость снижается. Чего же еще желать? Желать можно еще меньшей массы, стоимости и большей ремонтопригодности.

И вот на рынок выходит новый материал – сотовый пластик «MonoPan». Он разработан и производится в Германии с 1999 года. Сэндвич-панели MonoPan® состоят из сотового полипропилена и стекловолокна, армированного листами полипропилена, термически сваренных между собой. В результате сэндвич-панели являются монолитными и не подвержены расслаиванию. Но это теория. И когда меня пригласили познакомиться с изготовленным из такого материала фургоном, я не испытывал особого восторга.

Подумаешь – новый материал для сэндвич-панелей. Кому это может быть интересно? С такими мыслями я подходил к предоставленному для знакомства автофургону на базе пятитонного «Iveco-Daily 50c15». Пять тонн в данном случае означают полную массу автомобиля.

Утро выдалось пасмурное, и с первого взгляда фургон не впечатлил. Да, материал кузова немного другой в сравнении с дверями, изготовленными из обычных сэндвич-панелей. Но на этом все различие, кажется, заканчивается. Неясно, из-за чего шум. Но стоило выйти солнцу, как стенки «будки» стали полупрозрачными. Настолько, что при закрытых дверях внутри кузова было светло как днем. А самое главное – материал «на просвет» воспринимался как единое целое. Даже и не верится, что он имеет несколько слоев. Новый материал очень тонкий и легкий. Насколько? Фургон весит на 200 кг меньше такого же, изготовленного по традиционной технологии из сэндвич-панелей. Разница могла бы быть и больше, но из нового материала пока изготавливаются только боковые стенки и крыша. Но и 200 кг – это немало. Особенно для автомобилей, шасси которых имеют небольшую полную массу.

У легкого фургона и центр тяжести ниже, что делает его

На первый взгляд новинка ничем не отличается от традиционных фургонов

более устойчивым при маневрировании. Ну а поскольку любые спортивные телодвижения в городе неизбежны, то они рано или поздно заканчиваются близким «знакомством» с другими автомобилями. Интересно узнать, как же обстоят дела у нового материала с ремонтом. Как известно, ремонт поврежденных участков фургонов из сэндвич-панелей на большой площади – занятие трудоемкое. В случае же с материалом «MonoPan» возможно применение сварки (!), склеивания или установки заклепок.

В случаях же совсем мелких повреждений, типа вмятин, производить ремонт и вовсе нет необходимости. Материал «помнит» свою форму и самостоятельно восстанавливает ее после снятия нагрузки. Прошлой зимой на фургон из такого материала, стоящего на площадке одного из московских дилеров, с крыши офисного здания обрушился пласт снега и льда, сделав приличных размеров вмятину в крыше. Дело было вечером, детальный осмотр повреждений фургона и решение вопроса о его ремонте отложили на следующий день, а на ночь «от греха подальше» поставили пострадавший автомобиль в теплый гараж. Утром комиссия возмущалась по поводу того, что предназначенный к осмотру поврежденный фургон кто-то выгнал из бокса. Но все оказалось просто. Машина, попав с улицы в теплое помещение, нагрелась, снег растаял, и крыша фургона вновь приняла прежнюю форму. С «будкой» из традиционных сэндвич-панелей такой фокус явно бы не прошел. В чем же секрет?

В том, что средний сотовый слой полипропилена обладает амортизационными свойствами и способен восстанавливать первоначальное состояние. Наружные же слои не вступают во взаимодействие с агрессивными дорожными реагентами, не боятся влаги, не подвержены гниению, расслаиванию, полностью негигроскопичны. Что же касается стоимости, то она в последнее время приближается к цене обычного фургона.

Так что же, дни традиционных сэндвич-панелей сочтены? Не совсем. Прежде всего, уменьшение массы надстройки наиболее актуально для автомобилей категории «В». Возможность, не вылезая за лимит в 3500 кг, получить внеплановые 100-150 кг грузоподъемности очень впечатляет. Неплохо это и для машин полной массой до 5-7 тонн, типа

Но стоило выглянуть Солнцу, как машина стала просвечиваться буквально насквозь

Работать внутри такого фургона — одно удовольствие. Особенно, если весь груз — одна коробка

»»

Зимний снимок машины еще на заводе. На крыше лежит снег, а сквозь торцевую стенку просматривается кабина в деталях

«Iveco Daily» или «Mercedes-Benz Sprinter», что позволяет взять «на борт» лишнюю четверть тонны груза.

Что же касается фургонов, установленных на шасси «настоящих» среднетоннажников, здесь не все так просто. Надстройки, о которых идет речь, в основном предназначены для перевозки легких, но имеющих большой объем, грузов. Еще в советское время при перевозке такого груза грузоподъемность базового шасси «среднетоннажника» до конца не использовалась. И сейчас фургон на базе удлиненной «Газели» уступает в объеме фургону, установленному на «ЗИЛ», не очень сильно. Но если «Газель» использует всю свою грузоподъемность, то «ЗИЛ» нагружен едва ли более чем на 2/3. Значит проблема «лишнего веса» для классических среднетоннажных автомобилей стоит не так остро. Уменьшение массы автомобиля на 300 кг даст, конечно, экономию топлива, но при эксплуатации машин в городе, длительной работе их двигателей на холостом ходу в пробках и зимой в ожидании разгрузки, не очень заметную. Тем более что наша страна – Великая Энергетическая Держава и говорить про какую-то «экономию» просто непатриотично. Хоть надстройки из «MonoPan» на шасси среднетоннажников есть в наличии, пользоваться спросом они будут после того, как сравняются своей стоимостью с фургонами из традиционных сэндвич-панелей.

Есть еще, конечно, и международные перевозки, где проблема уменьшения снаряженной массы транспортного средства всегда актуальна. Но, несмотря на то, что панели из «MonoPan» могут изготавливаться более чем 13-метровой длины, таких полуприцепов я пока что не видел. Можно купить лишь тентовый полуприцеп, не предназначенный для верхней загрузки, с крышей из такого материала. К тому же «MonoPan» – не вполне подходящий материал для производства пищевых изотермических фургонов и рефрижераторов.

Но все-таки изготовленный из такого материала промтоварный фургон, установленный на шасси малотоннажного автомобиля – штука действительно роскошная. Легкая и светлая. Спрашивайте у дилеров! ■

Фургон из материала «MonoPan» на базе «Iveco Daily» с двойной кабиной

Здесь хорошо видна текстура нового материала

Надстройки из «MonoPan» устанавливаются и на среднетоннажные автомобили

Старый конь борозды не испортит

Очень вонючий зверек						Трос такелажника		Шикарное место водителя								
Черный кардинал при Брежневе		Охотничье и сельскохозяйственное		Маленький родич айсберга												
4						Машина для забивания свай		Бродский или Сталин	2							
ТО автомобиля		"Мелкое" звание гаишника		Окись												
				Змея, или часть саней						Щелковское, Каширское, Можайское						
Рогач на дорожном знаке					Пустое обещание						Второй завтрак у буржуев		Де Бальзак		Мычащая толпа	
Авто, везущее в последний путь	Вентилятор, мощностью в дамскую ручку		Расчитываемый объем работы двигателя		Монгольский скотовод		Плод, похожий на яблоко		Цветочный запах							
	"Шляпа" на лампе		Самое русское платье								"Тузик, принеси!"		Сырость		Погибшая принцесса	
						Он не дремлет		Диагноз князя Мышкина	Желтая ткань							
	Скоростная дорога		"Поп" по имени Абрам							Выращивает заварку		Бандит с морской дороги		Заплата		
	5									Царская немилость						
	Лучник со стрелами любви	Баланда, полная кефали		Имидж	Заявление на тяжбу		Изготовитель козней									
				Свой ... в чужой команде						Трудяга с автогеном						
	Вселенский бардак					Место, куда грехи не пускают					Расход после похода по магазинам		Консерватизм в делах		"Раненый" участник ДТП	
1				"Бита" бильярдиста				Призыв сматывать удочки	Мемориальная плита							
							Эталон женской талии				Картина, "написанная" стеклом	Ценная находка под землей		Колючий сорняк		
							Энцефалитный ...	Машина марки "Беларусь"								
											Банный прилипала					
							Запрещающий дорожный ...	Шерлок Холмс нашего кино								
							3				Круглая у юбиляра					

1	2	3	4	5

ГРУЗОВАЯ РАЗБОРКА ПО-РУССКИ

Автор текста: Александр Трохачев, фото автора

В ЛИХИЕ 90-Е ЗНАЧЕНИЕ СЛОВА «РАЗБОРКА» БЫЛО ТОЛЬКО ОДНО: ВЫЯСНЕНИЕ ОТНОШЕНИЙ МЕЖДУ КРИМИНАЛЬНЫМИ ЭЛЕМЕНТАМИ. НО В НОВОМ ДЕСЯТИЛЕТИИ ПОД ЭТИМ ТЕРМИНОМ ПОДРАЗУМЕВАЕТСЯ СОВСЕМ ДРУГОЕ: БОЛЬШОЙ СКЛАД Б/У ЗАПЧАСТЕЙ, ГДЕ МОЖНО НАЙТИ ВСЕ, ЧТО УГОДНО. КОЛИЧЕСТВО ТАКИХ МЕСТ ПОСТОЯННО РАСТЕТ, КАК И СПРОС НА ТОВАРЫ И УСЛУГИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ РАЗБОРОК.

ПЕРСПЕКТИВНЫЙ БИЗНЕС

Первые разборки коммерческой техники, появившиеся в нашей стране, скорее напоминали свалки автомобильного хлама. На них свозили, в основном, битые грузовики – те, которые уже невозможно реанимировать для нормальной эксплуатации или восстановление которых нецелесообразно по экономическим соображениям. Это были перевертыши, машины со смятой в лепешку кабиной, скрученной рамой – словом, автомобили, которым помочь не могли уже ни сталепель, ни опытные руки профессиональных механиков.

Позже появились разборки не только аварийных, но и восстановленных машин, а иногда и просто «бэушек», спрос

У некоторых фирм разборка превратилась в самостоятельное направление бизнеса, у кого-то стала составной частью наряду с техобслуживанием и восстановительным ремонтом

Особым спросом пользуются топливные баки большого объема, особенно из нержавейки

на которые в силу тех или иных причин невысок или вовсе отсутствует. В зародыше этого бизнеса битая техника складировалась, как на свалке, и покупатель приезжал сюда, самостоятельно выбирая то, что ему нужно. По мере развития и укрупнения разборок здесь стали не только искать «ходовые» запчасти по разумной цене, но продавать «неликвиды», осуществлять обмен с доплатой и сдавать на реализацию собственные детали, узлы и агрегаты.

У некоторых фирм разборка превратилась в самостоятельное направление бизнеса, у кого-то стала составной частью наряду с техобслуживанием и восстановительным ремонтом. На огромных площадях под открытым небом появились стеллажи с раскуроченными кабинами и рамами, а под навесами и в ангарах стали складировать самые ценные «железки» – генераторы, турбокомпрессоры, форсунки, детали двигателя и трансмиссии, ходовой части и кабины. Отдельно пошло навесное и дополнительное оборудование, зеркала, стекла и даже метизы.

Изобретательности предпринимателей в этом бизнесе надо отдать должное: они умеют уговорить клиентов и приводят разоружающие аргументы. Например, они говорят о том, что, в отличие от тех, кто предлагает только новые запчасти, их сервисный центр позволяет экономить при покупке подержанных запчастей. Это дает большое преимущество по сравнению с торговыми точками, реализующими товар для первичной установки. Кроме того, это вопрос выбора: если клиент захочет приобрести деталь с иголочки, ему предоставят такую возможность. В качестве альтернативы абсолютно новым деталям есть восстановленные, проверенные, с гарантией. Как говорится, хозяин – барин!

Но больше всего сражает наповал самореклама, в которой разборщики говорят о том, что все «Боинги» и «Эйрбасы», которые бороздят наше небо, тоже собраны из бэушных деталей, и ничего. А еще бизнесмены любят сражать наповал количеством предлагаемой на продажу техники и объемами товарных запасов. Но что толку, если в наличии миллион деталей, а среди них нет той единственной, которая нужна перевозчику в данный момент?! И, наоборот, »»

Разборка может не иметь громкой рекламы и гигантских площадей, но там будет именно то, что требуется

Заметить грузовую разборку с дороги часто просто невозможно, но узнать о ее существовании можно вот по таким «народным» указателям

Обычно на одной ветке в техзоне могут размещаться одновременно три тягача, а всего таких постов может быть сколько угодно

Разобранные грузовики чаще всего штабелями складируют под открытым небом, а наиболее ценные детали – в крытых ангарах

разборка может не иметь громкой рекламы и гигантских площадей, но там будет именно то, что требуется.

Рекламу грузовых разборок можно встретить в печатных СМИ и интернете, в справочниках и путеводителях, но чаще всего единственной рекламой является придорожный билборд, а то и ржавая «ГАЗель» или «Бычок» с намертво привинченной щитовой рекламой с указанием места расположения. Иногда рекламой является мобильный телефон индивидуального предпринимателя, который может дать предварительную консультацию о наличии тех или иных деталей и видах выполняемых работ.

Порой на грузовых разборках можно встретить и новые с виду грузовики – это так называемые конструкторы, собранные из деталей нескольких машин. Обычно их не только продают за деньги, но и меняют на аварийный транспорт, новые и восстановленные детали, производственное оборудование, стройматериалы и т. д. При этом сама техника имеет все необходимые документы для постановки на учет в ГИБДД и снабжена гарантией техцентра.

Самый большой поток рекламы льется в разговорах с клиентом. Тут вам вложат в уши про то, что на тех же авиалайнерах двигатели с иголочки обходятся в 70% от стоимости нового самолета, а в США эти разборки контролирует правительство. Хотя какое отношение это имеет к российской действительности?! Оказывается, вам могут «втолковать», что многие европейские производители используют авиационные материалы и технологии, и обязательно приведут пример концерна SAAB-Scania. При этом вам непременно скажут, что и другие заводы в силу конкуренции не отстают. Цель таких «просветительских» бесед – уговорить вас стать клиентом конкретной разборки.

Дальше идет аргументация в пользу оригинала. Дескать, тот, кто покупает лицензию у завода, за большие деньги получает не только технологические карты, чертежи, оборудование и документацию, но и контроль над качеством производимых деталей. Именно поэтому стоимость таких запчастей не будет сильно отличаться от стоимости оригинальных. Остальные производители, в целях уменьшения себестоимости, используют более дешевые материалы и не соблюдают технологию. Цена на такие запчасти значительно ниже, правда и реальный ресурс не известен.

Порой на грузовых разборках можно встретить и новые с виду грузовики — это так называемые конструкторы, собранные из деталей нескольких машин

СТРАШИЛКИ ПРО НЕОРИГИНАЛ

Отдельная тема – новые, но неоригинальные запчасти, производимые в Китае, Турции, Малайзии и России. Обычно страшилки начинаются так: «Неизвестно, в каких условиях работают те или иные фирмы, закупают ли они патент у завода или просто копируют без разрешения, а значит, и без соблюдения технологических условий».

Авторы подобных разговоров подводят клиента к мысли о том, что оригинальные запчасти с частично выработанным ресурсом по разумной цене почти всегда предпочтительнее, чем новые неизвестного производителя. А далее – гениальное заключение: «это и является основной причиной популярности разборок в России, а в условиях мирового кризиса – и по всему миру». Но и это не все. Есть страшилки про

Уважающая себя «разборка» должна иметь собственный эвакуатор

Ждущие своей участи грузовики

Нормальная разборка занимается всеми европейскими марками грузовиков, а в идеале — также «американцами», «корейцами» и «японцами»

конкурентов, у которых «много чего, а что толку»: мол, сидит там очкарик за компом, и ничего не смыслит в том, какая деталь к чему подходит. Дескать, «профессора Плейшнера» взяли за то, что петрит в компьютере, а не за то, что разбирается в грузовиках.

Дополнительный аргумент в пользу деталей на разборке заключается в том, что при установке купленной здесь запчасти она обойдется перевозчику дешевле, чем в магазине со скидкой. Объяснение такому феномену у разборщиков простое: «мы долго и продуктивно сотрудничаем со многими поставщиками запчастей и имеем у них особые условия на приобретение товара». Оставим это без комментариев.

ЦЕНЫ И УСЛУГИ

Нормальная разборка занимается всеми европейскими марками грузовиков, а в идеале – также «американцами», «корейцами» и «японцами». Обычно продажа и установка запчастей осуществляется на месте базирования разборки, но бывают исключения, например, по доставке агрегатов и узлов заказчику, который предпочитает ремонтироваться у себя или в другом месте.

При отправке «железа» на сторону обычно применяются стандартные условия поставки: минимальная партия заказа – две или три единицы, предоплата – от 10%, форма оплаты – безналичный, наличный расчет, срок исполнения – 30 рабочих дней с момента поступления предоплаты на расчетный счет подрядчика. Обычно в стоимость товара уже включена доставка по региону, будь то Москва и Московская область, Санкт-Петербург и Ленинградская область или другой областной центр.

Расценки у всех разные, и в качестве примера на любой из разборок вам наверняка приведут дежурную байку про самые низкие затраты и максимальную выгоду перевозчика. Но обычно для новых клиентов объявляют минимум-миниморум – самые низкие расценки, с которых стартует работа на разборочном автосервисе. Например, ремонт редуктора обходится в 15 тыс. руб., КПП – от 20 тыс. руб., дизельного двигателя – от 30 тыс. руб.

Грузовая разборка в классическом варианте выполняет также любые виды сварки, правку рам, замену кабин, ремонт кузовов, восстановление геометрии грузовиков и т. д. При этом используются запчасти разных производителей, оригинальные и неоригинальные, бюджетные и дорогие, новые и б/у – в зависимости от пожеланий заказчика.

Подержанный двигатель Scania мощностью 340 л.с. стандарта Евро-2 можно приобрести за 150 тыс. руб., а 430-сильный мотор DAF уровня Евро-3 – за 300 тыс. руб. Но один из самых востребованных видов работ на грузовой разборке – не продажа готового двигателя, а его капремонт. Потребность в нем возникает на старых машинах при значительном падении мощности и компрессии, большом расходе масла и топлива. Капремонт подразумевает переборку силового агрегата и замену наиболее изношенных и отслуживших свое деталей. Чаще всего это замена цилиндро-поршневой группы и чистка старых компонентов с применением специальных моющих средств. »»

Грузовая разборка в классическом варианте выполняет также любые виды сварки, правку рам, замену кабин, ремонт кузовов, восстановление геометрии грузовиков и т. д.

Если капремонт не становится панацеей или слишком дорог, клиенту предлагают подержанный мотор.

То же самое применимо к ремонту КПП и редукторов. Если при этом заказчик готов оставить на сервисе свой неисправный двигатель, КПП или редуктор, то ему предоставляют скидку. Иногда перевозчику предоставляют услуги по складированию запчастей сданного в реализацию автомобиля, разборочные и отгрузочные услуги, и даже услуги по рекламе.

Что вообще могут грузовые разборки? Восстановить битый автомобиль по установленным расценкам, приобрести пострадавший авто в результате ДТП или пожара по договорной цене, принять технику на реализацию по запчастям за 20-50% от стоимости деталей, установленных заказчиком.

Чтобы сдать на разборку аварийный грузовик, необязательно «живьем» везти его в сервис. Достаточно прислать на электронную почту компании снимок (или снимки) разбитого автомобиля, список неисправностей и копию ПТС либо свидетельства о регистрации. Представители фирмы оценят транспортное средство и предложат выкупную цену. Чаще всего она окончательная, и нет смысла торговаться. В случае договоренности по цене представители разборки могут самостоятельно и бесплатно для клиента эвакуировать поврежденный автомобиль на свою стоянку. Клиент получает оплату, что называется, не отходя от кассы – сразу после оформления документов.

На грузовой разборке можно приобрести каркас кабины Mercedes-Benz Actros первого поколения за 120 тыс. руб., а более высокой Mega Space – за 150 тыс. руб. Корпус кабины Scania CP19 4-й серии продают по цене 250 тыс. руб. Чем новее модель и лучше состояние «железа», тем оно дороже. Зато снятые с производства старенькие «европейцы» очень лояльны по ценам. Скажем, кабину IVECO Eurotech несложно найти за 100 тыс. руб. и даже дешевле. Плюс разборки в том, что можно быстро и недорого приобрести отдельные детали. Например, юбку кабины Volvo и трапецию дворников – за 4,5 тыс. руб., или форточку за 10 тыс. руб.

Один из новых видов услуг на грузовых разборках – предложение кабин «под ключ». Обычно их восстанавливают не в России, а привозят из Европы. Объяснение простое: зачастую кабины в РФ на аварийных грузовиках такие, что восстановить их в прежнем виде не представляется возможным. Поэтому в большинстве случаев готовый продукт предлагают не «живьем», а по фотографиям: смотри и выбирай, что нужно. На все номерные агрегаты солидные грузовые разборки предлагают полный комплект документов для регистрации в ГИБДД.

Одни из самых массовых обращений перевозчиков на разборки связаны с ремонтом и покупкой коробок передач

Одни из самых массовых обращений перевозчиков на разборки связаны с ремонтом и покупкой коробок передач. Этот агрегат на Renault Premium можно взять за 60 тыс. руб., на Scania (GR900) – за 70 тыс. руб., на DAF (ZF16S160) – за 80 тыс. руб. Самые дорогие – КПП с ретардой. К примеру, коробка модели ZF16S181 обойдется в 140 тыс. руб., а VT2514 на Volvo FH12 – в 180 тыс. руб. Редуктор заднего моста на тот же шведский грузовик оценивается в 80 тыс. руб., а на голландский DAF – в 110 тыс. руб.

Одни из самых часто спрашиваемых и в то же время недорогих деталей – элементы ходовой части. Скажем, ступицу заднего колеса на Renault Premium продают за 1,5 тыс. руб., такую же деталь на Volvo FH12 – за 2,5 тыс. руб., на

DAF XF – за 9 тыс. руб. Дороже, чем на «европейцев», только запчасти для «американцев». Например, чулок заднего моста на Freightliner стоит 20 тыс. руб., а на Kenworth – 25 тыс. руб. Ради интереса сравните эти цены со стоимостью новых деталей у дилеров.

Количество запчастей, которые имеются в наличии на складах приличной грузовой разборки, идет даже не на тысячи, а на десятки тысяч. Есть детали, которые продаются очень быстро, и есть те, которые уходят довольно долго. Оборачиваемость у «железа» разная, но авторитетное предприятие должно быть готово обслужить любой запрос. Некоторые узлы, агрегаты и отдельные компоненты, снятые с битых машин на грузовой разборке, уходят влет. Даже метизы, болты и гайки пользуются огромным спросом со стороны перевозчиков, осуществляющих ремонт собственными силами. И это не китайский товар, а западноевропейский, изготовленный на заводах Mercedes-Benz, MAN, Volvo, Scania и ряде других ведущих предприятий отрасли.

ЧТО ПОЧЕМ НА ГРУЗОВОЙ РАЗБОРКЕ?

Шланг ГУРа можно приобрести за 500 руб., стремянку – за 750, уплотнитель двери – за 1,5 тыс., армированный шланг осушителя или реактивную тягу – за 2,5 тыс. Стекло двери вам предложат за 3,5 тыс. руб., штору ветрового стекла – за 5 тыс. руб., шатун двигателя Cummins – за 6,5 тыс. руб. За переднюю фару придется выложить 8 тыс. руб., за теплообменник – от 10 до 45 тыс. руб., за холодильник – 27 тыс. руб., за турбину – от 35 до 65 тыс. руб.

Но грузовая разборка – не идеальный магазин запчастей секонд-хенд, в этом нужно отдавать себе отчет. Нередко представители разборки пишут о своем товаре так: «минимум износа», «отличное состояние», но такое бывает только с деталями с завода, а со временем оно может быть в лучшем случае хорошим, но никак не отличным. Клиента должно настораживать и словосочетание «цена договорная»: если деталь дешевая, то зачем скрывать? Значит, на вас могут и готовы «наварить». Охотнее можно доверять деталям, сфотографированным и выложенным в интернете, хотя не факт, что при ремонте на ваш грузовик поставят именно эту деталь.

Сегодня грузовыми разборками пользуются владельцы как отечественных машин, так и иномарок, хотя у многих сервис изначально ориентирован только на грузовики зарубежного производства. В большинстве своем это автомобили за пределами гарантийного срока или те, в которых ремонт или ТО на гарантию не влияют: замена поврежденных фильтров, треснутых стекол, разбитых фар, расколотых щитков и т. п.

Почему так популярны грузовые разборки? Потому что они выгодны. Например, на грузовике MAN знакомой мне транспортной компании вышла из строя коробка передач. Транспортники приехали в дилерский центр, где им объявили цену ремонта: от 700 тыс. руб. А вы знаете, что такое в России «от» – фактически это означает нижнюю границу, и далее вверх до бесконечности. Но когда на машине сняли и разобрали коробку, клиент уже, что называется, попал. В этом случае уже не скажешь: «извините, дорого, я поеду в другое место». Получается, что объявят – то и платить придется. А на разборке специалисты посмотрели и сказали: ремонт обойдется в 250 тыс. руб. Заказчики переспросили: «цена изменится?». Мастера ответили: «нет, не изменится!» И машину сделали за 250 тыс. руб. – что называется, почувствуйте разницу! ■

Количество запчастей, которые имеются в наличии на складах приличной грузовой разборки, идет даже не на тысячи, а на десятки тысяч

Говорите, говорите, я всегда зеваю, когда мне интересно.

— Мама, у меня болит животик, — жалуется девочка.
— Это из-за того, что ты целый день ничего не кушала, твой животик пустой, потому и болит.
— Теперь мне понятно, почему у тебя часто болит голова.

Муж опять пришел домой пьяным. Жена:
— Ты же обещал мне вчера, что сегодня будешь другим человеком!
— Ну, обещал... Я же не виноват, что он тоже любит выпить...

Идет прапорщик по танковой части — видит, боец с молотком стоит, на палец дует.
— В чем дело?
— Да вот гвоздь забивал, по пальцу попал.
— Кто же так бьет?! Смотри как надо!
Берет гвоздь и лбом его по самую шляпку в стену вгоняет. Боец офигел от такого и спрашивает:
— Товарищ прапорщик, а в бетонную стену можете?
— Да запросто!
Берет гвоздь и опять по шляпку в стену лбом загоняет. Боец еще больше офигел, но не отстает:
— А в броню танка?
— Да без проблем!
Прикладывает гвоздь к танку и лбом по нему лупит. Гвоздь гнется, но не лезет. Тут уже прапор офигел. Берет второй гвоздь, опять бьет, и опять гвоздь гнется. Тут прапор не выдерживает, лезет в танк, а там замполит спит и головой к броне прислонился.

Женщина рассказывает подруге:
— Вчера вхожу в подъезд, а там — маньяк!
— Ужас какой!
— Вот-вот! И он так сказал! И убежал...

В казарме. Прапорщик:
— Ты что делаешь, рядовой? Сильно умный что ли?
— Кто, я?
— Ну не я же!

Судят блондинку. Судья:
— Почему Вы отравили соседей?
— Мне в магазине сказали, что лучше травить тараканов вместе с соседями.

— Алло! Алло! Помогите, я руку сломал.
— Я доктор, но юридических наук. Я адвокат. Вы ошиблись, вам врач нужен.
— Я не ошибся. Я же не себе сломал.

Подозреваемый:
— Я невиновен!
Следователь:
— Все так говорят...
— Вот видите, значит я прав!

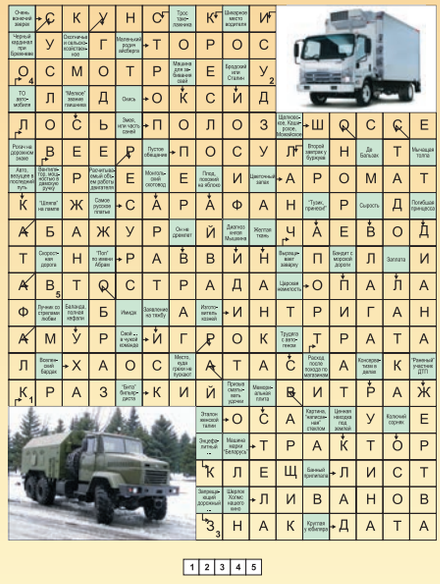
— Доктор, как прошла операция?
— Операция прошла отлично, пациент спит без задних ног.

— Привет, чем занимаешься?
— Да вот, приятель книжку дал почитать о России при Иване Грозном. О жестоких пытках и казнях того времени.
— Он, наверное, историей увлекается?
— Нет. Просто я ему тысячу долларов должен.

— Папочка, а у меня для тебя есть очень хорошая новость!
— И что же это за новость такая, сынок?
— Не зря ты столько денег за страховку автомобиля заплатил!

Семья католиков собирается обедать. Маленький Джонни хватает ложку и собирается есть суп. Отец:
— Джонни, ты не собираешься помолиться перед едой?
— Нет, папа.
— В нашем доме всегда молятся перед обедом!
— В нашем доме — да. Но сейчас мы в гостях у бабушки, а она — прекрасный повар!

Доктор говорит пациенту:
— Так! С завтрашнего дня никакого алкоголя, никаких женщин и вообще ничего подобного!
— Чтобы не вредило здоровью?
— Чтобы вы смогли оплатить счет, который я вам сейчас выпишу!



Пневморессоры-подделки. Вам нужны?

Надежность с оригинальными пневморессорами ContiTech

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

Continental CONTITECH

ДВИЖЕНИЕ В БУДУЩЕЕ!

AdBlue

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

(495) 796 83 84