

авто парк

5 КОЛЕС



ИНЖЕНЕРНЫЙ ЦЕНТР ГАЗА

90-ЛЕТИЕ ОИЦ

ЭКОНОМИКА

РЫНОК КОМТРАНСА

ПЕРЕВОЗКИ

УСИЛЕНИЕ КОНТРОЛЯ
ЗА ТАХОГРАФАМИ •

ИЗМЕНЕНИЕ
РЕГЛАМЕНТА
ТЕХОСМОТРА



ТУРБО- КОМПАУНД

VOLVO
FH I-SAVE

ЗНАКОМСТВО

IVECO S-WAY •

ОБЗОР

АВТОБУСЫ
MAN И NEOPLAN



Загрузите в
App Store

ЗАГРУЗИТЕ НА
Google play

АГП MARS/18
ВЫШЕ ШЕСТНАДЦАТИ

КАЧЕСТВО ПРОВЕРЯЕТСЯ РАССТОЯНИЕМ



РЕКЛАМА

Качество измеряется пройденными километрами, уровнем доверия и комфорта. Успех любой поездки зависит от правильных шин. Giti — это качественные шины, которым вы можете доверять на любой дороге.

**Giti: качественные шины
для вашего автопарка.**



ГРУЗОВЫЕ ШИНЫ





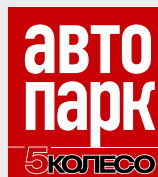
МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ,
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

СЛЕЖКА ПО ПРИБОРУ

МИНТРАНС СОБИРАЕТСЯ УЖЕСТОЧИТЬ ТРЕБОВАНИЯ К ТАХОГРАФАМ, КОТОРЫЕ НУЖНЫ ДЛЯ КОНТРОЛЯ РЕЖИМА ТРУДА ВОДИТЕЛЕЙ. МИНИСТЕРСТВО, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ, ГОТОВИТ ВВЕДЕНИЕ ПОПРАВОК В ПДД, СОГЛАСНО КОТОРЫМ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ВОДИТЕЛЬ НЕ СМОЖЕТ НАХОДИТЬСЯ ЗА РУЛЕМ БОЛЕЕ ДЕВЯТИ ЧАСОВ В ТЕЧЕНИЕ СУТОК.

С ноября этого года устанавли-
вать тахографы на свои грузо-
вики и автобусы должны будут
не только юрлица и индивидуальные
предприниматели, но и физлица.
А с 1 июля 2020 года тахографы долж-
ны устанавливаться и на городские
автобусы. Штрафы за выпуск авто
на линию без такого устройства для ИП
и юрлиц будут такими же, что и за на-
рушения режима, то есть до 50 тысяч
рублей. Скептически настроенные
эксперты говорят о правовой не-
определенности, которая может стать
следствием вступления закона в силу.
Ужесточение наказания необязательно
заставит компании и самих водителей
соблюдать режим труда — для этого
правительству необходимо решить
другие, более глобальные проблемы.
Власти, стоит отметить, и не собирают-
ся останавливаться на усилении ответ-
ственности, а задумались над совер-
шенствованием контроля. В правитель-
ство внесены поправки в закон «О без-
опасности дорожного движения». Они
предусматривают создание системы
по учету сведений, регистрируемых
этими приборами. Планируется, что
в режиме онлайн можно будет отсле-

дить информацию о любой машине.
Если новый законопроект одобрит
и он вступит в силу, государство смо-
жет в большей степени контролировать
безопасность и сократить количество
ДТП, возникающих из-за неисправно-
го транспорта, считают опрошенные
«Автопарком» эксперты. Основная
проблема для рынка — дороговизна
аппаратуры. Крупные компании, у ко-
торых хватит ресурсов на оснащение
бортовыми приборами по новым
стандартам, обязательно переложат
все расходы в стоимость перевозок
или пересмотрят свои планы по осна-
щению системами мониторинга транс-
порта. А малый бизнес просто уйдет
с рынка, так как не сможет инвестиро-
вать несколько десятков тысяч рублей
в оснащение каждого транспортного
средства. Перед введением новшеств
эксперты советуют обратиться к опыту
давно сформировавшихся в отрасли
сервисов, позволяющих оценивать
техническое состояние автомобилей
а также своевременно планировать ТО.
Будет ли заложен похожий функционал
в новую систему? Вопрос остается от-
крытым. А значит, диалог в этой сфере
должен быть продолжен.



№ 6 (113), СЕНТЯБРЬ 2019

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР МИХАИЛ АЛЕКСАНДРОВИЧ
ОЖЕРЕЛЬЕВ
m.ozhereliev@5koleso.ru

ШЕФ-РЕДАКТОР АРКАДИЙ АЛЕКСЕЕВ

**ДИРЕКТОР ПО РАБОТЕ
С АВТОПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВАМИ** АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ

КОРРЕСПОНДЕНТ МАКСИМ ПРИХОДЬКО

ГЛАВНЫЙ ДИЗАЙНЕР АЛЕКСЕЙ ФЕШИН

ДИЗАЙНЕР ТИХОН СИКУЛЕР

**ЦВЕТОКОРРЕКЦИЯ
И ПРЕПРЕСС** АНДРЕЙ КОНОВАЛОВ

ОТДЕЛ РЕКЛАМЫ:
МОСКВА **РУКОВОДИТЕЛЬ**
ВИТАЛИЙ АВДЕЕВ
Телефон (499) 455-1663
v.avdeev@5koleso.ru
АЛЕНА КЕЧИНА
АЛЛА ЮШКОВА

**ОТДЕЛ ДИСТРИБЬЮЦИИ
И ПОДПИСКИ, МОСКВА** **РУКОВОДИТЕЛЬ**
МАРИЯ ВОРОБЬЕВА
m.vorobyeva@5koleso.ru

БРЕНД-МЕНЕДЖЕР АЛЕКСАНДР УСАЧЕВ

ЖУРНАЛ «АВТОПАРК 5 КОЛЕСО» Регистрационный номер и дата
принятия решения о регистрации:
серия ПИ № ФС77-73109
от 09.06.2018 г.
Выдано Федеральной службой
по надзору в сфере связи,
информационных технологий
и массовых коммуникаций.

ТИРАЖ 26 400 ЭКЗЕМПЛЯРОВ
УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ ООО «5К»
www.5koleso.ru

АДРЕС УЧРЕДИТЕЛЯ И ИЗДАТЕЛЯ 197342 Санкт-Петербург,
Торжковская ул., 5, литера А,
пом. 13Н, офис 4012
тел. (499) 455-1663

АДРЕС РЕДАКЦИИ 129090 Москва,
ул. Щепкина, 31,
БЦ «Этмис III», 4 этаж,
тел. (499) 455-1663

ТИПОГРАФИЯ ООО «РосФлекс»: 305001 РФ,
Курск, Дружининская ул., 29, офис 7
pressa-rl.ru — индекс 310444
arzi.ru — индекс 310444
ural-press.ru — индекс 10444
press.rosr.ru
pochta.ru

ОНЛАЙН-ПОДПИСКА Веб-сайт: 5koleso.ru/avtopark
e-mail: info@5koleso.ru

Электронная подписка на новости журнала: avtopark@5koleso.ru



Редакция не несет ответственности за содержание рекламы.

Использование любых материалов из журнала,
включая дизайнерские разработки,
возможно только после согласования с редакцией.

**ИЗДАНИЕ РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ ПРЯМОЙ РАССЫЛКОЙ
И ПО ПОДПИСКЕ. ЦЕНА СВОБОДНАЯ.**

ДАТА ВЫХОДА В СВЕТ 30.08.2019



IVECO S-WAY

ЗНАКОМСТВО

40



VOLVO FH I-SAVE

ТЕСТ

48



НОВИНКИ MAN И NEOPLAN

ОБЗОР

56

НОВОСТИ



6

НОВОСТИ

18

КОНФЕРЕНЦИЯ TELEMATIX

СОБЫТИЕ

20

ВЫСТАВКА CNH INDUSTRIAL

СОБЫТИЕ

БИЗНЕС



24

РЫНОК ГРУЗОВИКОВ

ЭКОНОМИКА

28

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УЧЕТ ТАХОГРАФОВ

ПЕРЕВОЗКИ

32

ИЗМЕНЕНИЕ РЕГЛАМЕНТА ТЕХОСМОТРА

ПЕРЕВОЗКИ

КАДРЫ



36

ЖЕНЩИНЫ ЗА РУЛЕМ

ПЕРСОНАЛ

ГРУЗОВИКИ



40

IVECO S-WAY

ЗНАКОМСТВО

44

KAMAZ-54901

ТЕСТ

48

VOLVO FH I-SAVE

ТЕСТ

52

FIAT DUCATO MY 2020

ТЕСТ

АВТОБУСЫ



56

НОВИНКИ MAN И NEOPLAN

ОБЗОР



Arocs. Для тех, кто меняет мир

Строительство прочных зданий и сооружений или добыча необходимых ресурсов?
Профессионалам-строителям и умелым добытчикам не обойтись без надежных и удобных инструментов.

Модели Mercedes-Benz Arocs сделаны по новым стандартам прочности и долговечности специально для тяжелых условий эксплуатации.

- Широкий модельный ряд для любых транспортных задач.
- Высокая грузоподъемность, проходимость, усиленная конструкция, элементы защиты основных агрегатов.
- Сотрудничество с ведущими кузовопроизводителями.

Вместе мы изменим мир к лучшему!

Подробную информацию можно найти у официальных дилеров грузовой техники Mercedes-Benz.
Узнайте адрес ближайшего к вам дилера на сайте www.trucks.mercedes-benz.ru
или по телефону 8 800 444-04-45 (звонок по России бесплатный).

Реклама. Не является публичной офертой (ст. 437 ГК РФ). Mercedes-Benz Арокс. * Грузовики, которым доверяют.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust*





ПОДЪЕМНИКИ MARS/18

60

ТЕСТ



ТРЕЙЛЕР-82983 F

66

НОВИНКА



КБ «ГАЗ»

94

ЮБИЛЕЙ

СПЕЦТЕХНИКА



60

ПОДЪЕМНИКИ MARS/18

ТЕСТ

64

АНДРЕЙ КОМОВ, VOLVO

ИНТЕРВЬЮ

ПРИЦЕПЫ



66

ТРЕЙЛЕР-82983 F

НОВИНКА

70

СИСТЕМЫ ТЕЛЕМАТИКИ

ОБЗОР

ЭКСПЛУАТАЦИЯ



74

CORDIANT PROFESSIONAL VM-1 И DR-1

ТЕСТ

76

NEXPRO BY IVECO

ТЕСТ

СТО



80

МОБИЛЬНЫЙ СЕРВИС VOLKSWAGEN

ТО&ТР

АВТОМЕХАНИКА



82

НОВОСТИ

84

GOODYEAR PROACTIVE SOLUTIONS

НОВИНКА

88

КОМПОНЕНТЫ НА BAUMA CTT RUSSIA

ОБЗОР

92

МАСЛА CASTROL

ОБЗОР

ЭКСКУРС



94

КБ «ГАЗ»

ЮБИЛЕЙ

Cordiant *PROFESSIONAL* **15**

ГАРАНТИЯ ЭФФЕКТИВНОГО РЕШЕНИЯ



С ШИНАМИ CORDIANT PROFESSIONAL ДОСТУПНЫ СЕРВИСЫ:



БЕСПЛАТНЫЙ ШИНОМОНТАЖ

Экономия до
1500 рублей
за колесо



БЕЗУСЛОВНАЯ ГАРАНТИЯ

Моментальная компенсация
остаточной стоимости шины
в случае ее преждевременного
выхода из строя при
приобретении новой шины



ПОВТОРНАЯ ПОКУПКА

Скидка 500 рублей
на новую шину при
предъявлении старой

Подробности акций по телефону горячей линии **8-800-333-50-30**
или на сайте **www.cordiant.ru**

Акции действуют с 1 января 2019 года по 31 декабря 2019 года.
Не является публичной офертой



ГЛОБАЛЬНЫЕ РЕКОРДЫ

РАССАР сообщил о рекордной чистой прибыли в первом полугодии 2019 года в размере \$1,25 млрд (\$3,59 разводненной прибыли на акцию), что на 17% выше \$1,07 млрд (\$3,04 разводненной прибыли на акцию), полученных за первые шесть месяцев прошлого года. Чистая выручка от продаж и финансовых услуг за первые шесть месяцев 2019 года составила рекордные \$13,12 млрд, что на 14% больше, чем \$11,46 млрд, полученных за такой же период в прошлом году.

В первой половине 2019 года компания DAF (входит в группу РАССАР) получила 16,7% доли рынка в сегменте грузовых автомобилей свыше 16 тонн. Вице-президент РАССАР и президент DAF Гарри Уолтерс пояснил: «Грузовики DAF XF, CF и LF — лидеры по надежности и топливной эффективности, и клиенты только выигрывают от этого. Мы повысили прогноз присутствия нашей компании на рынке грузовиков в Европе в сегменте свыше 16 тонн до 300 000–320 000 автомобилей в этом году».

Розничные продажи автомобилей класса 8 (грузоподъемностью свыше 16 тонн) в США и Канаде с начала года увеличились на 20%. Марки Kenworth, Peterbilt и DAF поставили рекордные 52 300 грузовых автомобилей во втором квартале 2019 года, что на 13% выше, чем за аналогичный период прошлого года.



ЭЛЕКТРОБУСЫ УЕДУТ НА ВОСТОК

«Группа ГАЗ» поставит два электробуса во Владивосток. Машины оснащены ультрабыстрой зарядкой, которая пополняет полностью разряженные батареи за 9–20 минут. В соответствии с контрактом, вместе с электробусами во Владивосток будет направлена зарядная станция. Срок поставки электробусов — ноябрь 2019 года.

Электробус ГАЗ рассчитан на перевозку 85 пассажиров, имеет 30 посадочных мест и специально оборудованную для маломобильных пассажиров накопительную площадку. В каждом электробусе установлены два асинхронных двигателя мощностью до 125 кВт, литий-титанатные батареи. Силовая установка автобуса соответствует международному экологическому стандарту Zero Emission, который характеризуется полным отсутствием выбросов в атмосферу. Для комфорта и безопасности пассажиров электробус оснащен системами клининга, видеонаблюдения и пожаротушения.

По заказу администрации Владивостока электробусы ГАЗ будут изготовлены в спецкомплектации. Так, с учетом сложных климатических условий машины оснащаются обогревом зеркал и системами климат-контроля. Из дополнительных опций — датчики давления в шинах, USB-зарядки, система подсчета пассажиров, валидаторы для бесконтактной оплаты проезда и др. В комплекте с транспортными средствами в дальневосточную столицу будет направлена зарядная станция.



РЫБА В ПУТИ

Автомобиль для перевозки живой рыбы на шасси MAN TGX 26.440 6x4 BL пополнил автопарк компании «Приморское», владельца ферм в Ленинградской области по выращиванию форели. Новинка 2019 года получила надстройку производства «Техпро» и оборудование для транспортировки рыбы польской компании «Мерке».

Специальному автомобилю предстоит осуществлять перевозку живой рыбы с ферм на основное производство и доставлять мальков на фермы по их выращиванию. Выбор немецкого бренда был обусловлен гибкостью и вниманием к пожеланиям клиента со стороны поставщика техники. Шасси MAN TGX 26.440 6x4 BL получило кузовную надстройку производства «Техпро» габаритной длиной 6430 мм и шириной 2550 мм. Основание платформы усиленное, из стали Ruukki, оцинкованное. Боковые и задняя бортовые секции откидные, съемные, выполнены из алюминиевого профиля высотой 600 мм. В передней части установлен транспортный бокс из 5-слойных пластиковых сэндвич-панелей габаритами 1125x2550 мм высотой вровень с кабиной. В боксе есть два вентиляционных окна с решетками, три воздушных компрессора и два технологических отверстия для вывода шлангов. На боковых стенках бокса сделаны двери шириной проема 700 мм, с фурнитурой из нержавеющей стали и запорным механизмом уплотненного типа. Под ними установлены импортные выдвижные лестницы.



■ КАМАЗ опубликовал бухгалтерскую отчетность за первые шесть месяцев текущего года по РСБУ: общая выручка по сравнению с аналогичным периодом прошлого года (АППГ) возросла на 966 млн руб. и составила 63,096 млрд руб. Кроме того, по сравнению с первым кварталом 2019 года компания сократила чистый убыток на 145 млн руб., до 2 млрд. Валовая прибыль по итогам первого полугодия составила почти 2,5 млрд рублей. Кроме того, в первом полугодии КАМАЗ провел опережающие ремонты при сниженной нагрузке формовочной линии литейного завода, который вызвал перенос производства продуктов на другие линии, что привело к дополнительным расходам на освоение данных продуктов. Также КАМАЗ продолжил выполнение заказа Мосгортранса на поставку электробуса КАМАЗ-6282, уже в рамках второго выигранного тендера. Эта модель — один из наиболее высокотехнологичных продуктов не только в спектре продукции компании, но и среди мировых образцов автотехники такого рода.

■ Группа PSA достигла рекордного уровня прибыльности в 1-м полугодии 2019 года: оборот Группы в 1-м полугодии 2019 года составил 38 340 млн евро, показав снижение на 0,7% по сравнению с 1-м полугодием 2018 года. Оборот автомобильного подразделения составил 30 378 млн евро, что на 1,1% меньше по сравнению с 1-м полугодием 2018 года; положительный эффект расширения модельного ряда (+2,9%) и повышения цен (+1,3%) частично компенсировал снижение объемов продаж партнерам (-2,2%), отрицательное влияние изменений обменных курсов валют (-0,8%), уменьшение объемов продаж и сокращение модельного ряда. Операционная прибыль Группы увеличилась на 10,6% и составила 3338 млн евро. При этом прибыль автомобильного подразделения увеличилась на 12,6% по сравнению с 1-м полугодием 2018 года и составила 2657 млн евро. Такой рекордный уровень рентабельности, равный 8,7%, достигнут за счет сбалансированного модельного ряда и дальнейшего снижения затрат, отмечают в компании.

АБСОЛЮТНО НОВЫЙ FORD TRUCKS F-MAX.

Обладатель звания “Лучший грузовик года” новый F-MAX готов к покорению дорог! Просторная кабина, мощность и технологичность F-MAX открывают Вам большой и совершенно новый мир!

Ford Trucks
Груз не в тягость
www.fordtrucks.ru



РЕКЛАМА

TURBOTRUCKS
your partner on the road

эксклюзивный дистрибьютор в России

8 800 222 94 34 (звонок по России бесплатный)
sales@fordtrucks.ru



TRUCKS



НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИМЫЕ ВЫСТАВКИ В РФ И ЗА РУБЕЖОМ

ИНТЕРАВТО 2019

Международная выставка автомобильной промышленности.

2–5 сентября 2019 г., МВЦ «Крокус Экспо», Москва.

COMTRANS 2019

Международная выставка коммерческого автотранспорта.

3–7 сентября 2019 г., МВЦ «Крокус Экспо», Москва.

ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ 2019

Международная специализированная выставка возможностей российского производства как конкурента на зарубежных рынках.

10–12 сентября 2019 г., МВЦ «Крокус Экспо», Москва.

SEMAT RUSSIA

Выставка складской техники и систем, подъемно-транспортного оборудования и средств автоматизации склада.

24–26 сентября 2019 г., МВЦ «Крокус Экспо», Москва.

GASSUF

Международная выставка газобаллонного, газозаправочного оборудования и техники на газомоторном топливе.

22–24 октября 2019 г., КВЦ «Сокольники», Москва.

WASMA 2019

Международная выставка оборудования и технологий для переработки, утилизации отходов и очистки сточных вод.

22–24 октября 2019 г., КВЦ «Сокольники», Москва.

ИНТЕРПОЛИТЕХ-2019

XXIII Международная выставка средств обеспечения безопасности государства.

23–26 октября 2019 г., ВДНХ, Москва.

АВТОКОМПЛЕКС 2019

Крупнейшая выставка в России по автозаправочному бизнесу, зарядным станциям для электромобилей, моечному оборудованию и сопутствующим услугам.

29–31 октября 2019 г., ЦВК «Экспоцентр», Москва.

ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2019

Ежегодное деловое событие, включающее серию общероссийских и международных мероприятий по проблематике транспорта.

16–21 ноября, выставочный комплекс «Гостиный двор», Москва.



ВЫБРАНЫ ПО КОНКУРСУ

Ford Sollers поставит 170 маршрутных такси класса А и автобусов «Турист» класса Б повышенной комфортности государственному комитету по транспорту и дорожному хозяйству Республики Башкортостан для дальнейшего использования на междугородных и пригородных маршрутах. Автомобили Ford Transit были выбраны в рамках конкурсной закупочной процедуры и соответствуют всем предъявляемым требованиям.

Для внутренних маршрутов были выбраны городские автобусы класса А с длинной колесной базой. Автомобили имеют задний привод и оснащены дизельными двигателями Duratorq TDCi объемом 2,2 л мощностью 136 л. с. в паре с 6-ступенчатой механической трансмиссией. Городской автобус класса А оснащен максимальным количеством сидений, расположенных по ходу движения. Данная конфигурация позволяет перевозить до 22 пассажиров. На междугородных маршруты поступят автобусы «Турист», которые оборудованы сиденьями повышенной комфортности с высокими спинками, конфигурация позволяет разместить в салоне до 17 пассажиров.

Стоит добавить, что на сегодняшний день полная гамма специальных версий автомобилей на базе Ford Transit, разработанная при поддержке R&D центра Ford Sollers с учетом потребностей российских клиентов, насчитывает более 55 различных вариантов моделей транспорта специального и социального назначения.



ЕАСТРОС НА ИСПЫТАНИЯХ

Экологически чистый, работающий на электрических аккумуляторах Mercedes-Benz eActros проходит эксплуатационные испытания на юге Германии. 25-тонный грузовик с дальностью пробега до 200 км в день курсирует между подразделением завода «Мерседес-Бенц Гатгенау» и складом логистического оператора «Логистик Шмитт», расположенными в 7 км друг от друга. Ежедневный пробег составляет около 168 км, автомобиль осуществляет перевозки 12 часов в сутки. Следующим шагом в испытании eActros станут сравнительные заезды на электрическом приводе от навесной линии электропередачи — eWayBW.

В основе полностью электрического Mercedes-Benz eActros лежит рама грузовика Actros, однако значительная часть компонентов создана специально для этого автомобиля. Привод обеспечивают два электромотора мощностью 126 кВт каждый с крутящим моментом до 485 Нм. Кроме того, используемое передаточное число коробки передач приводит к тому, что на каждом колесе это значение достигает 11 000 Нм. Таким образом, по мощности привода автомобиль не уступает грузовику с традиционным ДВС. Литий-ионные аккумуляторы мощностью 240 кВт обеспечивают eActros необходимым количеством энергии. Они способны полностью зарядиться всего за два часа при доступной выходной мощности зарядного устройства в 150 кВт.



Почему мы обращаем внимание на каждую деталь?



Потому что совершенство - это
наша гордость.

Здесь, в Германии, мы стремимся к совершенству. Должны признаться, на LEMFÖRDER мы по-настоящему одержимы этим. Поэтому более 50 автопроизводителей доверяют нашему качеству поставщика на конвейер. Выбирайте LEMFÖRDER – качество без компромиссов.

ВСЕМИРНО ИЗВЕСТНАЯ  НЕМЕЦКАЯ ТОЧНОСТЬ



НАЗНАЧЕНИЯ



МАЙКЛ ЛОШЕЛЛЕР,
член совета директоров Группы PSA

По решению Наблюдательного совета Майкл Лошеллер, генеральный директор Opel/Vauxhall, вошел в состав Совета директоров Группы PSA. На своем посту в Совете директоров он будет использовать богатый опыт международного уровня, приобретенный им за время работы с различными автопроизводителями, а также в финансовом, коммерческом и логистическом секторе. В Совете директоров он заменит директора направления Ближнего Востока и Африки Жана-Кристофа Кемара. Наблюдательный совет поблагодарил Жана-Кристофа Кемара за его значительный вклад и успешную работу в составе Совета директоров с 2012 года. Он продолжит оставаться членом Глобального исполнительного комитета.



ЗЛЬДАР АМИНОВ,
директор по маркетингу ПАО «КАМАЗ»

До назначения директором по маркетингу г-н Аминов возглавлял департамент продуктового менеджмента ПАО «КАМАЗ». Свою трудовую деятельность после окончания Московского государственного открытого университета в 2002 году он начал во Внешнеторговой компании «КАМАЗ», в отделе маркетинговых исследований. Второе высшее образование получил в ИНЭКА. Имеет степень кандидата экономических наук.



ЧИПРИАН СУТА,
генеральный директор
компании GM Россия

Первого октября 2019 года г-н Сута сменил действующего генерального директора GM Россия Эктора Вилларреала, назначенного президентом GM в Юго-Восточной Азии. В 2006 году Чиприан присоединился к GM Европа, сначала в качестве менеджера по корпоративным продажам в Румынии и Болгарии, затем в качестве менеджера по продажам и маркетингу европейского региона. В Opel / Vauxhall с 2010 по 2018 годы его деятельность была сосредоточена на бизнесе автомобильного парка в Европе, включая управление продажами и операционной деятельностью по всему региону. Чиприан имеет степень бакалавра экономических наук в университете Бабеш-Бойли в городе Клуж-Напока в Румынии.

СИБИРСКИЙ ВЕКТОР

FAW начал сотрудничество с компанией «Ивсиб», ставшей шестым дилером компании в Сибирском округе. Новый дилерский центр по продажам и обслуживанию грузовой техники FAW расположен в Омской области. Общая площадь объекта составляет 1100 м², в планах на следующий год — расширение до 2400 м².

На территории центра находятся офисные помещения, а также высокотехнологичная сервисная зона, где могут осуществляться работы практически любой сложности. Она включает пять постов и оснащена современным оборудованием для диагностики, технического и гарантийного обслуживания автомобилей. В будущем количество постов увеличится до 18. В настоящее время в дилерском центре хранится около 30 единиц техники.

«Омск является стратегически важным городом для развития бизнеса FAW.

Это миллионник, крупнейший транспортный узел, имеющий достаточно высокий инвестиционный потенциал: регион находится на границе двух федеральных округов с большим транспортным потоком, — отмечает испол-

нительный директор «Фав-Восточная Европа» Рим Минемуллин. — В ближайшем будущем мы планируем расширение линейки грузовых автомобилей и вывод на российский рынок магистральных тягачей поколения J7 с колесной формулой 4x2».



ТЕПЕРЬ И СРЕДНЕТОННАЖНИК

Среднетоннажник Mighty пополнит модельный ряд грузовиков Hyundai в России. Уже в сентябре в продажу выйдет модель EX9 полной массой 8,5 тонны, в ноябре — EX6 и EX8 полной массой 6,5 и 7,8 тонны. Производство машин осуществляется на калининградском заводе «Автотор».

Mighty EX9 доступен в двух модификациях: с длиной колесной базы 3850 мм и 4200 мм. Грузоподъемность — 5,71 и 5,675 тонн соответственно. Мощность двигателя D4GA с крутящим моментом 608 Нм составляет 170 л. с. Мотор рабочим объемом 3,9 л работает в паре с механической 6-ступенчатой КП.

Mighty EX6 и EX8 оснащаются двигателем D4CC рабочим объемом 2,9 л, с которым состыкована механическая 5-ступенчатая КП. Мощность мотора с крутящим моментом 392 Нм — 160 л. с. Каждая модель будет представлена в трех модификациях: Mighty EX6 — с длиной колесной базы 2850, 3400 и 3850 мм грузоподъемностью 4,055, 4,045 и 3,965 тонны соответственно; Mighty EX8 — с длиной колесной базы 3400, 3850 и 4200 мм грузоподъемностью 5,26, 5,25 и 5,21 тонны. Максимальная грузоподъемность шасси новых Mighty — 5,7 тонны. По сравнению с HD78 ширина рамы увеличена и составляет 860 мм спереди и сзади у Mighty EX8/EX9, а также 860 мм спереди и 753 мм сзади — у EX6. Это обеспечивает улучшенную стабильность при управлении грузовиком, а также расширяет спектр надстроек.



НОВЫЙ ЗАКОН ПРИТЯЖЕНИЯ

Реклама АО(Н) «Вольво Восток»

18+



Точно так же, как и в нашей Галактике, где большие космические тела притягивают к себе другие объекты и вовлекают их в свою орбиту вращения, грузовые автомобили Volvo Trucks становятся центром притяжения для сопутствующих услуг.

Представляем седельный тягач **Volvo FH Гравитация**, который способен перевернуть ваше представление о мире коммерческого транспорта. С его приобретением вы не просто пополняете свой автопарк надежным транспортным средством, но и получаете в свое распоряжение целый арсенал инструментов для его продолжительного и выгодного использования: лизинг на сверхвыгодных условиях, Сервисный контракт, обучение водителей, Volvo Connect*, Систему динамического рулевого управления, Систему предупреждение о фронтальном столкновении с функцией экстренного торможения и многое другое.

8 (800) 100 34 40
www.volvotrucks.ru

*Вольво Коннект

VOLVO FH ГРАВИТАЦИЯ

Volvo Trucks. Создавая будущее



С ЦИФРОВОЙ КОНЦЕПЦИЕЙ

В августе марка Volkswagen Коммерческие автомобили впервые представила новый кемпер California 6.1. Премьера состоялась на выставке Caravan Salon в Дюссельдорфе. Автомобиль получил новый дизайн передней части кузова, усовершенствованное кухонное оборудование, кровати, новую multifunctional панель управления на потолочной консоли. Среди других важных новинок кемпера — цифровая приборная панель и мультимедийные системы нового поколения со встроенным модулем для подключения к сети Интернет. Обновленный автодом полностью адаптирован к миру цифровых технологий. С помощью нового электромеханического усилителя рулевого управления вождение станет еще более безопасным и легким.

Управление основными параметрами кемпера осуществляется с помощью новой панели управления на потолочной консоли. Монохромный дисплей прежних версий заменен большим полноцветным сенсорным экраном с существенно расширенным функционалом. Панель управления теперь используется для доступа ко всем необходимым настройкам уровня комфорта, как, например, меню Camping (режим «Кемпинг»), Cool Box («Холодильник»), Light («Освещение») и другим. Для управления подъемной крышей, которая стандартно оснащена электрогидравлическим приводом, в модели California Ocean 6.1 появился пункт меню Pop-up Roof («Подъемная крыша»). Крайне практичной является новая функция «Уровень». Благодаря ей на индикаторе уровня отображаются углы продольного и поперечного наклона автомобиля при парковке в кемпинге, что значительно облегчает процесс выравнивания Bulli.



ЦВЕТ НАСТРОЕНИЯ ЧЕРНЫЙ

В России начинаются продажи Toyota Hilux в новом премиальном исполнении Exclusive Black. Флагманская версия автомобиля с эксклюзивным дизайном сменила предыдущую популярную топ-версию, Exclusive. Новый Hilux Exclusive Black по технической начинке остался таким же — 177-сильный турбодизель объемом 2,8 л, 6-ступенчатая АКП и полный привод. Новизна в дизайнерских акцентах экстерьера и интерьера. Внешне автомобиль отличается черными легкосплавными колесными дисками, черной окантовкой решетки радиатора и противотуманными фарами цвета «темный хром», а также черными глянцевыми элементами кузова: вставкой переднего бампера, молдингом на капоте, корпусах зеркал заднего вида и ручками дверей. В интерьере тоже доминирует черное цветовое исполнение, включая отделку потолка, декоративные вставки под рояльный лак и перфорированные сиденья из натуральной кожи. Помимо этого флагманский пикап получил эксклюзивное исполнение панели приборов и уникальный комплект ключей. Кстати, из 1360 автомобилей Toyota Hilux, проданных в России за первое полугодие 2019 года, на топовые комплектации пришлось 43%. Стоимость новой версии составляет 2 862 000 рублей.

РАНЖИРОВЩИК С ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЕМ

Компания Kamag впервые представила широкой публике новую модель электроприводного грузовика-ранжировщика грузоподъемностью 16,3 тонны. E-Wiesel оснащен синхронным электродвигателем мощностью 156 кВт с крутящим моментом 385 об/мин. Он питается от электроаккумулятора емкостью 40,6 кВтч напряжением 400 В. Полное время зарядки двигателя составляет 4 часа, запас хода — 8 часов.

Электроприводный грузовик-ранжировщик отличается универсальностью применения и способен перевозить съемные кузова, грузовые поддоны различных видов и другие виды грузов, а также работать в паре с полуприцепами. Благодаря специальному устройству, состоящему из четырех подъемных цилиндров, оснащенных механизмом гидравлического параллельного подъема, при разгрузке E-Wiesel может стыковаться с парковочными окнами разной высоты. А малые габариты и большой угол руления обеспечивают высокую маневренность машины.

Седельно-сцепное устройство тягача может гидравлически подниматься и опускаться от положения 1020 мм до максимума. Устройство фиксации контейнера на передней балке вместо двух ручных запорных замков управляется из кабины водителя для закрепления съемного кузова. E-Wiesel оснащен улучшенной кабиной производства Kamag.



■ Акции одного из лидеров автомобильной отрасли TRATON (объединяет марки Volkswagen Truck & Bus AG, MAN, Scania, Volkswagen Caminhos e Ônibus и RIO) были размещены на Франкфуртской фондовой бирже и в Швеции, на родине Scania, на Стокгольмской бирже. Около 150 гостей присутствовали в день открытия торгов в историческом здании фондовой биржи в центре Франкфурта, чтобы засвидетельствовать участие в листинге TRATON SE. Члены правления прозвонили в колокол немецкой фондовой биржи, отмечая официальное начало торгов акций TRATON SE. Члены правления получили в подарок символы биржевой торговли. В это же время на Стокгольмской бирже в открытии участвовали представители TRATON, в том числе председатель правления Scania и член правления TRATON AG Хенрик Хенриксон. В июне Volkswagen и TRATON официально объявили о первичном размещении акций (IPO). Первоначально планировалось разместить ценные бумаги в диапазоне от 27 до 33 евро.

■ FM Logistic завершила тестовый период проекта Client Portal. Он позволяет создавать заявку на перевозку (как LTL, так и FTL) в электронном виде и отслеживать статус доставки. За первые месяцы работы портала зарегистрировано более сотни клиентов. Основное окно портала — это таблица всех заявок заказчика. В ней работают фильтры для удобного поиска необходимой заявки. В Client Portal предусмотрена кнопка для создания заявки непосредственно в личном кабинете или прогрузка заявки. Есть возможность по упрощенной схеме создать заявку на забор груза со склада клиента на группу заказов, а также копировать предыдущие, внося в них любые изменения и отправлять вновь в FM Logistic. Функционал продолжает расширяться — в июне был предоставлен доступ к электронному архиву товарно-сопроводительных документов, а в июле появилась возможность авизации на кросс-доке непосредственно в личном кабинете. В ближайшее время будет предоставлен доступ к KPI, реестрам для счетов, появится возможность создания товаросопроводительных документов к грузу.

KAMA TYRES**ТАТНЕФТЬ****KAMA PRO****ЭКСПЕРТИЗА. УВЕРЕННОСТЬ. ЛИДЕРСТВО**

КАМА PRO: инновации и практичность

Весной 2018 года Шинный бизнес Группы «Татнефть» KAMA TYRES представил новое поколение ЦМК шин с современным технологическим подходом – KAMA PRO. Первой в линейке бренда стала NU 404 с возможностью регулировать внутреннее давление в широком интервале в зависимости от условий эксплуатации. В структуру шины были заложены новые конструкторские решения, которые в последующем легли в основу бренда KAMA PRO и позволили улучшить потребительские свойства цельнометаллокордных шин. Так, благодаря оптимизированной конструкции и применяемой рецептуре резиновой смеси, эксплуатационный ресурс продукции KAMA PRO увеличен до 20% в сравнении с предыдущими моделями ЦМК шин KAMA, что в сочетании с возможностью восстановления протектора шины увеличивает ее ходимость на 700 000 и более километров.

Линейка KAMA PRO предназначена для комплектации транспортных средств, задействованных в региональных и магистральных перевозках. Сегодня ассортимент бренда насчитывает 17 товарных позиций преимущественно из типоразмеров с посадочным диаметром 20 и 22,5 дюймов. В линейке представлены шины для установки на ведущую ось грузовых автомобилей – NR 203, на рулевую ось – NF 203, на прицепы и полуприцепы – NT 203, а также для использования на любой оси и для комплектации полноприводных грузовых автомобилей – универсальная NU 404.

«KAMA PRO – это уникальный технологический продукт, который в реальных российских условиях демонстрирует высокую эффективность и экономическую практичность. По сути, эта линейка сконструирована исходя из потребностей владельцев грузового транспорта в надежной продукции. Сейчас мы внедряем технологию радиочастотной идентификации RFID, также ориентируясь на запросы наших клиентов. Владельцы подобных «умных» шин смогут отслеживать весь процесс их эксплуатации, контролировать подлинность продукции и плановую замену, а также въезд-выезд автомобиля с территории предприятия клиента», – отметил Тимур Шарипов, и.о. исполнительного директора Торгового дома «Кама».

www.td-kama.com/ru

СТАРТ ПЕРВОЙ ПАРТИИ

На заводе «СарыаркаАвтоПром» в Костане, Казахстан, стартовала серийная сборка пикапов JAC T6, предназначенных для российского рынка. Российская премьера JAC T6 состоялась на Московском автосалоне в конце лета прошлого года. Версия 2019 года, находящаяся сейчас на сборочном конвейере, отличается от демонстрационного экспоната обновленной отделкой салона с комбинированной обивкой черного и коричневого цветов. Максимальная комплектация уже включает такие опции, как бесключевой доступ, камера заднего вида, сенсорный дисплей медиасистемы с Bluetooth, пуск двигателя кнопкой и кожаный салон. Стоимость JAC T6 в топовой версии составляет 1 399 000 и 1 499 000 рублей, в зависимости от типа двигателя.

Машина для нашего рынка будет только с полным приводом, выполненным по классической для внедорожников схеме парт-тайм с жестко подключаемой передней осью и понижающей передачей (передаточное число 2,48:1) в раздаточной коробке. КП только механическая, 6-ступенчатая. Представители марки надеются, что пикап отвоюет от 5 до 10% рынка в сегменте рамных пикапов. Новый пикап пополнит гамму легковых моделей JAC на российском рынке, включающую два переднеприводных кроссовера JAC S3 и JAC S5. Поставка начнется в августе, а в салонах дилеров JAC T6 появится, как и было заявлено ранее, 1 сентября.



ПЕРВЕНСТВО МАШИНИСТОВ

В рамках V чемпионата России «Лесоруб XXI века» компания Liebherr впервые провела Кубок Liebherr для машинистов колесных полноповоротных перегружателей, работающих на перевалке леса. Для проведения соревнования была выбрана модель LH 50 M Industry. Колесный полноповоротный перегружатель Liebherr LH 50 M Industry является одной из наиболее современных моделей в линейке техники Liebherr. Он отличается топливной эффективностью и высокой производительностью. Прочная конструкция перегружателя гарантирует длительный срок эксплуатации. Ключевые компоненты машины разработаны и выпускаются на предприятиях Liebherr, что обеспечивает высокую эффективность их совместной работы. Перегружатель оснащен экономичным 4-цилиндровым дизельным двигателем Liebherr D 934 мощностью 211 л. с. стандарта Stage VI / Stage IIIA и усиленной 2-скоростной трансмиссией High-Rise, предусматривающей переключение под нагрузкой и дополнительную понижающую передачу.

Кроме того, в рамках выставочной программы чемпионата компания Liebherr предоставила флагманскую модель колесного погрузчика L 580 с лесным грейфером объемом 3,1 м³. Машина является одной из лучших в своем классе по эффективности и производительности. Погрузчик оснащен трансмиссией Liebherr и 6-цилиндровым дизельным двигателем мощностью 272 л. с. Stage II / Stage IIIA.



ИСПЫТАНИЕ КАРЬЕРОМ

В Седельниковском щебеночном карьере (Свердловская обл.) компания «Стройкомплект», официальный дилер дорожно-строительной техники британского производителя, провела демонстрационный показ машин и оборудования JCB. Присутствующим были продемонстрированы возможности колесного экскаватора Hydradig 110W массой 11,4 т и мощностью двигателя 110 л. с. Эта машина отличается передовыми характеристиками в области обзорности, устойчивости, маневренности, мобильности и удобства технического обслуживания. С момента появления на рынке в 2016 году Hydradig 110W был удостоен девяти международных наград.

В тест-драйве участвовала техника JCB, которая активно эксплуатируется горнодобывающими предприятиями. В том числе 20-тонный JCB JS205, который разработан инженерами JCB специально для использования в жестких условиях отдаленных регионов. За годы присутствия на российском рынке эти нетребовательные к качеству топлива экскаваторы зарекомендовали себя как экономичные и безотказные машины. В ходе демопроказа оператор JS205, оснащенного просеивающим ковшом, продемонстрировал процесс разделения добытого в карьере несортированного материала на фракции более высокого качества, которые в дальнейшем могут быть использованы в строительстве.

■ Группа PSA готовит полностью электрическую линейку легких коммерческих автомобилей к 2025 году, начав с моделей Citroen Berlingo и Peugeot Partner, которые уже продаются на рынке. В апреле прошлого года на выставке коммерческих автомобилей в Бирмингеме Группа PSA представила прототипы электрифицированных Peugeot Boxer и Citroen Jumper, а на 2020 год была анонсирована премьера электрифицированного фургона среднего сегмента. В течение двух лет будет представлено 14 новых электрифицированных моделей. В течение первого полугодия Группа укрепила свои позиции, заняв долю в 17,4%, несмотря на падение рынка (-2,4%), показав тем самым рост на всех основных рынках, в частности в Италии (+1,1%), Франции (+0,7%), Великобритании (+0,2%), Германии (+0,1%) и Испании (+0,1%).

■ В первом полугодии 2019 года Isuzu RUS открыла 10 новых дилерских центров по продаже и обслуживанию грузовой техники и пикапов D-Max. Основные задачи развития дилерской сети Isuzu в России включают обеспечение присутствия центров по продаже и обслуживанию автомобилей марки во всех основных регионах страны, удовлетворение потребностей клиентов в качественном сервисе с использованием оригинальных запасных частей Isuzu. Грузовое направление Isuzu в первом полугодии пополнилось четырьмя новыми центрами, в частности «ТТМ Центр» (Саратов), «Пензенская автомобильная компания» (Пенза), СП «НБИ Транспорт-Сервис» (Великий Новгород), «АвтоФорум-Богородск-П» (Московская область). Таким образом, грузовое направление дилерской сети Isuzu на сегодняшний день насчитывает 67 центров по продажам и обслуживанию грузовой техники (в том числе 58 дилеров полного цикла). Что касается Isuzu D-Max, всего в разных регионах России работают 36 дилеров, специализирующихся на продаже, ремонте и обслуживании пикапов японской марки.



ТЕПЕРЬ SCANIA ПОСТАВЛЯЕТ УВЕРЕННОСТЬ

Каждый должен заниматься своим делом. Scania разрабатывает индивидуальные технические, логистические и финансовые решения, чтобы вы выполняли свои задачи максимально эффективно и были уверены в успехе.



УЗНАЙТЕ БОЛЬШЕ НА ОФИЦИАЛЬНОМ САЙТЕ SCANIA.RU



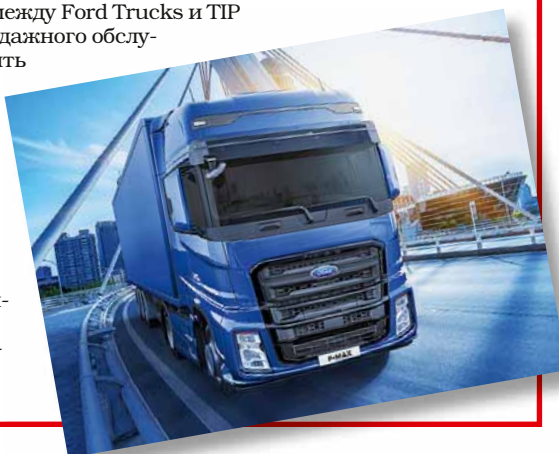
SCANIA

УКРЕПЛЕНИЕ ПОЗИЦИЙ

Вслед за успешным запуском продаж нового тягача F-Max, обладателя титула «Международный грузовик года 2019», Ford Trucks укрепляет свои позиции в Западной Европе, подписав контракт с TIP Trailer Services. Обосновавшись на рынках Ближнего Востока, Африки, России и ряда государств тюркской языковой группы, Ford Trucks продолжает расширение дилерской сети, открывая новые станции в Западной Европе. Цель компании — быть представленной в 51 стране к 2020 году. Вслед за мировой премьерой на выставке IAA в Ганновере нового F-Max, который завоевал титул «Международный грузовик года 2019», Ford Trucks достиг соглашения о быстром увеличении количества своих сервисных центров в Западной Европе.

В соответствии с соглашением, заключенным между Ford Trucks и TIP Trailer Services — ведущим поставщиком послепродажного обслуживания в Западной Европе, TIP будет осуществлять гарантийное обслуживание, а также проактивное обслуживание автомобилей Ford Trucks в регионе. TIP также будет предоставлять поддержку на дорогах для грузовиков Ford Trucks.

Комментируя партнерство, вице-президент Ford Trucks Серхан Турфан отметил: «Ford Trucks быстро развивается на мировой арене как компания, в которой сочетается почти 60-летний опыт производства грузовых автомобилей с возможностью разработок продуктов, отвечающих специфике различных экспортных рынков. Всемирная высокая оценка и признание F-Max, который мы разработали с нуля, стали для нас важной движущей силой в международном росте и развитии».



ВЗЯТО ПОД КОНТРОЛЬ

Инженеры компании Montrans установили комплекс оборудования спутникового мониторинга на самый мощный колесный кран в России. Автокран Liebherr LTM 1750 участвует в строительстве пересадочного контура станций метро «Хорошевская»-«Можайская». Грузоподъемность крана 750 тонн. И это самый мощный подъемник на колесном ходу в России. Высота стрелы: 50 метров. Автомобиль имеет пять топливных баков общим объемом 1400 литров. Расход топлива на трассе — 120 литров на 100 км. Расход при работе под нагрузкой — до 15 литров в час. Датчик уровня топлива установили даже на бак для обогрева кабины. Ранее эксплуатирующая организация «Толкран» уже оснащала свои машины телематикой. Экономический эффект от установки спутникового мониторинга достигает 30%. На строительстве моста через канал имени Москвы специалисты компании Montrans также установили на краны телематическое оборудование. Сооружение арки ведется двумя кранами, грузоподъемностью 350 и 500 тонн. Вес одного пролета моста в сборе — 700 тонн. Переправа является элементом Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД). Длина моста — 1,5 километра. Путепровод пересекает: Дмитровское шоссе, Савеловскую железную дорогу, дорогу местного значения и реку Икшу. Мост через канал имени Москвы планируют сдать в сентябре 2019 года.



«ЛЕТО» И «ЗИМА»

Компания «Русбизнесавто» презентовала городским администрациям Нижнего Новгорода и Казани новые комбинированные машины для содержания автомобильных дорог и городской инфраструктуры. Машины разработаны совместно с Рязским авторемонтным заводом.

МК-4333-06 — это комбинированная дорожная машина на шасси КАМАЗ-53605, предназначенная для круглогодичной работы. В комплектации «Лето» машина оснащена поливомоечным и щеточным оборудованием. Кроме того, машина может быть дооборудована навесным оборудованием для очистки противотуманных экранов и моечным пистолетом. Наборные полиэтиленовые емкости вмещают 10 м³ воды. В зимний период машина может использоваться для распределения жидких реагентов. Многофункциональность этой техники уникальна: она может подметать и мыть дороги, очищать дорожные знаки и ограждения, поливать дорожные покрытия с целью снижения запыленности придорожного воздуха.

МК-4534-08 — это комбинированная дорожная машина на базе самосвала КАМАЗ-65115 в комплектации «Зима». Машина оборудована передним отвалом и пескосолиераспределителем, покрытым раствором горячего цинка, объемом 8,5 м³. На машину могут устанавливаться различные виды отвалов и разбрасывателей, включая систему автоматического оборудования распределением реагентов. Вероятно, уже скоро новые машины приступят к уборке дорог городов-миллионников.

■ Чистая выручка французского производителя погрузочной техники Manitou за два квартала 2019 года достигла 1,163 млрд евро, что на 24% больше аналогичного показателя 2018-го. Самый большой рост во всех регионах присутствия компании, в том числе в России, продемонстрировал департамент погрузочно-разгрузочных машин. Его выручка за первые 6 месяцев 2019 года достигла 830 млн евро, на 27% превысив аналогичный показатель 2018 года. На втором месте (178 млн евро, что на 18% больше по сравнению с первым полугодием 2018-го) оказалось подразделение компактного оборудования. Выручка от продаж департамента услуг и решений Manitou Group выросла на 14% и достигла 155 млн евро. Это обусловлено возросшим спросом на сервисное обслуживание поддержанного оборудования. Рост продаж техники отмечался, в том числе, за счет увеличения объема сотрудничества с арендными компаниями. В конце 2018 года накопилось большое количество заявок на машины Manitou, и технический уровень заводов компании позволил обеспечить необходимые объемы производства и удовлетворить запросы клиентов.

■ Компания «ЧЕТРА» организовала в Славянске-на-Кубани семинар-совещание для мелиоративных, сельскохозяйственных, добывающих и перерабатывающих предприятий, эксплуатирующих промышленную технику «ЧЕТРА» в Краснодарском крае и прилегающих регионах. Одной из главных тем обсуждения стали технические характеристики техники «ЧЕТРА». Представители предприятий региона озвучили предложения по возможному улучшению ее моделей, сформированные в процессе эксплуатации техники. В свою очередь, руководство компании поделилось информацией о конструкторских разработках по модернизации и улучшению техники. Так, в ходе презентации гостям мероприятия была представлена новинка в линейке «ЧЕТРА» — бульдозер легкого класса «ЧЕТРА» Т9 с автоматическим переключением передач. Участникам встречи были также продемонстрированы возможности бульдозера «ЧЕТРА» Т-9.01ЯБ-1.



Высочайшее качество – надёжный сервис

- › Полный ассортимент, соответствующий общепринятым стандартам
- › Быстрая доставка
- › Подходящие изделия для монтажа и комплектации





ЦЕННОСТИ «УМНОГО» МИРА

В МИНСКЕ СОСТОЯЛАСЬ ДЕСЯТАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ TELEMATIX. ЮБИЛЕЙНЫЙ ФОРУМ СТАЛ ОДНИМ ИЗ КРУПНЕЙШИХ В СФЕРЕ ТЕЛЕМАТИКИ И СПУТНИКОВОГО МОНИТОРИНГА. В БЕЛОРУССИЮ ПРИЕХАЛИ БОЛЕЕ 600 ЭКСПЕРТОВ ИЗ 64 СТРАН МИРА. ЭТО В ТРИ РАЗА БОЛЬШЕ, ЧЕМ СОБРАЛА ПРЕДЫДУЩАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ.

МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ПО МАТЕРИАЛАМ MONTRANS

Организатор конференции — компания Gurtam — задала тренд: нужно работать не с объектами, а с бизнесами. Объединять мониторинг с различными проблемами, людьми и культурами. Необходимо формировать национальные рынки телематики.

Телематика в мире развивается в нескольких направлениях. Россия и США — менеджмент и логистика. Азия — персональный мониторинг. Ближний Восток — безопасность. «В США и Канаде — один из самых передовых рынков мониторинга в мире, — поясняет директор по развитию Gurtam в Северной и Южной Америке Сергей Левченко. — В Северной Америке наблюдается тенденция к развитию 4G в устройствах телематики и к плавному прекращению работы 2G- и 3G-сетей. В решениях преобладают простота и удобство в эксплуатации.

интуитивно понятный интерфейс. Если говорить о странах Латинской Америки, то здесь акцент делается на безопасности: защита транспортного средства, сохранность груза и мгновенное реагирование на любое происшествие».

По мнению экспертов, «золотой век» телематики завершился в 2010 году. Сейчас наступила эпоха роста и жесткой конкуренции. В мире отмечается стабильный рост количества подключенных автомобилей. В дальнейшем прогнозируется снижение цены на услуги компаний-интеграторов. «Часть конкурентов закрывают свои протоколы для защиты завоеванных позиций. Теперь с помощью одного продукта вы можете решить множество проблем. Рост этого рынка возможен только на специализированных решениях», — делится соучредитель и архитектор Gurtam Алексей Щурко. По словам эксперта, все производители «софта» и «железа» будут вынуждены перейти от унификации к выпуску специализированных решений. Это очень сложно и сейчас таких нет.

Тренды TelematiX: нужно продавать сервис, расширять предложения для клиентов, применять новые технологии. Рост бизнеса будет обеспечен в случае, если интегратор

начнет информировать клиентов о развитии своего продукта. «Основной посыл, который делает большинство спикеров конференции — конкуренция на рынке растет, расходы увеличиваются, средний чек клиента снижается, и в условиях жесткой конкуренции необходимо как-то выживать», — поясняет управляющий партнер российской компании Montrans Дмитрий Журавлев.

По данным экспертов, средняя компания в сфере мониторинга в России насчитывает 20 сотрудников, на Ближнем Востоке — 25 человек и 4 специалиста в США. Практика показывает, что 30% пользователей услуг телематики смотрят отчеты ПО один раз в день, а 25% клиентов не заходят в личный кабинет вообще. Одна из задач конференции — научить интеграторов, как преодолеть недоверие клиентов к новым технологиям и мониторингу. Как итог форума TelematiX: «умные» автомобили, дома, заводы, больницы, электростанции должны работать на одной платформе и в единой экосистеме. По мнению организаторов, компаниям-интеграторам нужно решать не только свои бизнес-задачи и проблемы клиентов, но и создавать часть «умного» мира.

1. По мнению экспертов, «золотой век» телематики завершился в 2010 году. Сейчас наступила эпоха роста и жесткой конкуренции.



GAZelle 25 YEARS

ВЫГОДА до 350 000 ₽¹

22 места



GAZ PLUS



10% скидка по ЛИЗИНГУ²



150 000 ₽ скидка по TRADE-IN³



СЕРВИС-КОНТРАКТ в ЛИЗИНГ



GAZ ASSISTANCE



ГАРАНТИЯ 2 года без ограничения пробега⁴

azgaz.ru

8-800-700-0-747

Звонок по России бесплатный



1) Указанный размер максимальной выгоды складывается при приобретении автомобиля ГАЗ-А65R52-80 1/PRO(N), 3ВВ, 8КА, А1А, А2А стоимостью 1817,6 тыс. руб. с помощью следующих программ: по «Фирменной лизинговой программе» скидка в размере 200 112 руб. предоставляется Клиенту, приобретающему данный автомобиль в лизинг через ООО «Элемент Лизинг». Требования, предъявляемые к заемщику, определяются лизинговой компанией-партнером. Скидка на автомобиль по «Фирменной лизинговой программе» предоставляется только в случае приобретения Клиентом Сервисного контракта – пакета услуг по плановому техническому обслуживанию автомобиля; по «Фирменной программе обновления – 2019» скидка в размере 150 тыс. руб. предоставляется Клиенту, сдающему по схеме «трейд-ин» коммерческий (владение от 6 мес.) или легковой автомобиль (владение от 1 года) не старше 2000 года выпуска. Программы действуют до 31.12.2019 или до исчерпания бюджета на их проведение. Не является публичной офертой. 2) По «Фирменной лизинговой программе» скидка 10 % предоставляется Клиенту, приобретающему данный автомобиль в лизинг через ООО «Элемент Лизинг». Скидка на автомобиль по «Фирменной лизинговой программе» предоставляется только в случае приобретения Клиентом Сервисного контракта – пакета услуг по плановому техническому обслуживанию автомобиля. Требования, предъявляемые к заемщику, определяются лизинговой компанией-партнером. Программа действует до 31.12.2019 или до исчерпания бюджета на ее проведение. Количество автомобилей ограничено. 3) При приобретении цельнометаллического автобуса «ГАЗель NEXT» скидка 150 тыс. руб. по «Фирменной программе обновления – 2019» предоставляется Клиенту, сдающему по схеме «трейд-ин» коммерческий (владение от 6 мес.) или легковой автомобиль (владение от 1 года) не старше 2000 года выпуска. Программа действует до 31.12.2019 или до исчерпания бюджета на ее проведение. Количество автомобилей ограничено. 4) В соответствии с принятым решением завода-изготовителя изменены следующие гарантийные сроки: на автобусы семейства «ГАЗель NEXT» (каркасный и автобус на базе ЦМФ «ГАЗель NEXT») гарантийный срок установлен в размере 2 лет без ограничения пробега. Вышеуказанные гарантийные сроки действуют на автомобили, реализованные конечным потребителям начиная с 01.07.2019. Прочие условия гарантии, изложенные в сервисных книжках на данные автомобили, остаются без изменений. Не является публичной офертой. Подробности – в Дилерских центрах «ГАЗ». 25 years – 25 лет. GAZ PLUS – ГАЗ Плюс. GAZ ASSISTANCE – ГАЗ АСИСТЕНС. РЕКЛАМА.



БОЛЬШИЕ МАНЕВРЫ

СМОТРИ
ВИДЕО

В ПРЕДДВЕРИИ СБОРА УРОЖАЯ ФЕРМЕРАМ ТАМБОВЩИНЫ ПОКАЗАЛИ НОВУЮ СЕЛЬХОЗТЕХНИКУ КОНЦЕРНА CNH INDUSTRIAL. ПОКАЗ СОСТОЯЛСЯ В ПОЛЕ, В РОДНОЙ И ПРИВЫЧНОЙ ДЛЯ СЕЛЯН СТИХИИ: ЗАТЯЖНОЙ ДОЖДЬ, ВЕТЕР И ОСТАЛЬНЫЕ НЮАНСЫ, БЛАГОДАря КОТОРЫМ РОССИЙСКИЕ АГРАРИИ И НАЗЫВАЮТ УБОРОЧНУЮ «БИТВОЙ».

МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО АВТОРА

Милитаристская терминология применительно к сельскому труду укоренилась у нас относительно недавно. Вначале на сбор урожая крестьяне выходили «вооруженные» молитвой да лошадами с тогдашними сельхозорудиями. Те урожай, которыми кормились сами и обеспечивали хлебом пол-Европы, в пору записывать в легенды. Потом «Ой вы кони, вы кони стальные, боевые друзья-трактора». Чувствуете военные нотки? А ведь это строчка из популярной песни времен раннего СССР. Для тех, кто и после провала

советской модели с ее продовольственной программой по-прежнему производит российский хлеб с маслом, на выручку пришла буржуазская техника. Концерн CNH Industrial показал трактора и сельхозорудия, благодаря которым российское понятие «битва за урожай» может утратить военную терминологию. Навсегда?

Портрет тамбовского фермера: джинсы, штормовка, бейсболка, сапоги, смартфон и внедорожник. У тех, у кого хозяйство мощное, — внедорожник импортный. У аграриев начинающих везде-

ход или неновый, или новый отечественный. Но держу пари, что у всех у них дух захватывало от этого сосредоточения почти бесчисленных лошадиных сил, установленных на шарнирно-сочлененной раме и одобренное множеством гидро- и электроприводов, системами автоматического контроля производительности, густо замешанное на бортовых компьютерах с планшетными экранами и даже спутниковым радио. Любой из этих комбайнов напшигован электроникой и искусственным интеллектом



1. Вся эта механизированная красота — банальная сеелка.
2. Этого монстра зовут New Holland T9.505. Имеет два варианта шасси, мощность — 557 лошадей.
3. Кабина у комбайна новая. Площадь остекления — 6,3 м². Теперь в кабине есть даже бортовой принтер — распечатывать параметры работы комбайна.
4. Case Quadtrak 500 — сверхмощный гигант, четыре независимых гусеничных движителя. Благодаря шарнирно-сочлененной раме радиус разворота — меньше 6 метров.
5. Шестиклавишный SX6.90. Клавишной называют систему соломотораса комбайна, которая действительно напоминает по виду рояльные клавиши.
6. Пульт управления New Holland SP 380 F: добро пожаловать в 21-й век.



больше, чем электромобиль от Илона Маска. Интересно?

Начну обзор с главной звезды выставки, синего New Holland SP 380 F. Машина для полива и внесения удобрений. Специализация — соя, рапс, подсолнечник, кукуруза. Основная фишка — переднее расположение поливочной штанги. У конкурентов и соплатформенников она обычно расположена в корме. Штанга может занижаться до 500 мм над уровнем поля и возвышаться до 3 метров. Рабочая максималка — 32 км/ч. Мощность — 382 л. с., двигатель дизельный, без мочевины. Ширина захвата «поливальки»-опрыскивателя — более 40 м. Клиренс — 183 мм, что позволяет агрегату обслуживать кукурузу и другие высокорослые культуры на последнем сроке созревания. Полностью запрограммированный удобрениями и моторным топливом, этот комплекс способен обработать 60 гектаров. Для горожан, это 120 футбольных полей. Чтобы не заблудиться в бескрайних российских сельхозпросторах, есть бортовой навигационно-вычислительный комплекс, он же помогает машине работать в режиме автопилотирования и всегда найдет путь домой. А еще благодаря ему вы никогда не перельете или недолейте на растения: отечественное «кому пусто, а кому густо» исключено. Управляешь этой машиной, словно играешь в компьютерную стрелялку: справа от оператора, а механизатором его назвать язык не поворачивается, джойстик с кучей кнопок, которыми можно контролировать половину этого «комбайна с вертикальным взлетом».

Второй половиной управляют при помощи больших планшетов, они сгруппированы чуть выше джойстика. А вид из кабины! Дух захватывает, когда в буквальном смысле паришь над полем, сидя как на балконе второго этажа панельной хрущевки. Да что там обзор, в комплект входит даже аппарат собственной мойки высокого давления — долой чумазую технику с российских полей.

Но интересна не только самоходная техника как таковая. То, что прицепляют к тракторам, тоже достойно внимания. Расширю ваши познания в области дисковых посевных комплексов. Один из самых продвинутых — Case In Precision Disk 500. Рама комплекса на самоориентирующихся неразрезных мостах, они огибают рельеф местности. Все параметры чудо-сеялки выводятся на специальный экран, установленный в кабине трактора. Бункер более чем на 13 000 литров, двухсекционный: для посева и внесения удобрений. Система дозирования имеет восемь независимых электрокатушек для высокой точности дозирования семян для посева. Можете себе представить, что сеялка сама мониторит итоги своей работы в режиме реального времени?! Наши мужики чуть ли не со слезой осматривали это произведение сельскохозяйственного искусства. Какая там битва за урожай, их на-до навсегда оставить в прошлом веке,



вместе с колхозами имени внеочередного партсъезда. Вот как в 21-м веке выглядит обыкновенная сеялка, которую прицепят к почти рядовому трактору.

Почти рядовому, так как это практически кентавр тракторного рода-племени. Полноприводный Case Magnum 340. Передний мост стандартный, задний модуль гусеничный. Модуль не означает, что его можно заменить на колеса. Здесь свой задний мост. Гидроцилиндр с пружиной отвечает за натяжку резиновых гусениц. Мотор максимально может выдать до 410 лошадей, номинальная мощность составляет 340 л. с. У трактора 18 передач вперед и 4 назад. Грузоподъемность задней подвески — почти 11 тонн. Дооснастить этого красавца можно ходоуменьшителем и системой автоматического вождения Auto Guidance, своеобразным тракторным автопилотом. Благодаря необычной конструкции он способен преодолевать поля со сложным рельефом. Максималка — 40 км/ч. Для трактора показатель более чем хороший.



НИКОЛАЙ ГОЛОВИН

ГЛАВА КРЕСТЬЯНСКО-ФЕРМЕРСКОГО ХОЗЯЙСТВА «КЕНТАВР»

Я хочу небольшой трактор, все, что здесь представлено, для меня пока великовато. Но все равно есть на что посмотреть, выставка впечатляет. Конечно, дорого это все относительно отечественных аналогов, но у них качество. Считаю, что у нас только «Кировец» из больших машин самый удачный, а небольшие — не доведенные до ума, уж сколько их у меня было. Когда смотрю тракторы, обращаю внимание на мелочи, детали, нюансы. Вот на этих все продумано, все к месту: навеска, гидравлика. На том же минском тракторе, если что-то надо прицепить, надо ногу вытягивать за педаль сцепления, а самому голову тянуть назад, глядеть, где там эта серьга прицепная. Здесь сидишь — всё как на ладони. Я выращиваю подсолнечник, в основном это междурядная обработка. Значит, крутить головой надо ой как. А из такой кабины любо-дорого смотреть на работу.



Знаете, о чем больше говорили на показе техники тамбовские фермеры? Правильно, о деньгах, которых не хватает, чтобы купить подобную красоту. По оценке журнала Forbes, в России на 1000 гектаров пашни приходится в среднем всего два трактора. Для сравнения: в Германии — больше 60, в США — 25. Ну ладно, чего с такими странами равняться, давайте возьмем что-то поближе. В соседней Беларуси 9 тракторов, а ведь у нас тоже остались собственные производители сельхозтехники, плюс импорт из Минска. В нашей стране две трети тракторов и комбайнов, что выходят на поля, уже отработали более десяти лет. Получается, что многие фермеры трудятся на технике, которая давно выработала свой ресурс. Вот почему у нас сбор урожая еще долго будут именовать битвой.

И еще о деньгах. По данным Минсельхоза России, для обновления машинно-тракторного парка надо 1,6 трлн рублей. В 2018 году на поддержку АПК в России выделили около 3 млрд евро, тогда как Евросоюз направил на эти цели порядка 300 млрд. Вот поэтому подобные смотрят импортной техники в нашей стране несут скорее общеобразовательные функции, чем прикладные. Хотя не всё так плохо. На некоторых образцах суперсельхозтехники от CNH рядом с латиницей горделиво красовалось на великом и могучем: Принадлежит ИП Гриднев А. А. Глава КФК. Значит, и вырастим, и соберем. И безо всяких битв. Во всяком случае, в это хочется верить.



Но вот мы вспахали, засеяли, обработали удобрениями, теперь дело за уборкой урожая. Здесь у CNH тоже есть чем похвалиться — комбайн для полей с любым рельефом, New Holland sx6.90. Может применяться как для уборки зерна, так и кукурузы. Ширина зерновой жатки — более 9 метров, показатель не выдающийся, но приличный. Что касается рельефа — машина запросто компенсирует поперечный наклон комбайна до 25%. Большинство трудоемких операций техника контролирует сама, без вмешательства оператора: автоматическое поддержание высоты среза и система удержания жатки в положении, параллельном поверхности поля с учетом рельефа. На sx6.90 установлена даже система защиты шин Stalk Stomper. Этот модуль крепится на жатке и выравнивает стерню перед колесами, что снижает риск проколов или неравномерного износа покрышек. Наконец, на борту желтого красавца стоит клеймо «Сделано в России» — машина собирается в Набережных Челнах, на заводе CNH. Перехожу к самому главному — появится ли подобная техника на наших полях в массовом порядке?



1. Когда З. Успенский написал сказку «Про дядю Федора», там был один персонаж, трактор-тр-тр Митя. Case Magnum 340 вполне годится во внуки сказочному трактору.
2. Заправочная штанга поливалки SP 380 F прячется под брюхом машины. С раскрытыми створками технологических отсеков напоминает самолет.
3. Клиренс этой поливалки — 183 мм. Вдобавок она может двигаться как краб, боком.





Ваши планы в надежных руках!

Любая помощь сразу и вовремя. Надежные запчасти, достойные цены и высокий уровень обслуживания всегда ждут вас в сервисных центрах Mercedes-Benz.



Комплект фильтров Actros

Подходит для	Артикул	Новая цена с НДС
OM541/542	A0001806009	6 929,57 руб.
OM541/542	A0001805809	7 645,00 руб.



Комплект тормозных колодок

Подходит для	Артикул	Новая цена с НДС
Actros 3-4, Antos, Arocs	A0064205220	9 076,48 руб.
Actros 3-4, Antos, Arocs	A0064205320	10 466,53 руб.



Комплект сцепления

Подходит для	Артикул	Новая цена с НДС
Actros 2-3, Axor 1-3	A0282502501 80	48 890,32 руб.
Actros 1-3, Axor 1-3, Atego 1	A0222503801 80	48 890,32 руб.



Радиатор и интеркулер

Подходит для	Артикул	Новая цена с НДС
Axor 2-3	A9405000703 (радиатор)	38 177,86 руб.
Actros 1-3	A9425011001 (интеркулер)	60 133,93 руб.

www.trucks.mercedes-benz.ru

Реклама. Цены указаны с учетом всех налогов и действуют в период проведения акции — с 3 апреля по 30 сентября 2019 года. Предоставленная информация носит справочный характер и не является офертой или публичной офертой. Полный список запасных частей размещен на сайте. Подробные условия акции уточняйте у специалистов в авторизованных технических центрах «Мерседес-Бенц». *Грузовики, которым доверяют.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust*





ОПРАВДАНИЕ ОПАСЕНИЯ

КАК И ПРОГНОЗИРОВАЛИ ЭКСПЕРТЫ, РОССИЙСКИЙ РЫНОК НОВЫХ ГРУЗОВИКОВ ВСЕХ КЛАССОВ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2019 ГОДА ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛ ОТРИЦАТЕЛЬНЫЙ РЕЗУЛЬТАТ. ПРИЧЕМ СПАД КОСНУЛСЯ КАК ПРОИЗВОДСТВА, ТАК И ПРОДАЖ. **ВАЛЕРИЙ ВАСИЛЬЕВ**

НЕУМОЛИМАЯ СТАТИСТИКА

Итоги первого полугодия текущего года показали, что рынок грузовиков в России находится не в лучшем положении. По данным компании «АСМ-холдинг», объем выпуска легких коммерческих автомобилей (LCV) в январе-июне текущего года по сравнению с 2019 годом снизился на 3,8%, то есть до 52 тыс. единиц. Наибольшего уровня производства достиг ГАЗ — (-5,4%),

АВТОВАЗ — (+13,3%), УАЗ — (+9%), «Форд Соллерс Елабуга» — (9,8%), ПСА «ВИС-Авто» — (+6,5%), ПКФ «Луидор» — (-44,9%), ПСМА РУС — (-21,9%), «Автодом» — (рост в 4,5 раза), ИСУЗУ-Рус — (+78,6%), СТ «Нижегородец» — (+46,2%), ГК «Автотор» — (-76,2%).

Согласно информации аналитического агентства «Автостат», в первом полугодии 2019 года объем рынка новых LCV составил 49,3 тыс. единиц, что на 8,2% ниже, чем год назад.

По итогам января-июня лидером в этом сегменте является ГАЗ, на долю которого пришлось 45% от общего объема, или 22,3 тыс. автомобилей при снижении показателей в сравнении с прошлым годом на 6,8%. Вторую строчку занял УАЗ, продажи которого упали до 8,2 тыс. ед. (-4%). На третьем месте находится Ford с результатом 5,1 тыс. ед. (+7,6%). В первую пятерку также вошли АВТОВАЗ (4,9 тыс. ед.; -3,4%) и Volkswagen (2,5 тыс. ед.; -2,7%).

Самый высокий рост показал Peugeot (+21,9%), а наибольшее падение — Mercedes-Benz (-60,2%).

В модельной структуре фаворитом является «Газель Next» с продажами 12,4 тыс. единиц (-12%). На нее приходится более четверти всего отечественного рынка новых LCV. Далее следует Ford Transit со сбытом 5 тыс. ед. (+11,4%), а за ним — ГАЗ-3302 с 4,9 тыс. ед. (-3,6%). На четвертой позиции универсал Lada Largus (4,2 тыс. ед.; -1,5%), следом рас-

положился УАЗ-3909 (3,6 тыс. ед.; -7,3%).

Эксперты отмечают, что семь из десяти самых продаваемых моделей имеют отрицательную рыночную динамику. Наибольшее падение зафиксировано у Volkswagen Caravelle (-18,2%), а лучший рост — у ГАЗ-3221 (+52,8%).

Свою очередь, исследование компании «Автостат Инфо» показывает, что за первое полугодие продажи новых LCV в России уменьшились на 9%, до 45 662 единиц. Причем реализация LCV-иномарок опережает по темпам спада сегмент российских машин. Так, за январь-июнь их продано 14 426 единиц (-16,4%).

По данным Russian Automotive Market Research (RAMR), в январе-июне рынок новых LCV составил 52,24 тыс. еди-

ниц, что на 9,7% меньше, чем в 2018 году.

По данным «АСМ-холдинга», объем выпуска грузовых автомобилей, включая модели категории N1, за январь-июнь 2019 года снизился до 68,4 тыс. единиц (-4,4%). Производство отечественных машин в первом полугодии уменьшилось на 4,9%, до 55,4 тыс. единиц.

Рост производства грузовиков обеспечили: АЗ «Урал» (+6,5%); УАЗ (+35,9%); ПСА «ВИСАвто» (+6,5%); Саранский завод автосамосвалов (+28,7%), Брянский автомобильный завод (+20,5%). Выпуск грузовиков иностранных марок за полугодие снизился на 2,1%, до 13 тыс. единиц. Увеличили выпуск «ИСУЗУ-Рус» — рост в 2,3 раза, ГК «Автотор» (+53,1%). Доля иномарок в общем выпуске грузовиков составила 19%

(в 2018 году — 18,6%). Компании-производители грузовиков в январе-июне 2019 года отгрузили потребителям 64,8 тыс. ед. (-5,7%).

Как сообщил «Автостат», объем рынка новых грузовиков в России по итогам первого полугодия снизился на 5,8% по сравнению с 2018 годом и составил 35,7 тыс. единиц.

Лидером сегмента остается КАМАЗ с долей более 35% от общего числа. Таких автомобилей продали 12,8 тыс. ед., что на 6,3% выше, чем год назад, на втором месте находится ГАЗ с 3,7 тыс. ед. (-5,5%), на третьем — Volvo с 2,7 тыс. машин (-15,3%). В пятерку лучших вошли Scania, продажи которой сократились на 12,4%, до 2,4 тыс. ед., и MAN с 2 тыс. ед. (-10,4%). Помимо КАМАЗа только

два бренда из TOP-10 показали положительную динамику продаж — МАЗ (+1,1%) и «Урал» (+9%). Наибольший спад зафиксирован у DAF — 30,1%.

В модельной гамме лидирует КАМАЗ-43118 с уровнем продаж почти 3 тыс. ед. (-6%). Второе место — у «Газон Next», объем рынка которого упал на 2,1%, до 2,6 тыс. единиц. За ним следуют КАМАЗ-5490 (2,6 тыс. ед.; +8,6%) и КАМАЗ-65115 (2,5 тыс. ед.; +15%). Замыкает пятерку Volvo FH (1,8 тыс. ед.; -24,1%).

В то же время по итогам первого полугодия 2019 года, согласно данным «Автостат Инфо», в России удалось продать 34 844 новых грузовика. Это на 6,4% меньше, чем годом ранее. От еще худшей ситуации рынок удержала российская техника, реализация которой возросла до 19 808 ед.,

УВЕЛИЧЕННЫЙ СРОК ЭКСПЛУАТАЦИИ



Максимальное время в пути благодаря сцеплениям LuK для грузового транспорта.

Системы сцепления LuK разработаны с целью максимального увеличения срока службы. Благодаря интеллектуальным ремонтным решениям, таким как LuK RepSet SmartAC, срок эксплуатации сцеплений до двух раз дольше. Преимущества LuK как конвейерного поставщика - повышенный комфорт при вождении и минимальное время простоя транспорта.

www.schaeffler.ru/aftermarket, www.repxpert.ru



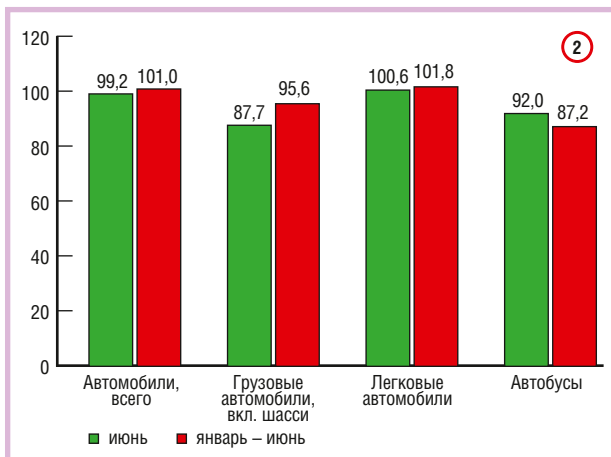
FAG



SCHAEFFLER

РЕКЛАМА

1	Июнь 2019 г., штук	В %		Июнь 2018 г. в %			
		к июню 2018 г.	к маю 2019 г.	Январь - июнь 2019 г. в % к январю - июню 2018 г.	к июню 2017 г.	к маю 2018 г.	Январь - июнь 2018 г. в % к январю - июню 2017 г.
Грузовые а/м	12 828	87,7	107,3	95,6	107,9	123,2	105,6
Легковые а/м	138 899	100,6	121,4	101,8	114,9	113,2	119,7
Автобусы	3375	92,0	124,9	87,2	93,7	101,2	102,4



1. В июне 2019 года по сравнению с маем 2019 года наблюдается рост производства по грузовым автомобилям, легковым автомобилям и автобусам.
2. Динамика производства автомобильной техники в % к соответствующему периоду прошлого года.

то есть на 2,2%. А вот сегмент иномарок сдает свои позиции, его продажи снизились на 15,6%, до 15 036 единиц.

РАЗМЫШЛЕНИЯ НА ТЕМУ

Непростая ситуация, сложившаяся на российском рынке грузовиков, заставляет задуматься о причинах происходящего.

На протяжении последних нескольких лет власти страны стимулировали продажи коммерческих автомобилей. В 2018 году на госпрограмму льготного автолизинга из бюджета перечислили 6,4 млрд руб., а для оживления продаж газомоторной техники — 4,8 млрд руб. Сегмент LCV поддерживался еще и программой льготного автокредитования с бюджетом 9,2 млрд руб.

Но в 2019 году Минпромторг сократил второе поддержку российского авторынка, включая коммерческие машины. Так, на программу льготного лизинга выделили 4,9 млрд руб., а закупку газомоторной техники — 2,5 млрд руб.

Как считают аналитики, ситуация на российском рынке LCV, в том числе заметное падение продаж, связана с окончанием действия программ стимулирования спроса. Программы льготного автокредитования и автолизинга перестали действовать, снижение доходов населения также не способствует повышению спроса. Автопроизводители и дилеры ждут от Минпромторга мер поддержки, которые он, возможно, найдет в резервном фонде правительства.

По оценке экспертов УАЗа, рынок LCV в 2019 году сократится на 2,2%. Как считают аналитики RAMR, в 2019 году малотоннажные занимаемый объем на 3,57%, до 116,44 тыс. единиц.

По мнению представителей ГАЗа, нет пред-

посылок для сохранения в 2019 году емкости рынка хотя бы на уровне прошлого года. Масштабное сокращение госпрограмм может привести к падению рынка коммерческого транспорта на 10–15%. По заявлению директора по продажам и маркетингу дивизиона легковых коммерческих автомобилей «Группы ГАЗ» Олега Маркова, прогнозируется снижение рынка легких грузовиков в 2019 году на 12%, до 93 тыс. единиц.

На КАМАЗе уменьшение рынка среднетоннажных и большегрузных машин связывают с сокращением объема коммерческих перевозок, замедлением темпов роста инвестиций в основной капитал, низкой активностью в строительстве, уменьшением господдержки спроса на технику. Неслучайно прогноз по объему рынка грузовиков полной массой 14-40 тонн в 2019 году понизили до 58-54 тыс. единиц.

По мнению ряда специалистов, интерес покупателей к обновлению устаревших парков грузовой техники сохранится, однако в условиях ограничения финансовых возможностей часть потребителей уменьшили объем средств, направленных на обновление парков и закупку новой автотехники.

По мнению руководителя RAMR Татьяны Арабаджи, спад на рынке среднетоннажных и тяжелых грузовиков в 2019 году неизбежен, так как этому способствуют все макроэкономические факторы, включая замедление роста экономики, завершение в 2018-м крупных строительных проектов при отсутствии аналогичных по масштабу

мероприятий в 2019-м и в последующие годы, соответственно, сокращение объемов строительства как такового, промпроизводства и, отсюда, и объема грузовых автоперевозок. Кроме того, в 2019 году резко сокращен объем госдотаций на лизинг, автокредиты, закупки газомоторной автотехники, свернуты другие программы стимулирования авторынка (завершены программы «Фермерский автомобиль», «Новый седельный тягач» и пр.). Неприятным известием стало повышение НДС и утилизационного сбора, которые перевесили сокращение импортных пошлин осенью 2018 года (согласно соглашению с ВТО). Кстати, угроза роста цен из-за нового НДС поддержала продажи прошлого года, полностью вытрав отложенный спрос и уменьшив потенциал рынка новых грузовиков, по крайней мере в первой половине 2019 года.

По базовому сценарию прогноза RAMR, в текущем году ожидается сокращение производства грузовой техники на 1,59%, а доля российских брендов в совокупных объемах выпуска грузовиков может уменьшиться на 2,26%. К 2024 году доля отечественных марок может составить 76,68%.

Спад на рынке новых грузовиков в 2019 году RAMR ожидает на уровне 3,8% (к 2018 году), до 78,42 тыс. Большую часть, 40,9 тыс. ед. (или 52,2%), должны составить продажи иномарок. Доля российских брендов в совокупных объемах продаж новых грузовиков может уменьшиться на 0,18%. К 2024 году доля российских брендов, возможно, составит 48,73%.



Для просмотра видео
перейдите по ссылке
в QR-коде



2019 ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



MAN XLION: ЭКСТРЕМАЛЬНАЯ ВЫНОСЛИВОСТЬ, ЭКСТРЕМАЛЬНАЯ НАДЕЖНОСТЬ, ДЛЯ ЭКСТРЕМАЛЬНО ВЫСОКИХ РЕЗУЛЬТАТОВ!

Будьте в числе первых! Получите памятный сувенир из коллекции MAN XLION. Заполните форму запроса на сайте www.mantruckandbus.ru с указанием промокода IRONMAN_06 или по телефону информационной линии MAN: 8 800 100 4721.

* Информацию о порядке предоставления сувениров, их количестве уточняйте у официального дилера в вашем регионе. Количество сувениров ограничено. Срок действия предложения с 15 мая до 31 декабря 2019 года.



НЕ СПИ ЗА РУЛЕМ

ВЛАСТИ ВСЕРЬЕЗ ЗАНЯЛИСЬ УСИЛЕНИЕМ КОНТРОЛЯ НАД НАЛИЧИЕМ И РАБОТОЙ ТАХОГРАФОВ НА ТРАНСПОРТЕ. С 1 НОЯБРЯ ВСТУПИТ В СИЛУ ЗАКОН О НОВЫХ ШТРАФАХ ДЛЯ КОМПАНИЙ, ЗАСТАВЛЯЮЩИХ ВОДИТЕЛЕЙ ПЕРЕРАБАТЫВАТЬ. КРОМЕ ТОГО, В ПРАВИТЕЛЬСТВО ВНЕСЕН ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОНЛАЙН-ТАХОГРАФИИ. ОДНАКО, КРОМЕ ПЛЮСОВ, ЭКСПЕРТЫ ВИДЯТ И НЕДОСТАТКИ ГРЯДУЩИХ НОВОВВЕДЕНИЙ. ИРИНА ЗВЕРЕВА

НЕ ХОТЯТ СТАВИТЬ

То, что реформа в этой сфере необходима, показала недавняя проверка Минэкономразвития. Ведомство обнародовало выдержки из своего заключения о том, что приказ Минтранса об обязательной установке тахографов на 2 млн транспортных средств не достиг цели. Речь о приказе от 13 февраля 2013 года, в котором устанавливаются требования для ТС, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов. По данным министерства, за семь лет действия приказа такими устройствами были оснащены только 718,4 тыс. ТС, или около 35% от необходимого количества.

Причиной тому стал тот факт, что штрафы

за отсутствие работающего тахографа слишком низкие, а цена оснащения автомобилей устройствами — высока (от 28 тыс. до 40 тыс. руб.), объяснили в ведомстве. Поэтому автовладельцы считают установку тахографа излишне затратной и экономически неоправданной.

«К сожалению, сегодняшний день показывает, что действия юридических лиц и индивидуальных предпринимателей пока направлены зачастую на извлечение прибыли и нарушение труда и отдыха водителей, — констатировал замминистра транспорта Сергей Аристов в ходе рассмотрения этой темы на пленарном заседании Госдумы. — Усталость водителя, по нашим оценкам, это примерно 20% тех ДТП, которые у нас имеются».

По его словам, за выпуск на линию транспортных средств без технического средства контроля в прошлом году были привлечены к ответственности 206 тысяч водителей и 66 тысяч должностных лиц. «Эта статистика говорит о том, что существующие санкции не пугают ни водителей, ни юридических лиц», — отметил Аристов.

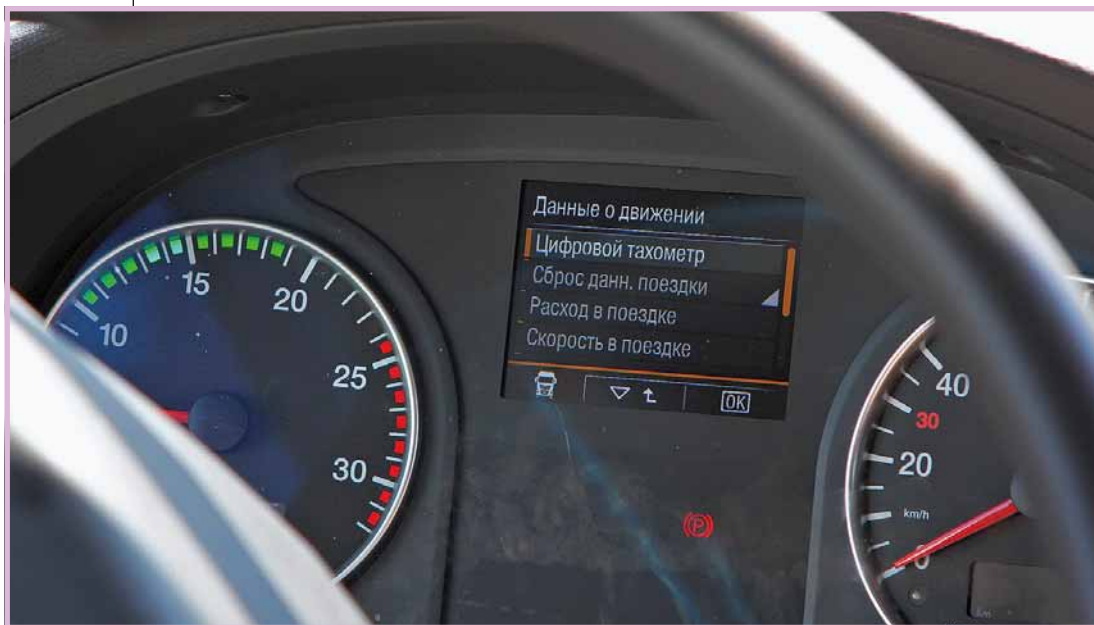
ПЛАТИТ ВОДИТЕЛЬ

По нынешним правилам, за подобные нарушения расплачивается фактически сам водитель. Его могут оштрафовать всего на тысячу рублей, и, конечно же, предприятия перекладывают ответственность на своих сотрудни-

ков, объяснили в Госдуме. Это выгоднее, чем приобретать тахограф и устанавливать его. Получается несправедливо: режим труда и отдыха — понятие из Трудового кодекса, ответственность за нарушения которого несет работодатель. К тому же в законе «О безопасности дорожного движения» прописано, что оснащать ТС тахографом должен его владелец, предприниматель. Однако штрафы выписывают водителям.

Чтобы восстановить справедливость, правительство и депутаты решили пойти путем ужесточения ответственности перевозчиков за отсутствие тахографов и прочие нарушения в сфере труда и отдыха водителей. Летом был принят закон на эту тему со сроком вступления с 1 ноября. Документ кардинально меняет дело для несознательных индивидуальных предпринимателей и юридических лиц, то есть для владельцев транспортных компаний.

Согласно новому закону, за нарушение установленного режима труда и отдыха водителей оштрафуют должностных лиц на сумму от 7 тыс. до 10 тыс. руб., индивидуальных предпринимателей — от 15 тыс. до 25 тыс. руб., а юрлиц — до 50 тыс. руб. При этом все они понесут ответственность в том случае, если сами будут заставлять водителя перерабатывать. Если же это личная инициатива самого гражданина, то будет отвечать он — штраф составит от 1,5 тыс.



до 2 тыс. руб. (сейчас нижняя планка — 1 тыс.).

«Есть установленная санитарная норма, сколько может работать водитель, и она не должна превышать восемь часов с определенными перерывами для отдыха — в противном случае просто организм не срабатывает», — пояснил Сергей Аристов. Согласно приказу Минтранса, в неделю шофер не может проехать за «баранкой» более 56 часов, при этом после четырех часов в дороге необходимо 15-минутный перерыв.

Изначально законопроект предусматривал более жесткое наказание для юридических лиц — приостановку деятельности на срок до 90 дней. Предполагалось, что в некоторых случаях оно будет заменять штраф, однако к третьему чтению документа эта санкция исчезла как несущая слишком большие риски для предприятий. В итоге в конечной версии осталось только наказание в виде штрафа.

ШТРАФ НЕ НАПУГАЕТ?

Отслеживать соблюдение правил помогут тахографы. С ноября 2019 года устанавливать эти приборы на свои грузовики и автобусы должны будут не только юрлица и индивидуальные предприниматели, но и физические лица. А с 1 июля 2020 года тахографы должны устанавливаться и на городские автобусы. Согласно вступающему в силу закону, штрафы за выпуск авто на линию без такого устройства для ИП и юрлиц будут такими же, что и за нарушения режима, то есть до 50 тыс. рублей. А для водителей за выход на линию без тахографа штраф выше — 3–5 тыс. руб. (сегодня 1–3 тыс.).

Таким образом, оштрафовать предпринимателя можно будет, если удастся доказать, что именно

он установил режим работы, противоречащий требованиям закона.

При этом, если тахограф вышел из строя в процессе работы автомобиля, ответственности наступать не будет, гласит новый закон. Депутаты, правда, заметили в этой норме лазейку. В ходе рассмотрения законопроекта о повышении штрафов представитель ЛДПР Александр Старовойтов предположил, что данная норма облегчит жизнь тем перевозчикам, которые потенциально хотят нарушать режим труда и отдыха водителя. У них постоянно будет ломаться тахограф.

Отвечая на эти сомнения, замминистра транспорта заявил, что проверки Ространснадзора должны будут показать, почему тахограф вышел из строя. «Я думаю, что это технический вопрос, который вполне решаем», — добавил Аристов.

Однако проблема так просто не решается, возразил на это Старовойтов. Он отметил, что зарплата сотрудников Ространснадзора составляет приблизительно 12 тысяч рублей, их количество на дороге сокращалось с каждым годом, так что «бойцов» реально не хватает. К тому же оформить протокол нарушения труда и отдыха водителя проблематично — это занимает час, и сотрудники Ространснадзора, по словам депутата, предпочитают с этой темой не связываться. Поэтому необходимо упростить систему протоколирования данного вида правонарушений. Кроме того, надо решить вопрос дороговизны тахографа, цена которого вместе с установкой на практике может достигать до 60–70 тыс. рублей, добавил Старовойтов. Он также предложил обязать автопроизводителей в процессе производства оснащать транспортные средства тахографами.

Простое ужесточение ответственности не сработает, отметил депутат. «Мы можем поднимать

С НОЯБРЯ 2019 ГОДА УСТАНАВЛИВАТЬ ТАХОГРАФЫ НА СВОИ ГРУЗОВИКИ ДОЛЖНЫ БУДУТ НЕ ТОЛЬКО ЮРЛИЦА И ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛИ, НО И ФИЗИЧЕСКИЕ ЛИЦА.

штрафы сколько угодно: те, кто поставили тахограф, получается, они будут законопослушными, они будут нести дополнительную нагрузку, пускай в рейс двух водителей, а те, кто незаконнопослушные, будут работать как работали, с одним, и штраф в 3 тысячи их не напугает», — предсказал он.

И ПЛЮСЫ, И МИНУСЫ

Действительно, работает ли закон так, как надо? Эксперты поделились разными мнениями на этот счет.

Штраф, введенный в отношении юридических лиц, станет стимулом для компаний-перевозчиков повышать уровень безопасности, считает руководитель направления по работе с ключевыми клиентами ГК «АвтоСпецЦентр» Александр Захаров. Он отметил, что за последнее время выросло количество ДТП по вине водителей автобусов и грузовых автомобилей, а с переутомлением связано более половины всех дорожных происшествий. «Первые признаки переутомления появляются через 4–5 часов вождения, в полной мере оно ощущается на 6–8-м часу, а к концу 9-го часа, проведенного за рулем, водителю требуется серьезное волевое усилие, чтобы поддерживать движение на безопасном уровне», — назвал приведшие к ужесточению ответственности факторы эксперт.

Директор по закупкам транспортных услуг FM Logistic Эдуард Миронов также одобряет идею ужесточения наказания: по его словам, повышение штрафов, с одной стороны,

сделает менее прибыльной схему работы некоторых компаний, которые вынуждают водителей проводить по 12 и более часов за рулем. С другой стороны, ужесточение ответственности заставит и добросовестные компании закладывать их в себестоимость перевозок как потенциальный риск, добавил он.

Эксперт объяснил, что в структуре цены грузоперевозки зарплата водителей и сопутствующие им взносы составляют от 29 до 40% — в зависимости от направления и грузоподъемности. «По этой причине многие транспортные компании, желая получить максимум от работы одного водителя, вынуждают его работать сверх нормативного времени», — отметил Миронов.

Гендиректор компании «Авто-ПЭК» Дмитрий Иевлев основную концепцию закона одобряет, но все же находит ряд конкретных недостатков в тексте документа. «Закон хороший с точки зрения безопасности в сфере пассажирских перевозок, — считает он. — Усиление контроля необходимо в сфере маршрутного пассажирского транспорта и такси, поскольку здесь слишком высока цена ошибки водителя». При этом глава «Авто-ПЭК» отметил, что закон не учитывает некоторых специфических особенностей сферы грузоперевозок.

Во-первых, при разработке подобных норм эксперт рекомендовал оценивать особенности дорожной инфраструктуры в нашей стране. А именно большие расстояния между населенными пунктами, дорожное покрытие низкого качества, отсут-

ПОПРАВКИ В ЗАКОН «О БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ» ПРЕДУСМАТРИВАЮТ СОЗДАНИЕ ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ ПО УЧЕТУ СВЕДЕНИЙ, РЕГИСТРИРУЕМЫХ ТАХОГРАФАМИ.

ствие оборудованных мест для стоянки большегрузных автомобилей и отдыха водителей.

Еще один важный момент, который, по словам Иевлева, необходимо учесть, — грузоперевозчик не всегда имеет возможность контролировать водителя в пути. «Именно поэтому ответственность за несоблюдение режима труда и отдыха лежала, прежде всего, на водителе, — уточнил глава «Авто-ПЭК».

Скептически настроенные эксперты говорят о правовой неопределенности, которая может стать следствием вступления закона в силу. Так, существующие статьи КоАП уже устанавливают серьезные штрафы, например за нарушение трудового законодательства.

Руководитель Смоленского подразделения группы компаний Asstra Сергей Козлов, в частности, отметил, что компания может оштрафовать и сейчас. Изначально на незначительные суммы штрафуют самих водителей, а материалы направляются в УГАДН (Управление государственного автодорожного надзора) того региона, где зарегистрировано транспортное средство. Далее создается комиссия, которая определяет меру наказания — предупреждение или штраф.

Путь ужесточения ответственности он считает неправильным — это ситуация не изменит, это приведет лишь к тому, что у перевозчиков появятся дополнительные расходы, считает Козлов.

Ряд критиков заметили, что новый закон не будет работать до тех пор, пока штрафы не приблизят

к стоимости тахографов, а до тех пор нарушать будет все равно выгоднее.

В РЕЖИМЕ ОНЛАЙН

Таким образом, уже стечение наказания обязательно заставит компании и самих водителей соблюдать режим труда и отдыха — для этого правительству необходимо решить другие, гораздо более глобальные проблемы. Кроме социальных вопросов, о чем речь шла выше, остается вопрос усиления контроля за соблюдением прописанных в законе норм на дорогах. Прогресс в этой сфере есть.

«Если еще несколько лет назад водители на внутрироссийских перевозках удивлялись «шайбам», вставляемым к тахограф, и с интересом наблюдали редкие случаи проверки этих носителей информации, то сейчас карточкой СКЗИ не удивишь ни одного профессионального водителя большегрузного транспорта, — считает Эдуард Миронов (FM Logistic). — Улучшились и схемы проверки правильности использования карт».

Эксперт считает, что дальнейшая эволюция процесса в беспроводную передачу данных с тахографа в единый центр обработки информации, по его словам, позволит коренным образом изменить контроль за отдыхом водителя.

Власти, стоит отметить, и не собираются останавливаться только на усилении ответственности и задумались как раз над совершенствованием контроля.

В правительство внесены касающиеся тахографов поправки в закон «О безопасности дорожного движения». Они предусматривают создание государственной автоматизированной информационной системы по учету сведений, регистрируемых этими приборами. По сути, это организация массовой онлайн-тахографии. Планируется, что в режиме реального времени можно будет отследить информацию о любой машине, оборудованной тахографом.

Напомним, что юриста и ИП, занимающиеся перевозкой пассажиров и грузов, обязаны проводить предрейсовый контроль автобусов и грузовиков. В 2018 году Минтранс своим приказом утвердил порядок этих проверок: контролер (механик предприятия) проверяет тормоза, рулевое управление, стеклоомыватели, звуковой сигнал, состояние колес, шин, фар и т. д. Данные о предрейсовых осмотрах транспортных средств как раз и нужно будет передавать в новую информационную систему, следует из законопроекта Минтранса.

Предполагается, что, осмотрев машину, контролер запишет данные на карту тахографа. В частности, это координаты и время проведения осмотра, показания одометра машины и результаты проверки. Затем прибор передаст все данные через спутник в единую базу, доступ к которой будут иметь сотрудники МВД и Ространснадзора. Правда, для этого требуется, чтобы прибор сам передавал информацию. Над этим сейчас как раз работают власти.

Минтранс предлагает использовать для работы данной схемы систему «ЭРА-ГЛОНАСС» (ею оборудовано более 3,7 млн транспортных средств, включая легковые) и систему взимания платы «Платон» (зарегистрировано 1,16 млн грузо-

виков). Сопутствующий законопроект вносит поправки в КоАП. В случае его принятия данные, переданные тахографом, можно будет использовать в качестве доказательства по административному делу.

Как пояснил исполнительный директор «МониторингАвто» Сергей Скарин, пока что перевозчик не должен передавать данные по тахографам в контролирующие органы. Он должен считывать данные с тахографа раз в 90 дней и данные с карты водителя раз в 28 дней и хранить эту информацию на компьютере в течение одного года. В целом предложение он оценил как хорошее, ведь предрейсовые осмотры на большинстве предприятий не выполняются или выполняются «для проформы». Однако инициатива при этом очень затратна и, во-вторых, довольно сложна для реализации в плане создания именно инфраструктуры, добавил эксперт. Он предложил, что, скорее всего, данные о предрейсовых осмотрах ТС будут также записываться и храниться в блоке НКМ (навигационно-криптографический модуль). «Данные, записываемые в блок НКМ, шифруются по определенному алгоритму. А значит, есть возможность дешифрования этих данных после передачи их в информационную систему, — отметил представитель «МониторингАвто». — Поэтому нужно позаботиться и о целостности передаваемой информации. Кто будет отслеживать и контролировать эти данные — этот вопрос пока тоже остается открытым».

Сергей Скарин также напомнил, что многие тахографы имеют в своей комплектации GSM-модем для удаленной передачи данных, поэтому передачу данных можно будет реализовать через него. «Но такой тахограф стоит дороже, поэтому большин-

ство владельцев при установке выбирали вариант без модема, который дешевле», — констатировал эксперт. Он предположил, что для реализации данного проекта потребуются вносить какие-то изменения или в сам тахограф, или в блок НКМ. «Соответственно, многие перевозчики будут вынуждены менять установленное ранее оборудование. Также для передачи данных понадобится сим-карта с интернет-трафиком, оплачивать который тоже придется владельцу», — отметил Скарин.

Говоря о следствиях внедрения законопроекта, он назвал весьма вероятным, что в результате сократится и количество недобросовестных перевозчиков, и случаев, когда в рейс выпускают уставших или заболевших водителей. В целом, это положительно скажется

на безопасности дорожного движения, однако некоторые наверняка найдут способы обмануть систему, считает эксперт.

ВСЕ ЛИ ПОТЯНУТ?

Исполнительный директор Omnicomm Александр Селиванов также видит и плюсы, и минусы во внедрении глобальной онлайн-тахографии. Если новый законопроект на эту тему будет одобрен и вступит в силу, государство сможет в большей степени контролировать безопасность на дорогах и сократить количество ДТП, возникающих из-за неисправного транспорта, считает Селиванов. С другой стороны, резко вырастет фискальная нагрузка на бизнес и усилится консолидация рынка, отметил он.

«Крупные компании, у которых хватит ресурсов на оснащение тахографами с функцией передачи данных предрейсового осмотра или дооснащение по новым стандартам, обязательно переложат все расходы в стоимость перевозок или пересмотрят свои планы по оснащению системами мониторинга транспорта, — пояснил эксперт. — А малый бизнес, который балансирует на грани рентабельности, просто уйдет с рынка, так как не сможет инвестировать несколько десятков тысяч рублей в оснащение каждого транспортного средства».

По его словам, новая информационная система полностью поменяет правила игры, обязав все транспортные компании передавать данные предрейсовых осмотров. Но при этом она будет дублировать функционал

существующих сервисов, ведь в России уже существуют коммерческие сервисы формата «Безопасное вождение», которые позволяют не только контролировать скоростной режим, штрафы и нарушения правил ДТП, но и ежедневно оценивать техническое состояние транспортных средств, а также своевременно планировать ТО.

«Более того, пользователи коммерческих сервисов помимо контроля транспорта получают инструмент для повышения мотивации водителей, статистику для обучения персонала нормам безопасного и экономичного вождения, что позитивно влияет на ситуацию на дорогах. Будет ли заложен похожий функционал в новую информационную систему? Для нас этот вопрос пока остается открытым», — сомневается представитель Omnicomm.



Smart Trailer World

Трейлеры и услуги из одних рук

Миссия: «умные» решения для комплексных транспортных задач. Путь: интеллектуальное объединение информации в сеть и предоставление полного ассортимента услуг для максимальной долговечности трейлера. Ваше преимущество – наши инновационные решения для трейлеров: телематическая система TrailerConnect® и индивидуализированный премиум-пакет услуг. www.cargobull.ru

comtrans
3-7 Сентября 2019
 Москва, МВЦ „Крокус Экспо“

Посетите наш стенд на выставке COMTRANS:
 Павильон 3, Холл 13, Стенд 120

0+

РЕКЛАМА



SCHMITZ CARGO BULL
 The Trailer Company.

ТО: ЧТО НАДО?

КРУПНЫЕ ШТРАФЫ И ЛИШЕНИЕ СВОБОДЫ НА СРОК ДО ПЯТИ ЛЕТ БУДУТ ГРОЗИТЬ ЗА ВЫДАЧУ «ЛИПОВЫХ» ДИАГНОСТИЧЕСКИХ КАРТ БЕЗ РЕАЛЬНОГО ПРОВЕДЕНИЯ ТЕХОСМОТРА И ДРУГИЕ НАРУШЕНИЯ В ЭТОЙ СФЕРЕ. ЗАКОНЫ НА ДАННУЮ ТЕМУ В КОНЦЕ ИЮЛЯ ПОДПИСАЛ ПРЕЗИДЕНТ РФ. ОДНАКО СКЕПТИКИ ЗАДУМАЛИСЬ: НЕ ПРИВЕДЕТ ЛИ ЭТО ВКУПЕ С ДРУГИМИ НОВШЕСТВАМИ В СИСТЕМЕ ТО К ЕЩЕ БОЛЬШЕЙ КОРРУПЦИИ? ИРИНА ЗВЕРЕВА

ВАС СНИМАЕТ КАМЕРА

Всего законов по тематике техосмотра в последнее время было принято три. Первой «ласточкой» стал основной документ, который ввел новые правила в этой сфере. А именно, фотофиксацию процесса ТО с обязательной передачей данных в онлайн-режиме и другие новшества. Данный закон должен вступить в силу по истечении одного года после дня его официаль-

ного опубликования — то есть с июня 2020 года.

Итак, начало и конец прохождения техосмотра будут фиксировать на фото. К снимкам при этом должны быть привязаны координаты того места, где проводилась диагностика. Что и как должно быть сфотографировано, а также порядок хранения данных — установит кабмин. При этом все сведения о нем по интернету должны передаваться в «облачное хранилище», которое

организует ведомство. Речь — о единой автоматизированной информационной системе техосмотра.

По ходу рассмотрения из документа исчезла более накладная для участников рынка норма — об обязательной видеофиксации процесса с последующей передачей. Когда такое решение принималось Госдумой, глава профильного комитета по транспорту Евгений Москвичев заметил, что запись можно проводить

по желанию конкретного предприятия. Это актуально, если речь идет о пассажирском транспорте, грузоперевозках, пояснил он.

Еще одна норма закона — диагностическая карта должна оформляться в электронном виде и заверяться квалифицированной электронной подписью технического эксперта. За соблюдением всех правил со стороны операторов техосмотра, согласно закону, проследит МВД. А Российский

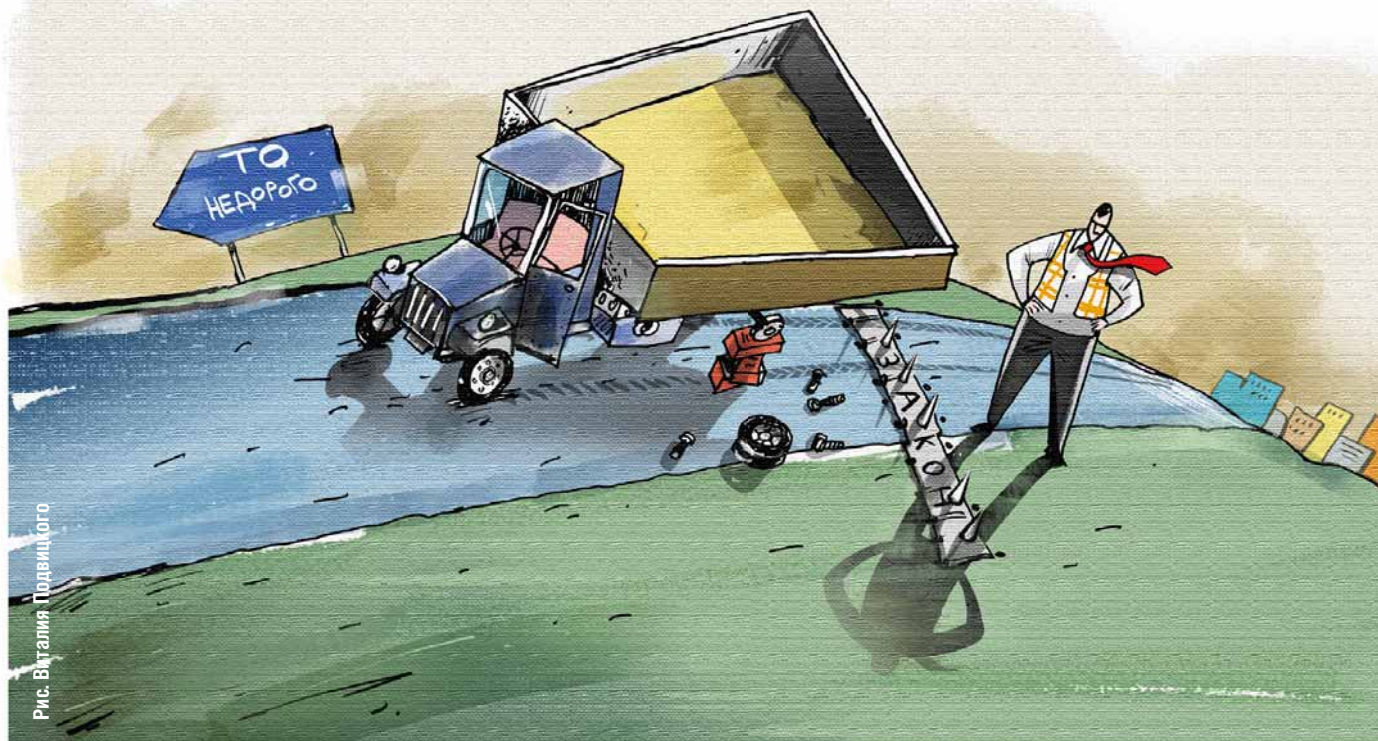


Рис. Виталия Подвинного

союз автостраховщиков проверит участников рынка на соответствие требованиям аккредитации.

В документе депутаты также прописали профилактику очередей. Количество проведенных в каждом пункте осмотров не сможет превышать значение пропускной способности, зафиксированное в реестре операторов ТО. Если же оператор превысит предельное число машин на диагностической линии более чем на 5%, то автоматизированная система не позволит выдать карту.

Новый закон, кроме того, предусматривает усиление контроля за операторами техосмотра со стороны госорганов — будут проводиться проверки в форме контрольной закупки.

При этом отбить охоту «мухлевать» с ТО помогут новые штрафы. Два закона на эту тему были приняты как сопутствующие к базовому документу. За оформление фальшивой карты без реального техосмотра будет предусмотрен штраф для должностных лиц в размере от 5 тыс. до 10 тыс. Это, в первую очередь, касается страховых

агентов. Компаниям же будут грозить штрафные санкции в размере от 100 тыс. до 300 тыс. рублей. Такую же сумму придется уплатить за недостоверные сведения, направленные в единую автоматизированную информационную систему техосмотра.

Куда более серьезное наказание ждет конторы, которые будут заниматься техосмотром, не имея при этом государственной аккредитации и статуса оператора ТО. Согласно законопроекту, в случае совершения подобного преступления группой лиц или при получении особо крупного дохода виновных могут лишить свободы на срок до пяти лет.

Увеличиваются штрафы и за езду с липовой диагностической картой, полученной без проведения ТО — 2 тыс. рублей вместо нынешних 500. Получать такие штрафы водители смогут каждый день (но не чаще), а для фиксации нарушений будут использованы камеры ГИБДД.

СМЫСЛ НОВОВВЕДЕНИЙ

То что бороться с аварийностью по причине технической неисправности автомобилей необходимо — это очевидно. Правительство уже давно озаботилось этой проблемой. Рост таких нарушений наблюдается с 2012 года, сообщил в ходе рассмотрения этого вопроса в Госдуме замминистра экономического развития Савва Шипов. Предлагая ужесточить правила для ТО, правительство опиралось на статистику за 2017 год. Тогда 6455 человек составило число погибших и раненых в ДТП, связанных с неисправностью транспортных средств, сообщил чиновник. Также есть данные МВД за прошлый год о том, что доля ДТП по причине технических неполадок составляет около 4%.

Проблема, связанная с фальшивыми диагностическими картами, в последние годы усугубилась — по экспертным оценкам, их покупают с нарушениями до 80% водителей. По данным, которые озвучивались на заседании Госдумы, за пять лет с момента начала реформы в данной сфере количество техосмотров, проведенных по правилам, сократилось на 20–30. Оценки ряда экспертов еще печальнее.

В Москве липовый документ, например, можно купить за 1–1,5 тыс. рублей. Карту можно приобрести дистанционно — продавцы просят отправить фото, пробег и прочие данные. И за 15 минут уже может быть готов документ о прохождении ТО, причем вполне официальный, с занесением в базу. Интернет просто кишит объявлениями об «упрощенном» получении диагностических карт.

Новые штрафы и ужесточенные правила призваны заставить всех участников процесса отказаться от этой практики. «В настоящее время для большинства участников правоотношений в этой сфере предусмотренная законодательством ответственность либо отсутствует, либо недостаточна», — заявил в Госдуме Савва Шипов из Минэкономразвития.

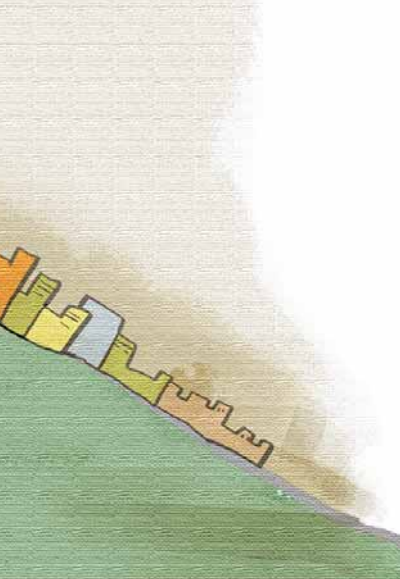
Отвечая на вопросы депутатов, он не согласился с мнением, что нововведения усилят коррупцию и к положительному результату не приведут. «Как раз основная задача — это сделать систему умной и умеющей принимать решения на основании данных, получаемых в автоматизированном режиме», — заявил чиновник. — Это, в том числе, ответ на риски, связанные с коррупционной составляющей, поскольку привлечение к ответственности будет происходить без участия чиновников — видеотексирование правонарушений и дальнейшее составление протокола уже

непосредственно без контакта с водителем».

МНЕНИЯ КРИТИКОВ

Далеко не все эксперты и народные избранники согласились с тем, что ужесточения сработают как надо. В частности, депутат Евгений Марченко в ходе рассмотрения реформы в Госдуме предложил полностью вернуть ТО в ГИБДД. «После того как техосмотр передали в ведение страховых компаний, вся страна покупает карты у страховщиков, техосмотр никто не проходит, — заявил он. — Все автовладельцы, в теории, уже сейчас попадают под статьи о подделке документов и использовании таковых, только правоохранительные органы этим не занимаются». Первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков его поддержал: «Страховщики не справляются, нужно передавать ГИБДД или Минтранс». Он также предложил внедрить механизм, не позволяющий оператору выдать карту, пока машина не пройдет все этапы техосмотра. По словам Лысакова, новелла о фотофиксации транспортных средств, которые проходят ТО, к сожалению, не дает гарантии снижения коррупционной составляющей. Он отметил, что и в советское время такой контроль легко обходили: машина стояла на яме, механик шевелил руками, делал вид, что он что-то проводит, какие-то процедуры.

Замминистра экономики Савва Шипов, реагируя на предложения о возврате контроля к ГИБДД, заметил, что такой сценарий обсуждался, но в итоге было выработано «консолидированное мнение» сохранить существующую систему, но с определенными изменениями. «Этого достаточно, чтобы навести порядок», — заявил он.



Еще одно ключевое возражение скептиков — решить проблему техосмотра в России невозможно без кардинального обновления автопарка или запрета на эксплуатацию более половины машин страны.

По статистике аналитического агентства «Автостат», 58% автопарка России (а это 25,4 млн машин по ситуации на 1 января 2019 года) — это автомобили в возрасте более 10 лет. Причем тенденция ухудшается, в 2018 году этот же показатель составлял 54%.

В результате немалая доля автомобилей страны просто не может легально пройти техосмотр без существенного вложения средств. «На мой взгляд, решение о фотофиксации ТО не изменит глобально ситуацию на дороге, а лишь повысит сборы государственных органов», — критично настроен руководитель смоленского подразделения группы компаний AsstrA Сергей Козлов. — К сожалению, нелегальные диагностические карты

как были, так и останутся в обиходе, единственное, что может измениться, их стоимость, которая может возрасти», — добавил он.

Говоря об эффективности контроля, он также отметил, что фиксировать отсутствие ТО может не каждая камера. «Из общего количества камер фотофиксации, по моим предположениям, только 10–15% могут осуществлять подобный контроль», — отметил представитель AsstrA.

Руководитель направления по работе с ключевыми клиентами ГК «АвтоСпецЦентр» Александр Захаров также находится в «лагере» скептиков. Он считает, что вряд ли введение штрафов остановит желающих сэкономить время. Сомнительно и то, что компании перестанут выдавать диагностические карты без осмотра. Кроме того, диагностические карты без осмотра предлагают купить и сами страховые компании, и проследить за этим процессом сложно.

«На страховщиков при выдаче полисов ОСАГО рассчитывать не приходится, так как они уже показали свою заинтересованность в процессе выдачи диагностических карт и абсолютное равнодушие к реальному техническому состоянию транспортного средства», — критикует Захаров. — Видимо, в ближайшее время исправность автомобилей останется по-прежнему на совести автомобилистов». В теории, отметил он, следить за подобной деятельностью — обязанность Центробанка, но вряд ли страховщик или сам клиент будет добровольно сообщать о махинации регулятору. Возможно, выходом из такой ситуации станет возврат контроля над прохождением техосмотра сотрудникам ГИБДД, считает эксперт.

ГОЛОСА «ЗА»

Гендиректор компании «Авто-ПЭК» Дмитрий Иевлев куда более положительно отнесся

к реформе. Он напомнил, что реформирование процесса ТО предполагает его цифровизацию. И благодаря изменениям страховые компании смогут контролировать только оснащение технических станций, на которых осуществляется осмотр, но не оформлять диагностические карты, как это происходит в настоящий момент, добавил он. «Как только мы перейдем на цифровую форму ТО, уйдет проблема поддельных документов и различных «лазеек», — не согласен с пессимистами эксперт. Для сравнения он напомнил, что переход на электронную форму полисов ОСАГО произошел вполне успешно, а до внедрения автоматической фиксации отсутствия этого полиса у автомобилиста при помощи камер остались последние доработки.

Иевлев полагает, что реформы в нынешнем виде вполне достаточно для совершенствования системы — чтобы она обрела цивилизованный вид. «Другой вопрос, что



не все регионы готовы к полному переходу на цифровую форму», — отметил Иевлев. На них рассчитан предполагаемый новым законом переходный период, когда бумажная и электронная диагностические карты будут иметь равную юридическую силу. Согласно изменениям, бумажные документы будут действовать до истечения срока. Кроме того, по желанию можно получить дубликат карты на бумажном носителе.

Директор по закупкам транспортных услуг FM Logistic Эдуард Миронов тоже оценил нововведения сугубо положительно. Он сослался на статистику происшествий с грузовым транспортом, которая показывает, что и без того неновый российский автопарк каждый день становится «героем» печальных сводок.

По его словам, во многих крупных транспортных компаниях, в том числе и в FM Logistic, существует жесткий регламент на проведение необходимых осмотров и проверок грузового транспорта, что сводит к минимуму возможные технические проблемы в пути. Ведь экстренная поломка и остановка транспортного средства в дороге с грузом принесет намного больше расходов, нежели своевременное обслуживание и замена деталей, срок службы которых подходит к концу. Однако не все компании придерживаются подобных правил. «И именно в этом случае государственный технический осмотр автотранспортного средства позволяет выявлять возможные проблемы и предупреждать происшествия», — уверен Миронов. — Не секрет, что груженный сорокатонный автопоезд на скорости 50 км/ч может оказаться серьезной угрозой при неисправности тормозной или рулевой системы, не говоря уже о взрыве изношенного

колеса, закрепленного на переднюю ось тягача».

По его оценке, реформа техосмотра, которая заставит каждого владельца автотранспортного средства предоставлять его на осмотр в сертифицированную организацию, неизменно приведет к выпуску в рейс технически более исправные транспортные средства. Создание единой базы и автоматической системы проверки наличия пройденного осмотра по базе номеров, а также дополнительная ответственность при ДТП — всё это станет залогом более цивилизованного и правильного эксплуатации автомобилей, считает Миронов. Однако вопросы периодичности проверки и ее качества остаются и после принятия закона, добавил эксперт.

Он также отметил, что за последнее время средства автоматической фиксации нарушений и различных сборов всё больше входят в повседневную жизнь. АСВГК, «Платон», камеры распознавания номеров при проезде платных участков дорог, системы фиксации правонарушений («Кордон-М», «Автодора», «Крис-С», «Стрелка-СТ», «Паркон-С» и т. п.) сейчас являются обычными для большинства водителей и собственников автотранспортных средств.

«Дополнительное программирование этих систем для проверки наличия техосмотра не является сложной процедурой, однако позволит ввести значительный контроль за прохождением ТО, информация по которому должна быть внесена в единую общероссийскую базу», — считает представитель FM Logistic.

ВЗЯТЬ И ОТМЕНИТЬ?

Ряд парламентариев при поддержке экспертов предложили радикальное решение относительно

СЕРЬЕЗНОЕ НАКАЗАНИЕ ЖДЕТ ОРГАНИЗАЦИИ, КОТОРЫЕ БУДУТ ЗАНИМАТЬСЯ ТЕХОСМОТРОМ, НЕ ИМЯ ПРИ ЭТОМ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АККРЕДИТАЦИИ И СТАТУСА ОПЕРАТОРА ТО.


но будущего техосмотра. Думская фракция «Справедливая Россия» призвала отменить его для легковых автомобилей, за исключением такси, коммерческого и служебного транспорта. При этом вопрос состояния автомобиля депутаты предложили урегулировать в ПДД.

«Ответственность за безопасность транспортного средства ляжет на авто владельцев напрямую, а деньги и время, которые они тратили на прохождение ТО, можно будет вложить в техническое состояние автомобиля», — предложили авторы идеи.

По словам лидера партии Сергея Миронова, на пункте техосмотра водитель в любом случае получит диагностическую карту, даже если его машину посчитают непригодной к эксплуатации. «Это только подтверждает, что техосмотр превратился в формальность, прикрывающую регулярный отъем денег у авто владельцев», — заявил парламентарий.

Комментируя эту тему, Сергей Козлов (Asstra) поделился мнением, что отмена ТО для личного транспорта — плохая идея. «Люди будут искать альтернативные варианты и попросту перерегистрируют транспорт на физические лица. Процедуру прохождения ТО необходимо оставить, однако для личного транспорта можно увеличить его срок, например выдавать его на два года», — отметил эксперт.

Дмитрий Иевлев («Авто-ПЭК») согласен, что перевозчики более ответственно относятся к своему автопарку, не-

жели рядовые водители, поскольку ТС в данном случае является средством получения дохода. «С другой стороны, если мы обратимся к европейскому опыту, то в большинстве цивилизованных стран автомобили старше трех-четырех лет регулярно проходят эту процедуру, поскольку неисправное ТС не только повышает вероятность аварии, но и может ухудшать экологическую ситуацию из-за вредных выбросов», — напомнил он. Эксперт также сослался на статистику ГИБДД за 6 месяцев 2019 года, согласно которой из более чем 70 тысяч ДТП, произошедших за это время, около 2,8 тыс. (то есть примерно 4%) пришлось на технически неисправные ТС. При этом около 50% из них произошли по таким причинам, как лысая резина, одновременное использование шипованной и нешипованной резины на разных колесах, наличие резины с разным рисунком протектора и установка на ТС колес разного диаметра, который не предусмотрен производителем. «Опираясь на эти данные, можно говорить, что регулярное прохождение ТО необходимо, но только для автомобилей старше пяти лет», — резюмировал Иевлев. Однако это не касается сферы пассажирских перевозок, подчеркнул он. Для автобусов и такси должно быть предусмотрено прохождение комплексного ТО несколько раз в год, а общая диагностика технического состояния должна проводиться перед каждым рейсом. 

ШЕРШЕ ЛЯ ФАМ?

МИНИСТР ТРУДА И СОЦЗАЩИТЫ МАКСИМ ТОПИЛИН НЕДАВНО ЗАЯВИЛ, ЧТО ЖЕНЩИНЫ В РОССИИ ПОЛУЧАТ ПРАВО РАБОТАТЬ ПО СПЕЦИАЛЬНОСТЯМ, КОТОРЫЕ ДО СИХ ПОР БЫЛИ ДЛЯ НИХ ЗАПРЕЩЕНЫ. ПЕРЕСЯДУТ ЛИ НАШИ БАРЫШНИ В МАССОВОМ ПОРЯДКЕ ЗА РЫЧАГИ БУЛЬДОЗЕРОВ, КОНТРОЛЛЕРЫ ПОЕЗДОВ МЕТРО И РУЛЬ МАГИСТРАЛЬНОГО ГРУЗОВИКА?

АЛЕКСЕЙ РОЖКОВ, ФОТО СГ И ИЗ ОТКРЫТЫХ ИСТОЧНИКОВ

Прежде чем это, возможно, заработает у нас, логично посмотреть на мировой опыт. Как обстоят дела с трудоустройством

женщин в стране, аналогичной нашей по территории и где дорог хватает с избытком для всех? Американская масс-культура всю тира-

жирует типаж активной леди, которая не спасует ни в борьбе с боевыми роботами, ни с инопланетной нечистью. Однако реальность такова, что

хрестоматийную Сару Коннор ждут сегодня в США за рулем дальнемагистральных тягачей. Один из крупнейших грузовых перевозчиков Северной



Америки, компания CFI, уже сделала ставку на женщин.

Согласно недавнему исследованию Американской ассоциации грузоперевозок, American Trucking Associations, в Штатах не хватает 50 тысяч водителей, и в течение последующих восьми лет дефицит может увеличиться до критического показателя в 174 тысячи. Для рекламы привлечения женщин за руль грузовиков президент CFI Грег Орт распорядился на «женских» траках компании нанести броские надписи: She drives CFI. Если перевести буквально — Она управляет CFI.

Как когда-то в СССР, когда страна восхищалась рекордами трактористки Паши Ангелиной, у американских феминисток есть свой кумир в женском дальнобойном мире. Дама проработала всю жизнь водителем тяжелого тягача. Без единой аварии ей удалось проехать более 3 миллионов миль, то есть примерно 5 млн километров.

Если внимательно проанализировать трудовой путь американки, никакой романтики в желании рассекать пространство и время хромированным носом какого-нибудь «Кенворта» или «Петербильта» не было. Банальная нужда заставила миссис Клэнг еще в юности, в 1987 году, сесть за руль тягача. Закрепиться в не совсем женской профессии на нее повлиял развод с мужем-дальнобойщиком в 95-м. По завершении своей карьеры семьянина он уехал от нее на некогда общем грузовике. «Так я променяла первого мужа на работу в этой компании, и это был мой самый лучший выбор в жизни», — резюмировала Стефани.

Правда, дама недолго пробыла без напарника. В 2006 году она снова вышла замуж за коллегу по работе, такого же, как и она, дальнобойщика

из CFI. С тех пор они не расстаются и их жизнь полна счастья и тепла — пишут про них пиарщики компании. А что вы хотите, американский хеппи-энд должен присутствовать обязательно.

А теперь о прозе жизни. Одно дело просто сесть в грузовик и поехать из пункта А в пункт Б, недостатка фильмов на эту тему нет. Совсем другое дело, если ты женщина-водитель и тебе надо готовить трак к рейсу, следить за погрузкой, проводить мелкие ремонты, заполнять путевую документацию и отбиваться от шуточек коллег-дальнобойщиков. Наконец, храброю водительницу грабили на дороге под дулом пистолета и приковывали наручниками к родному грузовику. Случись такое с ее российской товаркой, наша отечественная Стефани с такой-то биографией уже давным-давно сидела бы в депютах под знаменами какой-нибудь очень правильной партии, а по ее мемуарам сняли бы многосерийный байопик.

Меж тем миссис Клэнг не выбилась в местные сенаторы, она живет жизнью простой американской пенсионерки, хотя ее портреты украшают некоторые грузовики компании, которой она отдала 31 год, но это просто дань уважения профи.

Много ли американских барышень последовали примеру Стефани? Исследование Национального института транспорта показало, что на конец 2017 года женщины составляли всего 7,89% от общего числа

профессиональных водителей в США. А по данным некоммерческой организации Women In Trucking (WIT), только 45% автопарков хотят взять на работу женщин. Эта же организация выяснила, что 83% женщин нашли работу за рулем через семью, друзей или самостоятельно. Что касается прямого призыва а-ля советское «комсомолка — на самолет!», то лишь 12% опрошенных американских перевозчиков реально ищут женщин-водителей в своих объявлениях.

Но мало привлечь женщин, нужно создать им нормальные условия работы, чтобы дамы не забывали, что у них помимо работы есть семьи, дети и мужья. Автопарки и женщины-водители по-разному относятся к на-



1. Стефани Клэнг проработала всю свою жизнь водителем тяжелого тягача. Без единой аварии ей удалось проехать около 5 млн км.

более важным вопросом отрасли. Слабый пол в числе главных приоритетов указал безопасность наряду с возможностью больше проводить времени с семьей. А вот работодатели не назвали безопасность в числе приоритетов для женщин. «Ни одна компания не рассказывает, что у нас самое безопасное оборудование» или что «мы самая безопасная компания», а это как раз самое главное, что ищут женщины в данной работе», — подчеркнула Эллен Вои из некоммерческой организации Women In Trucking (WIT).

В ШТАТАХ НЕ ХВАТАЕТ 50 ТЫСЯЧ ВОДИТЕЛЕЙ, И В ТЕЧЕНИЕ ПОСЛЕДУЮЩИХ ВОСЬМИ ЛЕТ ДЕФИЦИТ МОЖЕТ УВЕЛИЧИТЬСЯ ДО КРИТИЧЕСКИХ 174 ТЫСЯЧ.

НА КОНЕЦ 2017 ГОДА ЖЕНЩИНЫ СОСТАВЛЯЛИ ВСЕГО 7,89% ОТ ОБЩЕГО ЧИСЛА ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ВОДИТЕЛЕЙ В СОЕДИНЕННЫХ ШТАТАХ.

Максимум, на что идут автопарки, так это добавление к своему основному оборудованию специализированного, которое облегчает условия труда для дам. Так, компания Werner Enterprises из Омахи, штат Небраска, оснащает свои «женские» машины автоматическим сидельным устройством, которое позволяет водителю отсоединить тягач от прицепа с его электрикой и пневматикой одним нажатием кнопки, не покидая кабины. Другая компания, Hadley из Мичигана, заменила все меха-

нические модули на электрические для операций с полуприцепом.

Это локальные усилия самих перевозчиков, а что предлагают производители? Примеров тоже

не так много. Freightliner делает гидропривод для подъема/опускания капота. Вот, пожалуй, и все из женского пакета. По-прежнему самая востребованная грузовая дамская опция – автоматическая коробка. Компания Prime Inc., 12% водителей которой составляют женщины, старается закупать для них машины только с АКП, чтобы сделать труд более комфортным и привлекательным. Но пока еще никто из грандов американского грузового автопрома не озаботился созданием

трака для дальнбойщиц. А между тем даже высота расположения спальной полки в грузовике может поставить крест на работе для некоторых невысоких женщин-водительниц. Так считает Брук Мосли, водитель из Prime Inc. штат Миссури, компании, которая занимает 18-е место в топ-100 крупнейших перевозчиков США. Проблему чрезмерной высоты расположения верхнего спальника отмечают и другие дамы-рулевые. Но есть и еще одна опасность для драйверш-профи. Источник № 1 травм водительниц — падение из кабины на стоянке, нередко случаи травмирования.

Аналитики считают, что от дефицита кадров водителей-дальнбойщиков автопарки спасут бывшие военные и женщины. Среднестатистическому водителю-мужчине в США уже перевалило сегодня за 55 лет, и уровень оттока кадров из грузового бизнеса со временем только усилится. По данным WIT, в настоящее время женщины составляют всего около 7% от общего количества водителей в США. «С такой небольшой долей женщин пропаганда профориентации нуждается в улучшении», — заявила недавно Кира Брукс, генеральный директор Sawgrass Logistics, управляющая грузовой компанией, которая совместно с WIT провела этим летом опрос среди автопарков, перевозчиков и представителей автошкол о практике работы женщин-водителей. Результаты исследования показали, что в ближайшие два года менее половины опрошенных в США желают устранить дефицит кадров за счет водителей-женщин. 



ЛУКОЙЛ

СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ



АВАНГАРД

ВЫБОР ПРОФЕССИОНАЛОВ

Защита от
коррозии
на **61%**^{*}
лучше

Защита
от износа
на **40%**^{*}
лучше

Защита
двигателя
на **11%**^{*}
лучше

ОДОБРЕНО: Mercedes-Benz / Renault / Volvo / MAN

TECHNOLOGY
ActiPure

* По сравнению с требованиями API CI-4. Реклама



ЗНАКОМСТВО

ТЕСТ

ГРУЗОВИКИ

ПОДКЛЮЧЕННЫЙ ФЛАГМАН

IVECO S-WAY > ПОЛНАЯ МАССА: 20 500 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ В ЕВРОПЕ: 2020 Г. > ЦЕНА: Н. Д.

В УСЛОВИЯХ ЖЕСТКОЙ КОНКУРЕНЦИИ АВТОТРАНСПОРТНИКИ, ПРЕЖДЕ ВСЕГО, СТАВКУ ДЕЛАЮТ НА БЕЗОТКАЗНОСТЬ, ЭКОНОМИЧНОСТЬ И ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА. НОВЫЙ ФЛАГМАН КОМПАНИИ IVECO — МАГИСТРАЛЬНЫЙ ТЯГАЧ S-WAY НЕ ТОЛЬКО ПОЛНОСТЬЮ СООТВЕТСТВУЕТ ЭТИМ ТРЕБОВАНИЯМ, НО И ПРЕДЛАГАЕТ ОБШИРНЫЙ ПАКЕТ ФУНКЦИЙ, ПОВЫШАЮЩИХ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ЕГО ЭКСПЛУАТАЦИИ.

ВАЛЕРИЙ ВАСИЛЬЕВ, ФОТО IVECO

Как утверждают ивековцы, новичок не просто очередной продукт — это машина следующего десятилетия, бизнес-модель, помогающая ее обладателю удовлетворить требования заказчиков в течение всего срока службы автомобиля. Действительно, в активе S-WAY вся гамма передовых решений, реализованных в грузовиках предыдущих поко-

лений, и внедрены перспективные технологии.

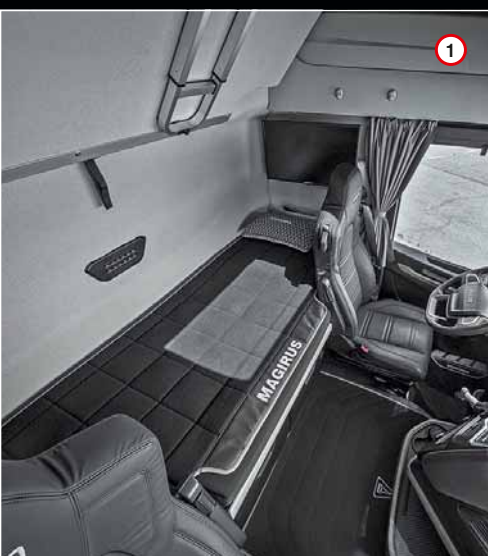
Внешний облик машины стал симбиозом отточенной аэродинамики и современных стилистических подходов. Сопротивление набегающего потока воздуха снижают верхний регулируемый спойлер, две пары боковых дефлекторов и щитки-обтекатели ходовой части, протянувшиеся от передней

оси до ведущего моста. По данным производителя, обтекаемость тягача улучшилась на 12%, а расход топлива уменьшился на 4%.

Яркий дизайн тягача, в первую очередь, определяют массивная декоративная решетка радиатора, снабженная горизонтальными перфорированными планками, раскосые фары со встроенными светодиодными фонарями и очертания оконной линии.

Кабина на пневмоподвеске получила усиленный каркас, соответствующий новейшим европейским стандартам по пассивной безопасности (ECE R29.03). Передний бампер состоит из трех частей, и в случае мелких столкновений достаточно лишь заменить поврежденную секцию. Нижняя часть решетки радиатора откидывается, превращаясь в ступеньку, которая позволяет добраться до верхних частей





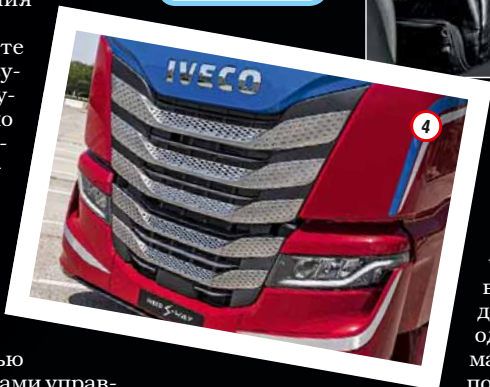
передка. Следуя примеру немецкого конкурента, Iveco внедряет систему mirrorcam: вместо традиционных зеркал заднего вида по заказу устанавливают видеокamеры.

Итальянцы на славу потрудились и над интерьером, творчески его переработав. Благодаря измененной форме крыши объем кабины возрос, ее внутренняя высота увеличилась с 1990 до 2150 мм, хотя пол, как и прежде, не полностью ровный. На приборную панель с TFT-монитором бортового компьютера выводится разнообразная полезная информация. В мультимедийную систему с сенсорным светодиодным экраном на центральной консоли встроен навигатор, имеется выход в интернет и возможность подключения мобильных устройств.

Забываясь о комфорте экипажа, улучшили звукоизоляцию кабины, а суперэргономичное кресло водителя на пневмоподвеске с широким диапазоном регулировок и обогревом опустили на 60 мм. Регулируемый по углу наклона и вылету multifunctionальный руль с удобным хватом и прямой нижней частью обода снабжен 22 кнопками управления различными устройствами. Двигатель теперь запускается кнопкой.

Под центральной консолью приютилась импозантная тумбочка с нишами для бутылок и выдвижным ящиком. Над ветровым стеклом по всей ширине кабины расположены закрывающиеся вещевые отсеки увеличенного размера с подсветкой. Под двумя из них находятся открытые полки.

1. Версия Magirus отличается повышенной комфортностью.
2. Интерьер кабины IVECO S-WAY дизайнеры творчески переработали.
3. Кабина в исполнении Fit Cab легко превращается в компактный фитнес-центр.
4. Характерными атрибутами дизайна тягача стали массивная декоративная решетка радиатора и раскосые фары.



Продолжают багажную тему две пары отсеков для хранения вещей и инструмента под спальным местом с доступом через внешние боковые лючки. Приятным дополнением являются одежные крючки и карманы для мелочевки, расположенные в боковинах кабины и дверях.

Тягач оборудовали двумя добротными спальными местами с поролоновыми матрасами увеличенной толщины. Под нижним диваном с регулируемым изголовьем находятся выдвижные морозильная камера и мини-холодильник. Верхняя откидная спальная полка оснащена раздвижной лесенкой и сетчатым ограждением. К услугам экипажа — пульт управления

основными приборами. Дополняют картину огромный стеклянный люк в крыше с электроприводом, при необходимости закрываемый шторками, и занавески на окнах.

Грузовик доступен в двух исполнениях — Fit Cab и Magirus. У первого варианта кабина легко превращается в компактный фитнес-центр, где с помощью турника, фиксированного эспандера, гантелей и тренажера для ног можно размяться во время движения или на стоянке. Чтобы освободить место для занятий, достаточно откинуть в вертикальное положение верхнюю полку и среднюю часть нижнего дивана, после чего изложить плакат с примерами упражнений.

Версия Magirus, названная в честь одноименной автокомпании, входящей в состав холдинга IVECO, узнается по характерной фирменной окраске машины, фир-



1. На базе IVECO S-WAY планируют выпускать шасси под различные цели.
2. Внешние лючки открывают доступ к отсекам для хранения вещей под спальным местом.
3. Запас хода у модели S-WAY Natural Power с 460-сильным двигателем на сжиженном метане составляет 1600 км.

менным шильдиком и внутреннему оснащению, включающему микроволновую печь, большой телевизор Blaupunkt и другие полезные элементы, повышающие комфорт в дальних рейсах.

Двигатели S-WAY соответствуют экологическому стандарту Евро-6d, вводимому в Евросоюзе с 1 сентября текущего года. Рядные дизельные «шестерки» серии Cursor рабочим объемом 8,7, 11,1 и 12,9 л развивают мощность от 330 до 570 л. с. Чистоту их выхлопа обеспечивают система очистки Hi-SCR и «умное» устройство рециркуляции отработавших газов Smart EGR. Присутствуют и моторы, работающие на природном газе (метане). Это «Курсоры» 8, 9 и 13 мощностью 270–460 л. с. Особенно дружелюбна к экологии модель S-WAY Natural Power, работающая на сжиженном метане (LNG) — единственный ма-




гистральный тягач LNG с 460-сильным агрегатом, обладающий рекордным запасом хода — 1600 км. В силовую цепочку входят 12-ступенчатый автомат ZFHi-Tropix и гипоидный ведущий мост.

Подвеска управляемой оси — малолистовые рессоры, ведущий мост снабжен пневмобаллонами. Спереди и сзади установлены стабилизаторы поперечной устойчивости. Наличие таких систем, как ABS, ASR и EBS, и дисковых

тормозов повышает эффективность торможения. В штатной комплектации имеются система курсовой устойчивости ESP и адаптивный круиз-контроль.

S-WAY — полностью подключенный к сети Интернет автомобиль, что позволяет оптимизировать его логистику и контролировать эксплуатационные характеристики, а значит, повысить экономический эффект. Цифровая платформа, работающая в режиме онлайн, разработана при участии Microsoft. Владельцы и водители постоянно связаны с машиной через свое мобильное устройство или персональный компьютер с помощью портала MyIVECO. Электронные помощники, интегрированные в единую цифровую платформу, помогают водителю и дают полную информацию менеджеру о состоянии автомобиля и автопарка для оптимального использования, без простоев. Система позволяет оптимизировать маршрут, сроки ожидания груза, отслеживать износ узлов, замену водителей. Причем в сервис надо ехать только тогда, когда об этом сообщит электроника. В режиме онлайн водитель или владелец грузовика сможет узнать всё, что касается технического состояния своего автомобиля. А техцентр заранее известят о том, что именно требует замены в конкретном грузовике.

На базе новинки планируют выпускать модели с различными конфигурациями кабин, числом осей, величиной колесной базы и версии под установку надстроек. В ближайшую пару лет начнутся испытания водородной версии S-WAY. Ее оснастят электродвигателями, тогда как топливные элементы будут вырабатывать электричество. Цель — создать автомобиль с нулевым уровнем выбросов и достаточно большим запасом хода. 



ВСЕГДА ХОРОШАЯ ПОГОДА!



Предпусковые подогреватели и автономные отопители Eberspächer*

- Надежный запуск двигателя и прогретый салон
- Экономия топлива, денег и времени
- Увеличение срока службы двигателя

*Эберспехер.

По вопросам приобретения обращайтесь к официальным дилерам.

www.eberspaecher.ru



Eberspächer

НА ВЫРОСТ

КАМАЗ-54901 > ПОЛНАЯ МАССА: 20 500 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ В ЕВРОПЕ: 2019 Г. > ЦЕНА: 6 436 000 Р.

ДИЛЕРЫ КАМСКОГО АВТОЗАВОДА НАЧАЛИ ПРИЕМ ЗАКАЗОВ НА НОВЫЙ МАГИСТРАЛЬНЫЙ ТЯГАЧ КАМАЗ-54901 К5. МЕНЕЕ ДВУХ ЛЕТ ПОНАДОБИЛОСЬ КРУПНЕЙШЕМУ РОССИЙСКОМУ ПРОИЗВОДИТЕЛЮ БОЛЬШЕГРУЗНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ НА ВНЕДРЕНИЕ АБСОЛЮТНО НОВОЙ МОДЕЛИ В СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО. СОЧЕТАЯ ВЫСОКИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ И ОПЦИИ В РАМКАХ ОДНОЙ МОДЕЛИ, КОМПАНИЯ «КАМАЗ» РЕАЛИЗУЕТ СТРАТЕГИЮ ПЕРЕХОДА В ПРЕМИУМ-СЕГМЕНТ. МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА

Мотор давно заведен. Остается выставить подрулевой джойстик в положение «драйв», скинуть кран стояночного тормоза, и можно в путь. Автопоезд в составе магистрального тягача КАМАЗ-54901 и шторного полуприцепа НефАЗ-93341 забалластирован до полной массы. Правда, трасса полигона в Мячкове — это всего три километра пути с несколькими поворотами, петлями и парой прямых участков протяженностью примерно 540 м. Такой скоротечный тест-драйв вряд ли позволит оценить все потребительские свойства новинки. Тем не менее определенное впечатление о новом отечественном магистральнике сложилось.

Впервые КАМАЗ-54901 К5 был представлен широкой публике на выставке COMTRANS'17. С того момента минуло почти два года, и единственный выставочный экземпляр, как показывает история отечественного автопрома, вполне мог остаться на уровне очередного прототипа. Однако на этот раз все получилось как надо, идея все-таки дошла до воплощения. Более того, судя по совокупности уровня конструкторских и технологических разработок, получился действительно новый и достаточно перспективный отечественный тяжелый грузовик, отвечающий запросам рынка по снижению стоимости владения, повышению

остаточной стоимости и уровню безопасности.

Главное достоинство «пятого» — кабина. Она более просторная, чем кабины предыдущих моделей, даже если сравнивать с текущей моделью КАМАЗ-5490 в модернизированном исполнении NEO. И это неудивительно, ведь спроектирована она на базе

Mercedes-Benz Actros четвертого поколения. Внутренняя ширина обитаемого пространства — 2270 мм, расстояние от пола до потолка — 1980 мм. Благодаря ровному полу и высокой крыше водитель может передвигаться внутри кабины в полный рост. Полноценное спальное место размером 2200x750x110 мм





1. Бортовая информационная система с сенсорным экраном поддерживает интернет-мессенджеры.
2. Приборная панель отличается расширенным функционалом и улучшенной эргономикой.
3. Дополнительные вещевые отсеки в надоконной полке.



идеально подходит для отдыха и сна. Комфорт сравним с домашним уютом. У изголовья находятся переключатели, с помощью которых можно регулировать подсветку, а также управлять режимами работы отопителя кабины не вставая с места.

Для доступа в салон предусмотрены четыре ступени, три из которых располагаются за дверью, что гарантирует защиту от пыли, грязи, снега и воды. Решетчатые накладки ступеней у обоих тягачей пластиковые. Вопрос долговечности этих накладок в их стойкости к абразивному износу и истиранию. Быть может, для флагманской модели стоило бы использовать штампованную нержавеющую или литую алюминиевую накладку.

Забираться в кабину помогают поручни по обеим сторонам проема. Это полностью мерседесовская эргономика, как и в других решениях. Взяв, к примеру, приборную панель, полностью выполненную по мерседесовским лекалам. Центральная консоль, ориенти-

рованная в сторону водителя, отличается функционалом и повышенной вместительностью. Здесь расположены выдвижные ящики для хранения мелких вещей, подстаканники, охлаждаемое место для хранения бутылки с водой. Дополнительные вещевые отсеки имеются в надоконной полке. В интерьере преобладающее сочетание черного и светло-коричневого цветов. Выглядит богато. Но качество исполнения некоторых деталей неоднозначное. Откройте крышку перчаточного ящика со стороны пассажира — сразу увидите выступающие элементы крепежа.

К улучшениям на рабочем месте водителя относятся рулевая колонка с пневмофиксатором и multifunctional руль. Рулевое колесо — также multifunctional. Комбинация приборов — два больших крупных циферблата, цветной дисплей между ними и россыпь контрольных лампочек карамельных расцветок.

Правее комбинации приборов установлена бортовая информационная система с 10-дюймовым сенсорным экраном, это одновременно и мультимедийная система. Управление системой возможно как через сенсорный экран, так и кнопками на руле.

Динамика — важнейший фактор комфортного и безопасного движения автопоезда. Тягач оснащен новейшим рядным шестицилиндровым двигателем КАМАЗ-910 объемом 12 л, который разработан в сотрудничестве с немецкой компанией Liebherr. Соответствие экологическому классу Евро-5 обеспечивает катализатор SCR. Мощность дизеля 450 л. с., крутящий момент — 2060 Нм при 1300 об/мин. Для сравнения: на прежних камских двухосных тягачах предел был 428 л. с. Заявленный ресурс силового агрегата составляет 1,5 млн км.

В паре с дизелем работает автоматизированная 12-ступенчатая КП ZF Traxon. Среди особенностей этой перспективной трансмиссии — возможность автоматического перехода на нейтраль: временное разобщение двигателя и карданного вала позволяет снижать сопротивление качению, увеличивая полезный выбег автомобиля.

Дополнительным подспорьем в плане экономичности являются гипоидный ведущий мост Daimler HL6 с низким передаточным числом ($i=2,278$) и аэродинамический пакет, включающий также спойлеры за кабиной. С учетом работы на длинном плече увеличена емкость топливных баков: один бак на 700 л либо два ба-

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



УДОБНО. Электропривод опрокидывания кабины предлагается в базовом оснащении.



СПОРНО. Нижняя пластиковая накладка двери исполнена неаккуратно.



1. Специальные петли в случае фронтального столкновения позволяют кабине приподняться вверх, тем самым гася часть энергии удара.
2. В подвеске кабины используются пружинные стойки.



ка суммарно на 1200 л в зависимости от исполнения.

Первая модель семейства К5 выпускается с конвейера с предустановленной системой спутникового мониторинга и контроля эксплуатации транспортных средств «ИТИС-КАМАЗ», разработанной дочерним предприятием автогиганта — Инновационным центром «КАМАЗ». Это комплекс аппаратно-программных средств, позволяющий в режиме реального времени получать информацию о местоположении и состоянии транспортного средства по широкому спектру параметров: расходу топлива, моточасам, оборотам двигателя, осевым нагрузкам. Помимо прочего данное решение позволяет удаленно выполнять диагностику ошибок, уведомлять о предстоящем ТО (межсервисный интервал для КАМАЗ-54901 составляет 120 тыс. км) и оценивать качество вождения.

Если говорить об ощущениях при езде за рулем, прежде всего стоит отметить четкую управляемость, плавный ход, хорошую шумоизоляцию, а также улучшенную обзорность, достигаемую в том числе благодаря увеличенным размерам зеркал заднего вида. Оценили мы и удобство обслуживания грузовика. В качестве плюса следует зачесть наличие электропривода опрокидывания ка-

бины — решение, которое поможет сэкономить силы водителя, предлагается в базовом исполнении.

С выводом на российский рынок КАМАЗ-54901 сразу же возникает два вопроса: цена автомобиля и обеспеченность сервисом. Прейскурантная цена на автомобиль составляет 6 436 000 рублей. Новый тягач продается с трехлетним сервисным контрактом. Желая сделать автомобиль КАМАЗ доступным для широкого круга потенциальных потребителей, ПАО «КАМАЗ» развивает финансовые сервисы. Работающая напрямую от производителя «Лизинговая компания «КАМАЗ»» предлагает специальные программы для каждого сегмента ли-

зингополучателей — малого, среднего и крупного бизнеса.

Для грузовика, работающего в сегменте магистральных перевозок, большое значение имеет наличие сервисной поддержки в разных регионах. Притом что у Камского автозавода самая развитая сеть СТО в России среди производителей тяжелых грузовиков (164 дилерских центра по стране), в сервисном обслуживании нового тягача ПАО «КАМАЗ» придется штурмовать не менее сложные высоты. Автомобиль насыщен электроникой, на нем много агрегатов и компонентов. Организовать обслуживание, ремонт быстро и на высоком уровне — очень не-




АНДРЕЙ ГЛАДКОВ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР

АО «ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ «КАМАЗ»»

Работающий напрямую от производителя «КАМАЗ-ЛИЗИНГ» продолжает принимать заявки на участие в госпрограмме субсидирования автомобильного рынка. По условиям программы лизингополучателю предоставляется скидка на авансовый платеж в размере до 12,5% от стоимости приобретаемой техники. Важно, что льготный лизинг можно совместить с любой программой «КАМАЗ-ЛИЗИНГ». На сегодня отмечен высокий интерес лизингополучателей к государственной программе. Так, около 50% входящих звонков и заявок в call-центр Лизинговой компании «КАМАЗ» касается госсубсидирования авансового платежа, предусмотренного упомянутой программой. Напомним, что программа государственной поддержки автолизинга впервые принята Правительством России в 2015 году. Она зарекомендовала себя как простой и прозрачный механизм стимулирования рынка автотранспорта. В 2019 году «КАМАЗ-ЛИЗИНГ» предлагает лизингополучателям акцию «Лови удачу!», по условиям которой клиент получает бонус в виде 1000 литров топлива. Действует и ряд других программ. Региональная сеть «КАМАЗ-ЛИЗИНГ» представлена в семи городах.

**КАМАЗ-54901 К5****ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ**

Колесная формула	4x2
Снаряженная масса, кг	8400
Полная масса, кг	20 500
Колесная база, мм	3780
Объем топливных баков, л	1200
Двигатель:	
тип	КАМАЗ-910 рядный, 6-цилиндровый, Евро-5
рабочий объем, см ³	12 000
мощность, л. с. при мин ⁻¹	450 при 1900
крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	2060 при 1300
Коробка передач	12-ступенчатая ZF Трахон
Подвеска (передняя/задняя)	на параболических рессорах / пневматическая, 4-баллонная
Тормоза (передний/задние)	дисковые
Размер шин	315/70R22,5

ЦЕНА

Базовая, руб.	6 436 000
---------------	-----------

СЕРВИС

Заводская гарантия	12 мес. без ограничения пробега
Межсервисный пробег	120 000

КОНКУРЕНТЫ

MAN TGS, Mercedes-Benz Axor, Volvo FM



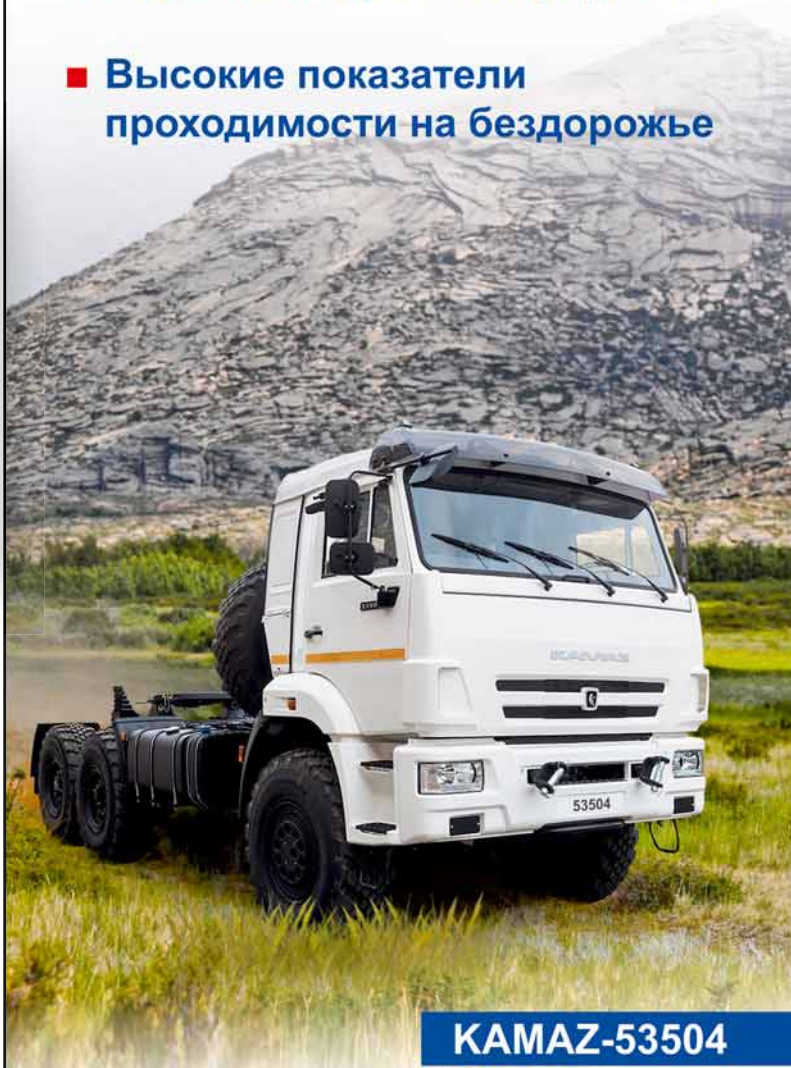
Низкая стоимость владения, широкий уровень безопасности.



Качество исполнения некоторых деталей неоднозначно.

**ТЕХНОЛОГИИ
ПОБЕДИТЕЛЕЙ**

- Полная масса автопоезда до 38 т
- Надежная коробка передач ZF
- Высокие показатели проходимости на бездорожье

**КАМАЗ-53504**

АКЦИЯ «ЛОВИ УДАЧУ!»
ТОННА* ТОПЛИВА В ПОДАРОК

Акция действует до 31.12.2019 г.
Подробности об организаторе акции, правилах ее проведения, количестве топливных карт, сроках, месте и порядке получения карт уточняйте на сайте www.kamazleasing.ru и по телефонам специалистов (8552) 45-27-32, 45-27-33.

* Количество топлива указано из расчета 49 руб. за литр.

Реклама

Лизинг автотехники осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ».

50
СТРОИТЕЛЬСТВА
KAMAZ

8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru



БЕРЕЖЛИВЫЙ

VOLVO FH I-SAVE > ПОЛНАЯ МАССА: 20 500 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ В ЕВРОПЕ: 2019 Г. > ЦЕНА: Н. Д.

В ПРИГОРОДЕ ГЕТЕБОРГА СОСТОЯЛАСЬ ПРЕЗЕНТАЦИЯ ОБНОВЛЕННОГО МАГИСТРАЛЬНОГО ТЯГАЧА VOLVO FH С ФУНКЦИЕЙ I-SAVE. КАК УТВЕРЖДАЕТ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ, ТЕПЕРЬ ФЛАГМАН МАРКИ СПОСОБЕН БЕЗ УЩЕРБА ДЛЯ ХОДОВЫХ КАЧЕСТВ УЛУЧШИТЬ ТОПЛИВНУЮ ЭКОНОМИЧНОСТЬ НА 7 %. ЧТО Ж, ЕСТЬ ХОРОШИЙ ПОВОД ПРОВЕРИТЬ ЭТО НА ПРАКТИКЕ. ОЛЕГ ПРОХОРОВ, ФОТО АВТОРА И VOLVO

Караван из 12 автопоездов, каждый — полной массой 44 тонны, отправился в пробег по дорогам общего пользования на юго-западе Швеции. Наш «топливный вояж» (так переводится с английского слоган Our Fuel Journal, нанесенный на борта полуприцепов) общей протяженностью около 300 км был разбит на участки, различающиеся рельефом местно-

сти. Предусмотренная программой тест-драйва смена экипажей дала возможность побывать за рулем сначала 460-, а затем 500-сильного тягача Volvo FH с функцией I-Save. И попрактиковаться в экономии.

Под кабинами обоих тягачей двигатель D13TC с турбокомпаундом. Именно силовой агрегат является главным инструментом экономии для Volvo FH I-Save. Он способен

повысить крутящий момент, в сравнении с аналогом без окончания TC (без турбокомпаунда), на 300 Нм. Так, у мотора в 460 л. с. момент возрастает с 2300 до 2600 Нм, а у 500-сильного — с 2500 до 2800 Нм. Однако отдача не просто стало больше, немаловажно, что теперь полка крутящего момента сместилась в зону более низких оборотов (у 500-сильного мотора максимум начинается с 900



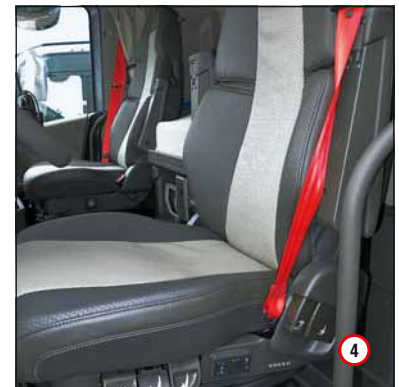
об/мин). Новый дизель D13TC также получил запатентованную волнообразную форму днища поршня, что позволило улучшить смесеобразование.

Весомую лепту в копилку энергосбережения вносит коробка передач I-Shift, выбирающая алгоритм переключения в зависимости от топографии местности. Уместно привести аналогию с системой PPC нового Mercedes-Benz Actros, которая наиболее эффективна при дальнемагистральных перевозках. Правда, инженеры Volvo Trucks оснастили трансмиссию своего флагманского тягача двойным сцеплением, дающим возможность переключать передачи без разрыва потока мощности. В итоге двигатель работает без скачков оборотов, а переключение передач происходит быстрее. Здесь, кстати, нужно отметить новое программное обеспечение коробки, подбирающее алгоритм переключения для конкретного вида транспортной работы. Также стоит упомянуть функцию I-Roll, автоматически переводящую КП в «нейтраль», что позволяет эффективно использовать движение накатом.

Исполнение I-Save предполагает комплектацию тягача двумя вариантами ведущих мостов — RSS1244B и RSS1344E, оба предназначены для скоростных перевозок по дорогам с хорошим асфальтовым покрытием. Более эффективные в плане расхода топлива гипоидные мосты грузоподъемностью 12

и 13 тонн предлагаются с разными вариантами передаточных чисел главной пары — от 2,31 до 3,36. Прочная и компактная конструкция, малый вес, пониженные потери на трение — все это направлено на максимальную экономию топлива. Картер заднего моста выполнен из чугуна с частицами шаровидного графита. Агрегаты оснащают устройством блокировки дифференциала, что повышает проходимость на скользком дорожном покрытии. Блокировкой можно управлять с приборной панели, нажав переключатель. Мосты также более эффективные и теперь нуждаются в меньшем объеме заливаемого масла. Ступичные подшипники (конические роликовые) выполнены в едином узле, не требующем обслуживания, с заложенной на заводе смазкой. Ступицы колес с подшип-

3. Двигатель D13TC является главным инструментом экономии для Volvo FH I-Save.
4. Кресло водителя — с многочисленными регулировками.
5. Предусмотренная программой тест-драйва смена экипажей дала возможность побывать за рулем сначала 460-, а затем 500-сильного тягача Volvo FH с I-Save.



1. Эффективные в плане расхода топлива гипоидные мосты грузоподъемностью 12 и 13 тонн предлагаются с разными вариантами передаточных чисел.
2. Передняя пневмоподвеска FSS-Air имеет функцию регулировки дорожного просвета ASF-DLL.





1. Капотник Volvo VNL 760, турбокомпаундный мотор D13TC был испытан именно на нем.
2. В 2019 году на европейский рынок выходит магистральный тягач Volvo FH XXL с удлиненной спальняной кабиной.
3. Характеристики крутящего момента двигателя D13TC.



ной скорости движения с помощью уровней ECO. Всего имеется три ECO-уровня. Используемый для движения в обычном транспортном потоке уровень 2 предполагает возможность снижения заданной скорости на 2 км/ч и повышение на 5 км/ч.

Что касается активных помощников водителя, самым прогрессивным на данный момент является адаптивный круиз-контроль (ACC) — это система с использованием радара, помогающая водителю автоматически поддерживать безопасное расстояние до движущегося впереди автомобиля. Ее включение/отключение выполняется соответствующей кнопкой на рулевом колесе, также водитель может настроить расстояние до движущегося впереди автомобиля. Функция ACC адаптирована для совместной работы с Cruis-E и I-See (предикативный круиз-контроль). Она способна поддерживать безопасное расстояние, вплоть до полной остановки или аварийного торможения автопоезда в не-

штатной ситуации. Volvo Trucks представила и ряд новых функций, которые позволят транспортным компаниям экономить топливо, в том числе и с выключенным круиз-контролем. Благодаря им, а также усовершенствованному программному обеспечению на обновленной линейке двигателей Volvo D13 экологических классов Евро-3, Евро-4, Евро-5 потребление топлива можно сократить на величину до 3%. Это весьма актуально для рынка России, где машин экологического класса Евро-6 совсем немного.

Новое программное обеспечение, представленное в начале 2019 года на линейке 13-литровых двигателей стандарта Евро-6 d, дает возможность снизить расход топлива на 1%. При этом потенциал дополнительной экономии напрямую зависит от навыков водителя в области экономичного вождения и особенностей маршрутов движения. Новая функция получила название Volvo Torque Assist и предназначена для снижения расхода топлива на магистральных маршрутах с выключенным круиз-контролем. Происходит автоматическая адаптация крутящего момента и ускорения грузового автомобиля к то-

ЧТО ТАКОЕ ТУРБОКОМПАУНД

Одно из первых применений блока турбокомпаунда состоялось еще 1990 году на двигателе Scania. Его принцип основан на использовании энергии отработавших газов. Всем знакомый турбокомпрессор, предназначенный для нагнетания воздуха в цилиндры двигателя, обеспечивает увеличенный коэффициент наполнения и, соответственно, повышает отдачу двигателя. Но энергия отработанных газов используется этой турбиной лишь на 40%. Если взять усредненные показатели, то отработавшие газы покидают цилиндры двигателя, имея температуру примерно 700 °С. После турбины компрессора их температура снижается приблизительно до 600 °С, а значит, идет в дело только около 100 градусов, или примерно 15% энергии. Для использования остаточной энергии газов и был разработан специальный агрегат, его основным элементом является лопастная турбина, механически связанная с коленчатым валом двигателя.



пографии местности, фактической нагрузке и изменению режимов движения. «Мы отметили для себя, что водителям необходима помощь в снижении расхода топлива на тех отрезках, где их грузовой Volvo движется не задействуя режим круиз-контроля. Мы по-прежнему считаем, что наша система I-Cruise позволяет водителю максимально эффективно управлять транспортным средством, однако на маршрутах бывают участки, где ее использование не представляется возможным. Именно для таких ситуаций мы и создали функцию Volvo Torque Assist», — отмечает директор по разработке продуктовой линейки Volvo Trucks Петер Хардин.

Кстати, конструкция педали акселератора также была усовершенствована, ее ход стал более жестким. Это позволяет улучшить обратную связь, а значит плавнее набирать обороты и лучше управлять грузовым автомобилем, считают разработчики. Данное решение адресовано в первую очередь водителям, у которых навык топливозоэффективной езды еще невысок.

Бережливым быть можно и нужно, считают в шведской компании. На европейских рынках Volvo FH с I-Save доступно для заказа с весны 2019 года.



ТЕХНОЛОГИИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

- Объем самосвальной платформы 30 м³
- Низкая собственная масса 7,6 т
- Оси BPW, пневмоподвеска



НЕФАЗ-9509-0000016-30

**Программа
«ЛИЗИНГ ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ»**

ТВОЙ УСПЕХ - ТВОЁ РЕШЕНИЕ!

с лизингом от КАМАЗа

Реклама. Подробную информацию о программах приобретения автотехники КАМАЗ в лизинг читайте на сайте www.kamazleasing.ru. Лизинг автотехники осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ».



8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru

ЗАЧЕТ АВТОМАТОМ!

FIAT DUCATO MY2020 > ПОЛНАЯ МАССА: 2495 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ: С 2019 Г. > ЦЕНА: Н. Д.

FIAT DUCATO ОДИН ИЗ САМЫХ ПОПУЛЯРНЫХ КОММЕРЧЕСКИХ ФУРГОНОВ В ЕВРОПЕ. В ПРЕДДВЕРИИ 120-ЛЕТИЯ КОМПАНИИ В ИТАЛИИ ПОКАЗАЛИ ОБНОВЛЕННУЮ ВЕРСИЮ МАШИНЫ. САМАЯ ИНТЕРЕСНАЯ ОПЦИЯ — АВТОМАТИЧЕСКАЯ КОРОБКА ПЕРЕДАЧ.

ВЛАДИМИР ГАВРИЛОВ, ФОТО АВТОРА И FIAT

Старый и невероятно красивый Турин задыхается от аномальной июльской жары. У них сиеста что ли — на улицах тихо и пустынно. Олицетворением всего живого являюсь лишь я в фургоне Fiat. Пока итальянцы отдыхают в послеобеденную пору, я работаю. Точнее, мы с «фиатином» работаем. То, что мы колесим в окрестностях Мирафиори не просто так, а по делу, знает почти каждый туринец. Рекламные щиты и растяжки с изображением новой машины в городе повсюду — Genniusatwork, гений на работе. Кстати, слоган, раскрывающий главную сущность нового Ducato, написан по-английски. Родной язык Апеннин тоже на сиесте?

При первом взгляде на автомобиль 2020 модельного года пони-

маешь, что внешне он изменился не очень сильно относительно версий, что предлагаются сейчас, включая и в нашей стране. Но отличия все же есть. Появилась иная защита фар, а лампочки в них, как заверили инженеры компании, теперь менять гораздо легче. Интересно, эти трудности были на самом деле? Что касается «лица», то микроавтобус щеголяет обновленной передней оптикой. Ее нутро окрашено в радикально черный цвет. Просто романс «Очи черные», а не фары!

С угольным оттенком весьма гармонирует решетка радиатора цвета под титан. Псевдоопорная плита снизу тоже цвета а-ля крылатый металл. Важно, что за всей этой палитрой сохранился главный ремонтпригодный козырь переднего бампера. Как и прежде,

его можно менять не целиком, а по частям: он остался трехсекционным.

Теперь перейду к основным изменениям. Как говорится, загибай пальцы. Во-первых, наконец-то появилась автоматическая коробка передач. Да не робот, а настоящая 9-ступенчатая АКП с гидротрансформатором. У нее два режима работы. В положении D, Drive, модуль управления включает передачи в соответствии с условиями движения: скорость, нагрузка, рельеф дороги. Режим Autostick, когда команду на переключение дает водитель, пригодится на крутых горках и склонах.

Во-вторых, моторы. Они сделаны на базе линейки MultiJet 2 на основе 2,3-литровых агрегатов с компрессором с изменяемой геометрией, который обеспечивает





большую плавность хода. Европейские коллеги, как заправские местные жители, стали одобительно цокать языками при упоминании, что двигатели удовлетворяют нормам Евро-6. Для меня гораздо важнее было другое. Представители фирмы обещали, что новая гамма моторов отличается существенной экономией топлива, а электронное управление турбокомпрессора адаптирует динамику авто к стилю вождения водителя.

Самый младший двигатель новинки имеет мощность всего 120 л. с. и крутящий момент 320 Нм. Это самый чахлый моторчик и ему положена только механическая коробка. Главное, что силы и момент этой парочки



1. Рычаг АКП на том же месте, что у механической коробки, однако цифра 9 на набадашке должна сказать несведущим, что здесь самая продвинутая коробка от ZF.
2. В Ducato доступна информационно-развлекательная система с 7-дюймовым сенсорным экраном, портом USB и тюнером Radio DAB. Новая система интегрируется с Apple CarPlay и Android Auto.
3. Защитный панцирь тяговых аккумуляторов электроверсии Ducato следующего года.

на 10% больше, чем у предыдущего 2-литрового мотора с механикой.

Затем идет 140-сильный мотор с крутящим моментом уже в 350 Нм. Автомобилям с таким мотором уже положены и автоматические коробки. Далее следует движок в 160 лошадей, но крутящий момент у него разнится в зависимости от того, с какой коробкой он состыкован. Если с механикой, то 380 Нм, а с АКП — 400 Нм.



Старшим среди братьев-моторов является 180-сильный агрегат, выдающий «на гора» крутящий момент 400 Нм на механике и 450 Нм на автомате. Разница, обратите внимание, составляет всего 50 Нм. Это к вопросу о будущей востребованности 9-ступенчатой АКП.

В-третьих, для Европы новый Ducato будет доступен на метане со 136 «газированными» лошадиными. Эта версия гордо зовется Ducato 140 Natural Power.

В-четвертых, была представлена электроверсия машины. Бум на электротягу раскрутился у европейцев на всю катушку, отчего все автоконцерны норовят спешно отметиться чистыми автомобилями. Подобные машины есть в коммерческой линейке MAN, Mercedes-Benz, Volkswagen. Fiat не стал исключением. Начиная

с этого года открыт заказ на полностью электрическую версию Fiat Ducato. Когда машина в полумраке бесшумно въехала в конференц-зал из-за спин журналистов, ее появление произвело должный эффект на публику. Теперь я понимаю, кстати, для чего таким «электричкам» нужен генератор шума, как это практикует Toyota при производстве своих гибридов.

Теперь о гениальности новинки. Вы ведь помните, что она производителем возведена в ранг гениального творения на каждый день? Так вот, «Гений чистой красоты» уже в базе располагает пакетом EcoPack. В него входят система Start&Stop, «умный» генератор, топливный насос с электронным управлением, который экономит энергию, а также режим ECO с пониженным расходом солянки.

FIAT DUCATO

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Снаряженная масса, кг	1985
Полная масса, кг	2495
Колесная база, мм	3000
Объем топливного бака, л	90
Двигатель:	
тип	MultiJet 2, диз., 4-цилиндр., Евро-6
рабочий объем, см ³	2300
мощность, л. с. при мин ⁻¹	140 при 3500
крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	450 при 1400
Коробка передач	автоматическая, 9-ступенчатая
Подвеска (передняя/задняя)	независимая McPherson / зависимая, рессорная
Тормоза (передний/задние)	дисковые
Размер шин	215/70/R17

ЦЕНА

Базовая, руб. н. д.

СЕРВИС

Заводская гарантия 2 года без ограничения пробега

Межсервисный пробег, км 20 000

КОНКУРЕНТЫ

Citroen Jumper, Peugeot Boxer



Широкий перечень базового оборудования, наличие полной электрической версии и версии Natural Power на метане



АКП предлагается опционно только в паре с мощным мотором.



9-СТУПЕНЧАТАЯ АКП ОТ ZF

Впервые была показана в 2015 году. Обеспечивает высокую топливную экономичность благодаря новому блоку электронного управления. В основе лежит модульная конструкция. При равномерном движении со скоростью 120 км/ч автомобиль с такой коробкой потребляет на 16% топлива меньше, чем автомобиль с 6-ступенчатой АКП — это норма для сегмента LCV. Модульный принцип позволяет установить агрегат даже в тесном подкапотном пространстве. Серийно оснащена функцией «Старт-стоп».



На автомобилях с автоматической коробкой есть кнопка выбора режимов вождения. Есть Normal, потом Eco с более плавными реакциями и Power, обеспечивающий мгновенный отклик двигателя и переключение передач для комфортного вождения в тяжелых условиях. Особо гениальными эти фишки называть я бы не стал. Но итальянцы — ребята экспрессивные, и потом, такие опции чаще можно встретить на легковых автомобилях, чем на коммерческой технике. Одно дело автомобиль для развлечения, другое — для работы.

Накручивая круги на новом Ducato вокруг Турина, протестировал многочисленные системы помощи водителю при вождении.

Во-первых, система полного контроля за торможением, FBS. Она определяет наличие других транспортных средств или препятствий впереди автомобиля и тормозит автоматически, если водитель не вмешивается в процесс управления. Я в него, естественно, вмешался и нажал на тормоз от души, как только система запищала и предупредила о машине, которая остановилась впереди. В принципе, могла и не спешить — расстояние было приличное.

Еще одна полезная вещь — система мониторинга слепых зон,

BSA. Сенсоры передают информацию о приближающихся транспортных средствах в слепой зоне зеркал заднего вида. Вроде зеркала на Ducato и без того огромные, и даже двухсекционные, однако подобная система лишней точно не будет.

Порадовала система удержания автомобиля в полосе движения и распознавания дорожных знаков. Тут все просто: встроенные камеры за водителя пасут оперативную обстановку, попутно отслеживая траекторию движения. А еще есть модуль распознавания дальнего света, датчик дождя и уровня освещения. Напоминаю, что все это установлено на утилитарном фургоне, чья судьба развозить молоко в пакетах или детские памперсы. Если придется везти что-то более весомое, не отказывайтесь от датчика давления воздуха в шинах.

За неполный день успел поехать на всех вариантах Ducato, кроме электрического, но его наверняка к нам и не привезут. Что вам сказать о более приземленных версиях? В плане посадки за рулем, то тут все знакомо по предыдущей версии: высоко сиди, далеко гляжу. Машина на газу напористо тянет, а голосит потише классической дизельной версии. Фургон со 180-сильным двигате-

лем и АКП — это просто ракета для коммерческих запусков. Даже на горных дорогах. Да чего там, мотор в 140 сил на грузовичке полной массой в 2495 кг исправно справляется со своими обязанностями. Главное не перегружать труженика.

Вопрос в другом — насколько в нашей стране будет востребована версия с автоматом? По итогам первого полугодия продаж новых автомобилей марка занимает в России всего 42-е место. Базовая версия нынешнего поколения фургона стоит от 1919 тысяч рублей. Понятно, что обновленная машина с автоматической коробкой будет дороже, а у нас владельцы коммерческого транспорта народ прижимистый. Новый Ducato появится в России не раньше зимы 20-го года. Тогда же будут известны варианты моторов, коробок и ценовая политика.

Крупные логистические конторы скорее предпочтут машины на механике. Клиент-частник наверняка доплатит за автомат. И совершенно точно знаю, что такую версию выберут производители домов на колесах. Напомню, что три из четырех кемперов строятся на базе Ducato, а путешествовать, согласитесь, надо с комфортом. Я это с каждым прожитым годом понимаю все отчетливее.

1. «Газель» по-итальянски. Спорим, что такую версию Ducato к нам не привезут?
2. Вариант комфортной маршрутки. В России такая тоже не пойдет, иначе чем тогда займутся многочисленные автобусные ателье из Нижнего Новгорода, столицы переделок импортных пустых фургонов в мобильный пассажирский транспорт?



КЛУБНЫЙ ДЕНЬ

В ПРЕДДВЕРИИ САЛОНА BUSWORLD EUROPE КОМПАНИЯ MAN ПРЕДСТАВИЛА ЖУРНАЛИСТАМ НОВИНКИ АВТОБУСНОЙ ТЕХНИКИ ПОД БРЕНДАМИ MAN И NEORPLAN. ИМПРОВИЗИРОВАННОЕ ПАССАЖИРСКОЕ АВТОПРЕДПРИЯТИЕ БЫЛО ОРГАНИЗОВАНО НА ТЕРРИТОРИИ ALLIANZ ARENA, ДОМАШНЕМ СТАДИОНЕ ФК «БАВАРИЯ».

МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА

Из Мюнхена до Allianz Arena нашу группу везли на клубном автобусе MAN Lion's Coach нового поколения. Компанию ему составил еще один «выпускник» MAN Bus Modification Centre — такой же Lion's Coach, но в livрее Немецкого футбольного союза. Мановцы с гордостью говорят, что являются партнерами десяти команд Бундеслиги. Лишнее подтверждение тому — стабильный объем заказов на эксклюзивную комплектацию: в 2018 году в MAN Bus Modification Centre было переоборудовано 128 автобусов. На пресс-конференции звучали цифры, характеризующие уверенный успех компании на рынке. В том же году было реализовано в общей сложности 7204 полнокомплектных автобуса и шасси. Это на 14% больше, чем в 2017 году. Доля рынка выросла на 8,2% и составила 14,5%.

В смотре достижений автобусного хозяйства на Allianz Arena участвовали девять автобусов MAN и Neoplan. Больше всего новинок оказалось в городском сегменте. «Наши решения готовы раскачать рынок», — говорит руководитель отдела продуктов и продаж MAN Buses Руди Кухта, с удовольствием представляя новое семейство городских автобусов MAN Lion's City. Самый перспективный среди них — низкопольный MAN Lion's City E габаритной длиной 12,2 м. Литера E в обозначении модели обозначает тип привода — электрический.

Электробус рассчитан на перевозку 98 пассажиров, имеется 32 места для сидения. Все накопители энергии у Lion's City E интегрированы в крышу, что позволило не загромождать нижнюю часть салона и, в частности, оборудовать просторную накопительную площадку напротив центральной двери. Согласно техническим характеристикам, запаса энергии в батареях, суммарная отдача которых составляет 480 кВт·ч, хватит более чем на 200 км. Способ зарядки — длительный, то есть ночной. В MAN считают, что он наиболее удобен для клиентов, планирующих осуществлять зарядку в парке. К тому же ночной тариф на электроэнергию более выгодный, чем дневной. Создавая полноценную концепцию с точки зрения клиента, инженеры MAN использовали для постройки модульной платформы узлы и детали, которые хорошо себя показали и активно используются в версиях автобусов с ДВС. Lion's City E не стали комплектовать ведущим мостом с мотор-редукторами. Электродвигатель, развивающий 270 кВт, здесь один. Он размещен в заднем свесе и соединен с обыч-

1. Запас хода электробуса Lion's City E превышает 200 км.
2. Электродвигатель, развивающий 270 кВт, размещен в заднем свесе и соединен с обычным порталным мостом.
3. В задачи 8-киловаттного электромотора входит лишь помогать маршевому двигателю в момент интенсивного набора скорости.
4. Сочлененный MAN Lion's 18 G с гибридной силовой установкой, топливо — газ.

ным порталным мостом. Компактность силовой установки позволила отказаться от моторного отсека в задней левой части салона. В пассажирской зоне стало заметно свободнее, появился дополнительный ряд сидений.

В MAN считают, что электрификация общественного транспорта предрешена. Однако традиционные дизельные и газовые автобусы остаются в производственной программе. И отныне баварская марка может похвастать гибридными версиями с системой MAN EfficientHybrid для автоматического запуска и остановки ДВС. Среди новинок, получивших названную версию, следует упомянуть сочлененный MAN Lion's 18 G с газовым двигателем. Это так называемый параллельный гибрид: в трансмиссию дополнительно встроен электродвигатель. Обладая мощностью всего 8 кВт, самостоятельно сдвинуть 18-метровую





137-местную машину ему затруднительно. Поэтому в задачи электромотора входит лишь помогать маршевому двигателю в момент интенсивного набора скорости. А в остальное время обратимый электроагрегат работает в режиме генератора, подзаряжая питающие его накопители энергии, которых, чтобы не перегружать автобус, сравнительно немного. Основное преимущество подобной схемы — в экономии топлива, ведь в паре с электромотором можно использовать ДВС меньшего литража. В представленном MAN Lion's 18 G, который вместо прежнего газового мотора MAN E28 получил меньший по объему мотор семейства E18, расход топлива снизился на внушительные 28%.

Надпись MAN EfficientHybrid, говорящая о том, что автобус оборудован гибридным приводом, есть и у продемонстрированной в Мюнхене дизельной 12-ме-

5-7. Neoplan CityLiner представлен с системой заднего вида OptiView.
8. Изображение в формате «вид сверху» выводится на отдельный монитор, размещенный в центре передней панели — в условиях сложного маневрирования лучшего не придумать.



тровый модификации Lion's City. Концептуально этот привод такой же, как у газовой машины: между двигателем и КПВстроен вспомогательный электродвигатель, питаемый суперконденсаторами, установленными на крыше. Задача перехода к гибридной схеме здесь аналогичная: снизить потребление топлива, сократить выбросы в атмосферу. Стоит добавить, что заказы на гибридные машины принимаются с мая нынешнего года, и пода-

вляющее число клиентов выбирают именно их. Некоторое увеличение стоимости за счет установки силовых компонентов и накопителей энергии окупается, согласно расчетам компании, через четыре года.

По прогнозам MAN, даже в 2030 году треть машин общественного транспорта останется неэлектрифицированной. А значит, и обычный дизель рано списывать со счетов. Оттого для двухосной версии MAN Lion's Coach применили новейший 9-литровый мотор D1556 LOH с тремя вариантами настроек (280, 330 и 360 л. с.), удовлетворяющий нормам Евро-6d, которые вступают в силу в сентябре этого года.

Ярким моментом мюнхенской презентации стал туристический Neoplan CityLiner, оснащенный системой OptiView, видеокамерами вместо традиционных внешних зеркал заднего вида. Изображение с них выводится на мониторы, установленные на стойках ветрового стекла слева и справа от водителя. Блоки попарно установленных видеокамер значительно компактнее, чем зеркала, что позволяет не только существенно снизить



1

аэродинамическое сопротивление кузова, но и исключить помехи для обзорности в боковые стороны. Кстати, такое решение дает еще один плюс — на обзорность назад теперь не влияет ни загрязненность стекол, ни загрязненность зеркал, поскольку мониторы вообще не подвержены загрязнению из-за внешних погодных условий, а объективы видеокамер расположены выше — большинство брызг до них просто не долетает. Из личных ощущений, система OptiView практически не требует привыкания. На адаптацию после обычных зеркал — считанные минуты. Дополнительно тестовый CityLiner получил систему кругового обзора. Картинка в формате «вид сверху» выводится на отдельный монитор, размещенный в центре передней панели — в ус-



2

ловиях сложного маневрирования лучшего не придумать. Заметим, что MAN стал первой компанией, применившей подобное решение в автобусном сегменте. И по всей видимости, идея будет иметь большие перспективы на рынке.

На нынешней выставке Busworld баварская компания покажет также две новые модели микроавтобусов — электрический eTGE Combi и TGE City с обычным ДВС. Обе были представлены на презентации. Новый eTGE Combi построен на основе электрического фургона eTGE и рассчитан на перевозку до восьми пассажиров и 500 кг груза. В подобной конфигурации автомобиль, как заявляет производитель, подходит для движения в зонах с ограниченным выбросом вредных веществ, а также в жилых

1. Электрический eTGE Combi рассчитан на перевозку восьми пассажиров и 500 кг груза.
2. MAN Lion's City Hybrid.
3-4. Мановцы с гордостью говорят, что являются партнерами десяти команд Бундеслиги.

районах и на прочих территориях, где уделяется особое внимание низкому уровню шума. Аккумуляторы размещаются под приподнятым полом. Заявленный запас хода составляет до 173 км в цикле NEDC или 114 км в цикле WLTP.

Микроавтобус TGE City также построен на базе цельнометаллического фургона TGE. Судя по шильдику, переделкой занимался MAN Modification Centre. В основу автобуса легла низкопольная платформа, позволяющая гибко размещать в салоне складные сиденья, инвалидные коляски, а также стационарные кресла или организовывать стоячие места. Развитая линия остекления микроавтобуса обеспечивает практически панорамный обзор для пассажиров. В качестве дополнительной опции предлагаются мониторы с указанием маршрута на ветровом и боковых стеклах, камера заднего вида и вмонтированная в крышу система кондиционирования.

В общем, ожидается, что и этот пассажирский дуэт малого класса станет полноправным участником премьер лиги сезона.



3



4

Индивидуальное предложение
на грузовики бренда FUSO
от руководителя отдела продаж.

Андрей Рогов



Оставьте вашу заявку на сайте: www.fusotrucks.ru

8 800 555 45 45 www.fusotrucks.ru

FUSO

Официальный дистрибьютор Mitsubishi FUSO
«ДАЙМЛЕР КАМАЗ РУС»
Реклама. Не является публичной офертой.

«Узнайте, что скрывается в каждой упаковке ProVia»



ProVia™

**«Внутри упаковки –
значительно больше»**

Детали ProVia, разработанные специалистами рынка послепродажного обслуживания с учетом специфических потребностей этого рынка, спроектированы в соответствии со стандартами надежной производимости, без излишеств, но и без компромисса качеству и безопасности.

Вот почему ProVia дает вашим клиентам то, что они всегда ищут – уверенность, что эти детали именно то, что нужно для работы. С ProVia они могут действовать уверенно, зная, что вы удовлетворяете их потребностям в надёжности и производительности благодаря портфолио бюджетных комплектующих, за которые вы можете поручиться.

Присоединяйтесь к нам и узнайте, что скрывается в каждой упаковке ProVia.

Узнайте, что находится внутри упаковки, посетив наш сайт

www.provia-auto.com



РЕКЛАМА

0+



ТЕСТ

ИНТЕРВЬЮ

ВЫШЕ ШЕСТНАДЦАТИ

СЕРИЯ СОВРЕМЕННЫХ АВТОГИДРОПОДЪЕМНИКОВ, ВЫПУСКАЕМЫХ В РОССИИ ПОД БРЕНДОМ MARS, НЕДАВНО ПОПОЛНИЛАСЬ 18-МЕТРОВОЙ АВТОВЫШКОЙ. ЗНАКОМИМСЯ С ОТЕЧЕСТВЕННОЙ НОВИНКОЙ, ПРИЗВАННОЙ СОСТАВИТЬ ДОСТОЙНУЮ КОНКУРЕНЦИЮ ЗАРУБЕЖНЫМ АНАЛОГАМ. МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО МАКСИМА ПРИХОДЬКО

Удел средневисотных автовышек (высота подъема 17–24 м) — выполнение строительно-монтажных и электротехнических работ. Они широко используются коммунальными службами при проведении разного вида фасадных, отделочных, косметических и прочих технологических операций, отличающихся определенной сложностью и недоступностью для человека. Спрос на такую технику стабилен из года в год.

Российский рынок автовышек можно разделить на три большие группы. В первой, наиболее массовой, — продукция отечественных производителей, во второй — автовышки иностранного (преимущественно корейского) производства. Наконец, в третьей — техника заводов

из Беларуси, активизировавших дистрибьюцию в странах СНГ.

В нашей стране автогидроподъемники выпускают несколько предприятий. В тройке лидеров Казанский электромеханический завод, тверской «Гринмаш», а также петербургский завод

«Автогидроподъемник» — он является старейшим предприятием отрасли (выпуск первых автовышек здесь был освоен в 1950 году) и имеет наибольший опыт производства автомобильных гидравлических подъемников на всем постсоветском про-

странстве. На сегодняшний день заказчикам предлагается широкая гамма автогидроподъемников различных моделей, установленных на шасси ГАЗ, КАМАЗ, УРАЛ, МАЗ. Производственные мощности позволяют выпускать 25–30 изделий в месяц.

В 2018 году «Автогидроподъемник» совместно с компанией «МРО Техинком» запустил серию новых автогидроподъемников MARS, которые по ряду параметров в нашей стране аналогов пока не имеют. Все агрегаты этой серии имеют отдельный опорный контур, позволяющий работать в стесненных условиях, поворотную люльку $\pm 90^\circ$ и поворот стрелы без ограничения, а также максимальную грузоподъемность до 300 кг на максимальном вылете.

Серия стартовала с модели MARS/15, относящейся к маловысотному сегменту (высота подъема 15 м). Новинка, построенная на шасси «Газель Next», уже побывала у нас на тесте (см. «Автопарк» №9/2018).

В декабре 2018 года в серию также вы-





шел автогидроподъемник MARS/18 с высотой подъема 18 м и грузоподъемностью 300 кг на вылете 13 м. В качестве носителя вышки используются шасси «Садко» и «Газон Next», в том числе с пятиместной кабиной (ГАЗ-33098). Последний вариант ненадолго оказался в нашем распоряжении.

Преимущество телескопического (или стрелового) подъемника в сравнении с коленчатым заключается в лучшей точности подъема. Стрела состоит из двух частей, обеспечивающих вылет 13 метров. С целью защиты от повреждений гидравлические рукава, электропроводка и цилиндр выдвижения размещены внутри стрелы. Способ управления подъемом — электрогидравлический. Данное решение имеет следующие преимущества: небольшие усилия на приборах управления, большой КПД, умеренная масса, а также малая металлоемкость благодаря небольшому количеству проводов.

Для управления механизмом используются два полноценных пульта. Нижний пульт — основной: на нем разместились контроллеры движения и рычаги хода выносных опор. Пульт расположен за задним свесом подъемника, что позволяет контролировать положение всех его частей и механизмов. Защиту оборудования от грязи и осадков обеспечивает пластиковая крышка, она легко открывается и надежно фиксируется в открытом положении. Но сопряжение с корпусом неплотное, дорожная пыль легко проникает внутрь. Это минус. Впрочем, эксплуатационнику не составит труда решить проблему, снабдив крышку резиновым уплотнителем. Второй пульт расположен непосредственно в люльке. Здесь оператору доступны все функции основного пульта, за ис-

ключением управления аутригерами.

Опционально предлагается дополнительный выносной пульт, соединяемый с базой по радиоканалу или кабелем (имеется два разъема). На случай выхода из строя электрики или гидравлики предусмотрено устройство аварийного опускания люльки с по-

мощью ручного гидравлического насоса, позволяющего привести люльку в положение «Посадка» и полностью сложить подъемник в транспортное положение.

Подъемник снабжен четырьмя выносными опорами, их основным функциональным назначением является недопущение потери равновесия. Каждая из опор пред-

1. Второй пульт расположен непосредственно в люльке. Здесь оператору доступны все функции основного пульта, за исключением управления аутригерами.
2. Размещение гидравлических рукавов и электрических кабелей внутри стрелы позволяет защитить их от повреждения.
3. Предусмотрено подключение выносного пульта управления.
4. Нижний пульт — основной: на нем разместились контроллеры движения подъемника и рычаги хода выносных опор.

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



ПРАКТИЧНО. Гидроопоры внешнего контура крепятся к трубам на болтах.



БЕЗОПАСНО. Изоляция люльки позволяет работать на ЛЭП без отключения напряжения.



ставляет собой сварные трубы квадратного сечения, вставленные одна в другую. Внутренние выдвигаемые трубы заканчиваются вертикальными гидроцилиндрами, их крепление реализовано с помощью болтового соединения. Данное решение, в отличие от неразъемной фиксации, обеспечивает легкий демонтаж цилиндров, а значит, быстрый ремонт при неисправности. На нижнем конце штока шарнирно закреплен башмак. При работе на мягких грунтах, для снижения удельного давления на грунт, под башмаки устанавливают подкладки в виде деревянных щитов. В транспортном положении щиты убирают в специальные пеналы.

Раздельный опорный контур может работать в трех режимах. Первый, когда опоры выдвинуты «под себя», позволяет выполнять работы в ограниченном пространстве узких улиц и дворов. Второй режим предусматривает одностороннее выдвижение опор. Наконец, третий режим — с полностью выдвинутыми опорами.

Подъемник комплектуется изолированной алюминиевой люлькой, что позволяет производить работы на линиях электропередачи и связи



напряжением до 1000 В без отключения электроэнергии при отсутствии атмосферных осадков. Грузоподъемность люльки — 300 кг. Настил платформы — рифленый алюминий. Устройство ориентации пола, состоящее из двух гидроцилиндров, обеспечивает поворот «подиума» в горизонтальной плоскости на 90 градусов. На платформе подъемника

АГП MARS/18 (ПСС-131.18Э)

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Рабочая высота подъема, м	18
Грузоподъемность, кг	300
Вылет, м	13
Угол поворота люльки в горизонт. плоскости, град.	90
Способ управления	электро-гидравлический
Габариты в трансп. положении (ДхШхВ), м	6,60х2,50х3,95
Базовое шасси	«Газон Next»
Полная масса, кг	6300
Нормативный срок службы, лет	10

имеется розетка на 220 В. К слову, все перечисленные элементы производитель предлагает уже в базовой комплектации, это одно из конкурентных преимуществ серии. В базовую комплектацию MARS/18 также входят ограничитель предельного груза ОПГ 1-18, устройство ограничения зоны обслуживания, указатель угла наклона и световозвращающая маркировка. Подъемник может работать при температуре от -40°C до $+40^{\circ}\text{C}$ при скорости ветра на высоте 10 метров не более

10 м/с. Гарантийный срок эксплуатации — 18 месяцев.

Для удобства обслуживания все точки смазки находятся в открытом доступе. С целью лучшего ориентирования каждая пресс-масленка обозначена красной меткой, которую практически невозможно не заметить. Компания-поставщик работает над созданием электронного каталога запасных частей. 



1. Возможность изменения опорного контура позволяет совершать работы в ограниченном пространстве.
2. Для ограничения зоны обслуживания используется инклинометр.
3. Двухрядная кабина позволяет взять на борт бригаду монтажников.



65 ЛЕТ
ВСЕГДА НА ВЫСОТЕ

Автокран КС-45717К-3Р Air

Истинный пионер в наградах не нуждается



Соответствует правилам перевозки грузов

ВЕС – ОК !



Нужен автокран? – Срочно звони! 8-800-200-30-98 +7 (499) 372-33-69

ООО «ИМЗ АВТОКРАН» Россия, 153035, г.Иваново, ул.Некрасова, д.61. www.avtokran.ru



facebook.com/avtokran.ru



youtube.com/c/avtokran



instagram.com/avtokran.ru



ok.ru/avtokran

СПАД НА ФОНЕ РОСТА

ПО ИТОГАМ 2018 ГОДА РОССИЙСКИЙ РЫНОК СТРОИТЕЛЬНОЙ И СПЕЦИАЛЬНОЙ ТЕХНИКИ ПОКАЗАЛ СРАВНИТЕЛЬНО НИЗКУЮ ДИНАМИКУ. СОВОКУПНЫЕ ОБЪЕМЫ ЕДВА ДОСТИГЛИ ПЛАНКИ ПРИРОСТА В 30 %, ХОТЯ ЕЩЕ ГОДОМ РАНЕЕ СОСТАВЛЯЛИ УВЕРЕННЫЕ 50 %. О СПЕЦИФИКЕ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ РАССКАЗЫВАЕТ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КОМИТЕТА СТРОИТЕЛЬНОЙ И СПЕЦИАЛЬНОЙ ТЕХНИКИ АССОЦИАЦИИ ЕВРОПЕЙСКОГО БИЗНЕСА, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT В РОССИИ И СТРАНАХ СНГ АНДРЕЙ КОМОВ.

Первый квартал 2019-го подтвердил, что прошлогоднее падение рынка не было случайным. Рост сбыта на уровне 13% за первые три месяца года и сохраняющаяся вялая динамика второго квартала по меньшей мере настораживают, учитывая колоссальные рыночные емкости, а также меры поддержки отечественных производителей. Говоря о причинах падения рынка, многие эксперты указывают на введение утилизационного сбора. Безусловно, это сделало иностранную технику менее доступной в ценовом отношении, однако данная мера не помогла отечественным производителям реализовывать больше машин. Темпы роста

в этом сегменте сократились даже сильнее, чем на рынке в целом: с 36% в 2017-м до 12% по итогам 2018 года.

Относительная стабильность наблюдается только в географии сбытовых цепочек. Москва и Центральный федеральный округ обеспечивают около трети всех продаж новых авто, остальные 60% с небольшим примерно в равных долях делят между собой Санкт-Петербург, Северо-Западный, Сибирский и Приволжский федеральные округа.

Можно предположить, что снижение темпов связано с глобальными трендами, но флагманский европейский рынок показывает активный рост 13 кварталов подряд при гораздо

меньших показателях емкости. Таким образом, негативное влияние внешних факторов исключено.

НЕРЕАЛИЗОВАННЫЙ СПРОС

Внутри страны сконцентрирован огромный спрос на строительную и специальную технику. Речь идет о разработке месторождений и добыче полезных ископаемых. Например, в угольном секторе Россия занимает устойчивые позиции крупнейшего экспортера. В нефтегазовой отрасли стабильно входит в тройку сильнейших игроков. По законам экономической логики, рынок тяжелой строительной техники в России должен минимум в два раза превышать аналогичный сегмент Англии, где нет такого количества месторождений и схожих объемов добычи. На практике российский рынок по объемам даже несколько уступает английскому — 7800 и 8000 единиц соответственно.

Другой пример — дороги. По данным Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), на 100 кв. км площади в России приходится всего 6 км дорог с твердым покрытием, в ЦФО ситуация немного лучше — 36 км. Для сравнения, в Швеции этот показатель равен 129 км, в Польше — 132 км, во Франции — 192 км. Сегодня в РФ реализуются десятки проектов дорожного строительства. Задача развития инфраструктуры находится на уровне нацпрограмм, помимо этого действуют региональные инициативы. По всей стране идет дорожная стройка, в ближайшие десять лет предстоит проложить сотни километров полотна. В таких условиях российский рынок дорож-



ных катков должен активно прирастать и, очевидно, обгонять по объемам Германию, которая давно и успешно построила всю систему своих автобанов. Тем не менее на практике мы видим другую картину: рынок дорожных катков в России составляет 1250 единиц, в Германии — 1750 единиц.

ГЛОБАЛЬНЫЙ СТОП-ФАКТОР

АЕБ проанализировала статистические показатели 41 страны, формирующих 96% мирового ВВП. В выборку вошли Нидерланды, Дания, Норвегия, Финляндия, Германия, Франция, Италия, Великобритания, Южная Африка, Россия. По данным исследования, в тех секторах промышленного производства, где используются строительные машины, за последние 20 лет параметры производительности труда практически не изменились. Это глобальная проблема, однако в России она проявляется особенно остро. У нас, как и двадцать лет назад, для того чтобы выкопать траншею, используется труд 30 работников с лопатами, а не один траншейный экскаватор. Это наглядно иллюстрируют минимальные объемы сектора компактной техники, которая практически не продается в России (около 1600 ед. по итогам 2018 года). Для сравнения, в Германии объемы данного сегмента составляют порядка 28 000 единиц, и при этом страна заявляет о наличии проблемы низкой производительности труда.

РАЗНИЦА ПОДХОДОВ

По сути, эти цифры показывают, насколько цивилизованным является рынок. И какие инструменты используют его игроки для достижения экономической эффективности. Немецкие компании минимизируют время работ за счет использования компактной техники, российские, в свою очередь, делают ставку на дешевую рабочую силу. Отчасти такой подход обоснован: стоимость компактного экскаватора — около 3 млн рублей, утилизационный сбор составляет порядка 1,5 млн рублей. В таких

условиях малопроизводительный ручной труд бригады работников с лопатами остается фактически единственным вариантом. Таким образом, проблема выходит далеко за рамки собственно низких продаж компактной техники и упирается в системный стоп-фактор — отсутствие реальных условий для технического и технологического развития бизнеса, использующего строительную и специальную технику. В эпоху инноваций, повсеместного внедрения автоматизированных решений и глобальной конкуренции такое положение дел выглядит не только устаревшим, но и проблемным с точки зрения долгосрочного развития компаний. Находясь в зависимости от дешевой рабочей силы, они не смогут организовывать бизнес-процессы в рамках требований новой цифровой экономики. И если сейчас эти риски еще не так очевидны, то уже через пять-семь лет они составят реальную угрозу.

Одновременно с этим рынок дает огромное поле возможностей. Помимо уже упомянутой большой емкости секторов тяжелой и дорожной техники есть реальные перспективы развития сегмента компактных машин. Он обладает огромным потенциалом, который не реализуется сегодня в силу того, что ранее был осуществлен ряд инициатив, спорных с точки зрения стратегического развития отрасли и промышленной индустрии в целом. Российский рынок строительной и спецтехники находится на неадекватно низком уровне. Чтобы достигнуть показателей пятилетней давности, необходимо как минимум удвоить объемы, 31% годового прироста явно недостаточно. Сегодня рынку нужны новые решения — эффективные, экономически целесообразные и нацеленные на устойчивое развитие в долгосрочной перспективе, однако пока у участников нет даже «дорожной карты» подобных проектов. В этой связи нам точно есть над чем работать.



2

1. Внутри страны сконцентрирован огромный спрос на строительную технику.
2. Сегодня в РФ реализуются десятки проектов дорожного строительства.



Сила внутри

Моторное масло для работы в жестких условиях



Защита от износа, коррозии и образования отложений

Мощная экономия топлива до 3%

Реклама * Мы делаем энергию лучше





НОВЫЙ ПОПУТЧИК

«ТРЕЙЛЕР-82983 F» > ПОЛНАЯ МАССА: 10 000 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ: С ИЮНЯ 2019 Г. > ЦЕНА: ОТ 1 300 000 Р.

АВТОПРИЦЕПЫ КАТЕГОРИИ О 3 ПОЛНОЙ МАССОЙ ДО 10 ТОНН В НАШЕЙ СТРАНЕ НЕ ОСОБО ВОСТРЕБОВАНЫ. КРУПНЫМ ПЕРЕВОЗЧИКАМ ОНИ МАЛЫ, МЕЛКИЕ ИГРОКИ ПРЕДПОЧИТАЮТ КУПИТЬ ПОДЕРЖАННЫЙ ИЗ ЕВРОПЫ. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ НОВИНКА В ЭТОМ КЛАССЕ ЕСТЬ — ЦЕНТРАЛЬНО-ОСЕВОЙ «ТРЕЙЛЕР-82983 F». МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО АВТОРА

Так исторически сложилось в нашей стране, что система магистральных автоперевозок построена на тандеме тягач-полуприцеп. Если грузовик с прицепом, то кроме хрестоматийной связки из прошлого — ЗИЛ-130 да прицеп с разнесенными осями на поворотном круге — ничего на ум не приходит. Почему? Посмотрите на автопарк любого из российских грандов по автоперевозкам. У них есть деньги, соответственно, они, в основном, и формируют портфель заказов

производителей грузовиков и прицепов, исповедуя принцип — взять побольше, увезти подальше. Вот и шуруют в большинстве 40-тонные автопоезда по нашим дорогам. Между тем в Европе по ним бойко ездят грузовики-среднетоннажники с «маленькими» центрально-осевыми прицепами.

Завод «Трейлер», до сей поры производящий прицепы полной массой до 3,5 тонн, взялся за новый для себя сегмент — прицепы категории О 3. Главный козырь такой техники — возмож-

ность легально обойти систему «Платон». Грузовик полной массой до 12 тонн, буксируя прицеп грузоподъемностью 6–7 тонн, освобождается от уплаты «членских взносов». Да, расход топлива грузовика при этом увеличивается, но не критично, в среднем на 35–40%. Зато прицеп О 3 не требует уплаты обязательного утилизационного сбора и таким сцепкам можно запросто передвигаться днем по магистралям типа Московской кольцевой. При маневрах задним ходом такой



«паровозик» тоже легко управляем. Опять же, небольшой транспортной фирме или водителю-частнику дешевле содержать грузовик с прицепом, чем два грузовика.

В основе конструкции «Трейлера» мощная сварная рама. Показалось, что она «металлизирована» с чрезмерным запасом. Сужу по тому, что максимальный заявленный вес, который может взять на борт этот прицеп — 6 тонн. Его одноклассники из Европы берут на тонну больше. Нужна ли такая прочность? Наверное, это скорее недостаток, все-таки подобные прицепы перевозят груз в паллетах, и груз этот сегодня больше объемный, чем реально тяжелый. У этой модели в основании двутавровая 300-мм балка, поперечины рамы вварены с шагом в 400 мм. Это означает, что при загрузке можно задействовать 3-тонный погрузчик. Этому способствует и пол прицепа — влагостойкая фанера толщиной 27 мм. У аналогичных моделей обычно и пол «пожиже», в районе 16 мм, и погрузчику путь в прицеп заказан из-за более редких поперечин. Запас карман не тянет, однако повторюсь — так ли нужна почти танковая увесистость для перевозки 6 тонн груза?

Рама и лонжероны оцинкованы методом горячего цинкования, это мне понравилось. Конкуренты, «Луидор Тюнинг», «Трансмаш» или «Меткомплекс», рамы своих прицепов только окрашивают. Горячая оцинковка — признак почти вечной конструкции. С другой стороны, такой метод недешев при производстве прицепа, а тратиться производителю тут есть на что: вся агрегатная база трейлера-десятитонника построена на узлах немецкой Gigant, фирмы среди дальнбойщиков уважаемой. Отечественных производителей осей в этом сегменте нет, исключая мазовские 4-тонные оси под собственную гамму прицепов да мелкосерийную продукцию питерского завода «Невские машины». Он строит 6-тонные оси на узлах ходовой почившего в 2014 году «Бычка», ЗИЛ-5301. Но у таких осей маловаты колеса, всего 16 дюймов, во-вторых, невелика максимальная скорость. А большинство сегодняшних среднетоннажников-тягачей — грузовики шустрые.

Но рынок требует сейчас менее именитых, а оттого более доступных по цене комплектующих. Часть производителей техники в этом классе делают свои центрально-осевые на китайской агрегатной базе. Я имею в виду из-



1. Начинка гидроборта: «лопата» российской, насос импортный.
2. Рама оцинкована на горячую, оси покрыты порошковой краской.
3. Вариант дышла под верхний зацеп по воле заказчика, хотя серийно прицепы оборудованы дышлом с нижним зацепом. Опорная стойка — двухскоростная.

вестные у нас в стране оси L1 и HJ. Правда, в их каталоге нет небольших по грузоподъемности осей, поэтому в стандартный десяти-тонник производители прицепов обычно вкатывают 8- или 9-тонные. По весу они несильно отличаются от меньших по грузоподъемности, подвеска зачастую тоже идет от старших версий. Насколько это хорошо — решать потенциальным эксплуатантам.

Пока «Трейлер» заказывает 6-тонные немецкие оси, а это не только другие деньги, но и увеличенное время доставки осевых агрегатов, куда входят сами оси, пневматическая подвеска с полу-

рессорами, подушками, амортизаторами и элементами тормозной системы. Козырь пневматической подвески в том, что пустой прицеп не прыгает, а будучи загруженным, идет за грузовиком как по рельсам. Опять же, автома-

тически выравнивается уровень пола прицепа.

Но в немецких потрохах ходовой части кроется еще один минус новинки — срок изготовления. Держать или производить европейские оси грузоподъемностью менее 8 тонн в нашей стране невыгодно, нет стабильного спроса. Выходит, что в среднем от заказа прицепа до его выкатки из ворот предприятия проходит более двух месяцев. Если прицеп нестандартный, срок изготовления может быть еще больше.

Пневматическая тормозная система у «Трейлера-82983» F тоже именитая — Haldex с EBS с электронным управлением, регулятором тормозного давления, ABS и системой предотвращения опрокидывания. Джентльменский набор, без которого сейчас ни одно уважающее себя предприятие прицепов не производит. Тормоза у новинки барабанные. Заводские технологи считают, что они лучше подходят к российским условиям эксплуатации, чем новомодные дисковые.

Сцепная петля от Rockinger, опорные стойки двухскоростные, Jost. Шторно-бортовой прицеп вмещает 17 европалет и может разгружаться на три стороны — классика жанра. Борты алюминиевые, боковые стойки переломные, от польского Vozamet. Вообще, эта модель буквально нашпигована комплектующими от известных большинству водителей-профессионалов фирм, зарекомендовавших себя при производстве более старшей категории полуприцепов О 4. Столь весомый объем импортной составляющей в отечественном изделии сегодня скорее приятно поражает. Впрочем, есть и свое родное — механизм складывания крыши и тент прицепа. Мне он по плотности показался не очень, каково

ему придется зимой... но так, говорят, пожелал заказчик.

Сзади у прицепа традиционные распашные ворота — специальная водостойкая фанера с оцинкованным листом. Впереди вместо традиционной глухой передней стенки установлен гидропорт от российской компании «Архимед». Его алюминиевая «лопата» выдерживает нагрузку до полутора тонн. Заказчик прицепа специально захотел такой борт, чтобы иметь возможность загрузки сцепки не разъединяя прицеп от грузовика. Это решение предусмотрено у более грузоподъемных моделей. Идея не нова, но в этом классе смотрится свежо.

Учитывая, что завод только стартовал со своим десятилетним, он видит свой сектор рынка в производстве нестандартных прицепов, сделанных под пожелания заказчика. Станет ли «Трейлер» надежным попутчиком для тех, кто привык считать трудовую копейку? Думается, что первый блин у компании не вышел комом. Сузу по тому, как «простые парни, шофера, хозяева земли» реагировали на прицеп на дороге. Многие принимали его за немец-

ТРЕЙЛЕР-82983 F

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	двухосный, односкатный
Снаряженная масса	2960 кг
Полная масса	10 000 кг
Габариты (длина/ширина/высота)	9605x2550x3450
Подвеска	пневматическая
Тормоза	барабанные с ABS
Размер шин	245/70/R17,5
Цена базовая	от 1 300 000 р.

ЦЕНА

Цена полуприцепа, евро от 39 000

СЕРВИС

Заводская гарантия на шасси 1 год или 100 000 км/ на кузов 1 год или 25 000 км

КОНКУРЕНТЫ

«Луидор Тюнинг», «Трансмаш», «Меткомплекс»

- ➕ Европейские комплектующие, рама обработана методом горячего цинкования, конструкция сделана с большим запасом прочности.
- ➖ Тяжелая рама, срок ожидания прицепа, небольшая гамма моделей.

кий. Нет, он наш, российский. Хотя и построен с оглядкой на тамошние традиции и стандарты. Приживется ли такой тандем в России — время покажет.



1. Внутренности кузова сделаны как у большинства одноклассников: переломные боковые стойки, алюминиевые борты. Вместо последних можно заказать борты из оцинкованного металла.
2. Пока завод предлагает шторно-бортовую модификацию в двухосном односкатном или одноосном двухскатном исполнении.



«Интеллектуальный подход:
сохранение хладнокровия
в информационном потоке».

Ян Хермелинг, KRONE Telematics / KRONE Fair Care

Наш Cool Liner и KRONE Telematics представляют собой идеальную команду, которая берет на себя множество ваших транспортных забот. Продуманное взаимодействие полуприцепа и KRONE Telematics позволит вам в любое время и очень удобным способом в режиме онлайн определить местоположение и температуру ваших грузов и даже получить непосредственный доступ к вашей холодильной установке, чтобы вносить изменения. Благодаря этому вы всегда сможете документально подтвердить, что ваши требовательные к температурному режиму товары находятся в хороших руках. Все это экономит ваше время и деньги и позволяет сохранять холодную голову всегда, даже в горячую пору.



Код для получения
дополнительной информации.

 **KRONE**
We Deliver the Future

PKS Нутцфарцойге • Тел. +7 495 989-72-38 • info@rks-rus.ru

ВИДЕТЬ, МЕРИТЬ, ЗНАТЬ

ТЕЛЕМАТИКА ПРИЦЕПОВ СТАНОВИТСЯ ОДНОЙ ИЗ САМЫХ БЫСТРОРАСТУЩИХ ОТРАСЛЕЙ ИНТЕРНЕТА ВЕЩЕЙ, И ОЖИДАЕТСЯ, ЧТО ЧИСЛО ЕЕ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ БУДЕТ УВЕЛИЧИВАТЬСЯ КАЖДЫЙ ГОД НА 16 % ВПЛОТЬ ДО 2022 ГОДА. ТАКОЙ ПРОГНОЗ ПРИВОДИТ АМЕРИКАНСКАЯ КОНСАЛТИНГОВАЯ ФИРМА C.J. DRISCOLL AND ASSOCIATES.

АЛЕКСАНДР РОЖКОВ, ФОТО КОМПАНИЙ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

По данным экспертов, каждый год североамериканские грузоотправители тратят 800 млрд долларов на транспортировку и логистику товаров, стоимость которых оценивается в 14 трлн долларов. Поэтому разработки в области телематики прицепной техники обеспечивают участников индустрии дополнительными информационными и функциональными преимуществами. Главное среди них — это обеспечение сохранности груза.

Базирующаяся в Фениксе компания Tri-State Motor Transport Co. (TSMТ) перевозит ценные грузы при помощи 2,5 тыс. единиц полуприцепов и прицепов, мони-

торинг которых осуществляется телематическими продуктами под брендами Spireon и Omnitracs. Система FL Flex (Spireon) является первым в отрасли модульным решением для мониторинга трейлеров. Она позволяет комбинировать по усмотрению пользователей датчики фиксации дверей, установки визуализации груза, контроль температуры и давление в шинах, уровень полезной нагрузки.

Система Omnitracs TT210 отвечает повышенным требованиям Пентагона, входящего в число клиентов компании. Кражи грузов по-прежнему являются основной проблемой в отрасли грузопере-

возок. Обеспокоенность перевозчиков возрастает еще сильнее, когда речь идет о важных государственных заказах. Фрэнк Ларэнс, директор по бизнес-аналитике в TSMТ, объясняет, как он использует технологию отслеживания трейлеров Omnitracs для мониторинга своих активов на каждом этапе перевозки. Эта технология отслеживания позволяет уверенно перевозить сверхопасные грузы, такие как взрывчатые вещества, боеприпасы, вооружения. Omnitracs предусматривает чувствительные датчики, которые определяют состояние дверей по множеству параметров (открытие/закрытие/повреждение





1



2



3

и т. д.). Малейшее стороннее воздействие на двери фургона в неавторизованных локациях не останется незамеченным. Репортаж о несанкционированном доступе сразу получают соответствующие экстренные службы исполнителя и заказчика.

В настоящее время TSMT начинает установку на свои трейлеры новых датчиков груза на основе лазерной визуализации (imaging and laser technology), чтобы точно определять статус загрузки/выгрузки. Огромное преимущество этой технологии заключается в получении изображений высокого разрешения, которые позволяют провести анализ текущей работы и определить дальнейшие потребности в обслуживании.

Второе преимущество телематики в фургонах — внутренняя визуализация груза. Решения, предоставляющие детальную информацию о состоянии груза, являющихся одним из новых направлений, соответствующих концепции «интеллектуального трейлера», ориентированной на сбор информации о точном состоянии груза и компонентах трейлера.

Компания Spireon недавно анонсировала инновационный датчик груза IntelliScan для своей телематической платформы Fleet Locate FL Flex. Платформа обеспечивает 3D-оптическую визуализацию посредством активной работы лазерных датчиков и ToF-камер для слежения за грузом.

Что такое ToF-камера?

Сочетание Time of flight сама буквально переводится как «времяпролетная камера». Она определяет дальность, измеряя время прохождения светового сигнала до точки объекта и обратно. Световой импульс генерируется твердотельным лазером. Метод Time-of-Flight часто применяется в робототехнических комплек-

сах, в частности в системах машинного зрения.

3D-ToF камера освещает сцену модулированным источником света и наблюдает отраженный свет. Фазовый сдвиг между излучением и отражением измеряется и переводится в расстояние. Такая камера обеспечивает точность измерения порядка одного сантиметра. «Это все равно что вживую прismaтривать за трейлером», — говорит Джек Лоук, президент транспортной компании ET-truck.

Spireon также разрабатывает новый пользовательский интерфейс для менеджеров автопарков, чтобы получать детализированные показатели технического обслуживания и эксплуатации по системам контроля давления в шинах и автоматической подкачки, а также данные о работе приборов освещения и тормозов. По словам Генри Поупвелла, президента компании SkyBitz, на долю которой приходится от 35 до 50 % рынка телематики прицепов, SkyBitz скоро обновит свою систему слежения за грузами, расширив функционал получением высококонтрастных изображений и универсальными алгоритмами, ответственными за расчет площадей полезной нагрузки.

Другие возможности интеллектуального прицепа от SkyBitz включают в себя оповещения от систем PSI, Meritor и Bendix, которые измеряют давление

в шинах, температуру ступиц и износ тормозов. Продукт увеличивает качество и частоту репортажей для пользователей, чтобы иметь под рукой общую картину состояния автопарка без учета не всегда объективного

и компетентного мнения водителей.

Компания I.D. Systems недавно анонсировала платформу продуктов телематической аналитики LV Series с дополнительными датчиками слежения, отвечающими за объем грузов и измерение уровня загрузки. Датчик использует камеру высокой четкости и процессор распознавания изображений (image recognition processor). Также I.D. Systems включает в себя высокочастотные датчики дверей и окружающей среды грузового пространства, а также датчики контроля давления в шинах и световые индикаторы антиблокировочной тормозной системы.

Компания BlackBerry использует другой подход в своей платформе Radar. Вместо того чтобы размещать беспроводные датчики в трейлере и вокруг него, Radar задействует автономное устройство с семью внутренними датчиками, которые фиксируют местоположение, пробег, температуру, влажность, атмосферное давление, состояние груза и дверей. Инфракрасные датчики груза BlackBerry Radar и система с алгоритмом машинного обучения сообщают о состоянии загруженности прицепа поэтапно — с шагом 10 % от заполняемого объема. Устройство устанавливается на внутреннюю часть двери прицепа, а датчик груза автоматически снимает показания, когда дверь закрывается. Запись с датчиков ведется с шагом от 5 минут

1. Компания BlackBerry предлагает автономное устройство Radar с семью внутренними датчиками, которые фиксируют местоположение, температуру, влажность, состояние груза и дверей.
2. Решение по отслеживанию грузов компании от бренда Omnitrac.
3. ToF-камера определяет дальность, измеряя время прохождения светового сигнала до точки объекта и обратно. Световой импульс генерируется твердотельным лазером.

и затем передается по беспроводной сети в облачную систему. Срок службы батареи автономного устройства длится до восьми лет.

Участники рынка отмечают рост спроса на системы мониторинга в сегменте рефрижераторных перевозок. Мониторинг статуса груза в пути и пунктах загрузки стал критически важным для перевозок скоропортящихся продуктов. С 2017 года грузоотправители и перевозчики США должны соблюдать Закон о безопасности пищевых продуктов. По этой причине участники логистической цепочки требуют от перевозчиков дополнительного документального оформления с регистрацией определенных параметров.

Коммуникационная компания Digi International Inc. разработала для своих подписчиков систему, которая называется SmartSense. Данная система интегрирована в IoT и включает в себя генератор автоматического ввода данных и шлюз передачи, совместимые с доступными приложениями для мобильных устройств и смартфонов. В SmartSense используются беспроводные датчики, напрямую связанные с грузом для обеспечения точности записей. SmartSense включает в себя также беспроводной блок, который связан с трейлером, сервером склада, дверями дока или другими точками обмена в цепочках поставок. Данные считываются с локаций и отправляются в облачное хранилище. SmartSense контролирует температуру, удары, влажность, вибрацию груза, предоставляя

участникам перевозки всю востребованную информацию о трейлере. Система позволяет отслеживать, регистрировать и вносить данные в электронные документы независимо от человека. Во время транзита данные о состоянии груза можно запрашивать через приложение, установленное на смартфоне, используя Bluetooth-соединение с выводящим шлюзом. Один из клиентов Digi International Inc. сеть круглосуточных магазинов RaceTrac, устанавливает SmartSense в своих магазинах, грузовиках и распределительных центрах, чтобы иметь полную информацию о состоянии своих грузов. Другой клиент Digi, производитель мороженого Haagen-Dazs, использует систему SmartSense для отслеживания состояния и цепочки поставок своей продукции не только на грузовиках, но и на поездах, морских судах и самолетах.

Глобальный поставщик телематики Verizon Connect недавно анонсировал устройство для сверхточного отслеживания трейлеров. Устройство обеспечивает всесторонний трекинг в режиме реального времени с заданными параметрами геозоны. Такая возможность особенно полезна для сферы перевозки дорогостоящих товаров. Благодаря надежному шифрованию данных



1

программирование устройства можно проводить через беспроводную сеть. После установки точек оповещения геозоны вокруг имущества создается виртуальный охранный периметр, который огражден невидимыми цифровыми преградами. Таким образом перевозчик получает автоматически охраняемую локацию, где можно разместить несколько трейлеров без тягача.

Чем шире функционал телематических устройств и соответствующих программных решений, тем выше экономическая продуктивность всех участников транспортного рынка. Получение точной и всесторонней информации, анализ бесчисленных данных, эффективное планирование рабочих процессов и точная маршрутизация ТС, устранение простоев техники и персонала, предотвращение краж, снижение износа оборудования, понижение затрат на техническое обслуживание, экономия топлива, безопасность дорожного движения — вот далеко не полный перечень преимуществ креативной трейлерной телематики, число которых быстро увеличивается благодаря устойчивому внедрению в жизнь последних достижений науки и техники.

1. Пользовательский интерфейс программного обеспечения — одна из основных составляющих любой системы мониторинга.
2. Мониторинг статуса груза в пути и пунктах загрузки стал критически важным для перевозок скоропортящихся продуктов.



2



- немецкие технологии
- производство «под заказчика»
- европейские комплектующие
- разнообразная линейка моделей
- адаптация к российским условиям эксплуатации
- большой опыт в производстве техники!

www.m-nov.ru

(816 2) 944 011

info@m-nov.ru



РЕКЛАМА



ООО «Машиностроительный завод «Тонар»
142631, Московская обл., Орехово-Зуевский р-н, д. Ожерелки, д. 2а

8 (800) 700-32-49

Возить БЕЗ ПЕРЕГРУЗА - ЛЕГКО!

**Линейка
облегченных
самосвальных
полуприцепов
ТОНАР**

Материал кузова:
HARDOX или Алюминий

Собственный вес:
от 6600 кг



www.tonar.info



CORDIANT PROFESSIONAL VM-1 И DR-1

ПОСТАВЩИК: АО «КОРДИАНТ» > ЭКСПЛУАТАЦИОННИК: ПРОИЗВОДСТВЕННО-СТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ

БОЛЬШЕ 50 ТЫС. КМ СОСТАВЛЯЕТ ПРОБЕГ СТРОИТЕЛЬНЫХ ШИН CORDIANT PROFESSIONAL VM-1 И DR-1 НА ЧЕТЫРЕХОСНОМ САМОСВАЛЕ VOLVO FMX. «АВТОПАРК» ПРОДОЛЖАЕТ ОЦЕНКУ ПОТРЕБИТЕЛЬСКИХ СВОЙСТВ САМОЙ ВОСТРЕБОВАННОЙ СЕРИИ ГРУЗОВЫХ ШИН РОССИЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА В РЕАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ ЭКСПЛУАТАЦИИ. МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО МАКСИМА ПРИХОДЬКО

По факту имеем 52 тыс. км, по итогам испытаний ожидаем более 80 тыс. км. Эксплуатирующая орга-

низация рассчитывает на «длительную ходимость без сюрпризов». Позитивный прогноз подтверждается резуль-

татом последних замеров. Остаточная глубина протектора шин первой и второй рулевых осей составляет 12,8 и 10,9 мм



1. Для шин ведущей тележки минимальный показатель остаточной глубины протектора составляет 14,5 мм.
2. Износ второй рулевой оси более интенсивен, в сравнении с первой осью.
3. Застывание щебня в протекторе — обычное явление для «карьерки», однако минимизировано за счет специальной технологии.



соответственно. На исходе пятого месяца с начала эксплуатации резина выглядит вполне прилично. И это неудивительно, ведь специфика работы самосвала подразумевает эксплуатацию преимущественно на асфальтовых дорогах с редкими заездами в зоны погрузки/разгрузки на неподготовленные площадки. Стоит обратить внимание, что износ покрышек второй оси идет более интенсивно — это особенность всех четырехосных самосвалов, где применяется иная, более сложная, чем у трехосников, схема рулевого привода.

Для шин ведущей тележки минимальный показатель остаточной глубины протектора составляет 14,5 мм. Более высокий темп износа обусловлен моментом, который действует на приводное колесо и приводит автомобиль в движение, на любом автомобиле приводные шины истираются быстрее. В целом наблюдается та же динамика износа, что и в первом квартале испытаний.

У водителей к шинам VM-1 и DR-1 никаких претензий нет, «карьерка» от Cordiant Professional их вполне устраивает, хотя по сравнению с прежней обувкой больших отличий не чувствуется. Ездить комфортно, удобно — хорошие управляемость и тяга самосвалу в любых условиях обеспечены.

Бизнес любит цифры — рациональный подход выходит на первый план, поэтому грузоперевозчики начали оперировать таким понятием, как «стоимость километра пробега». Поделив стоимость шины на ее фактический пробег, можно оценить эффективность той или иной покрышки. Чем больше шина проедет, тем больший эффект получит перевозчик. 

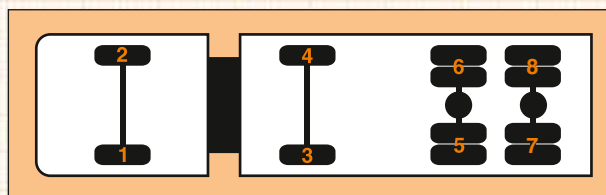
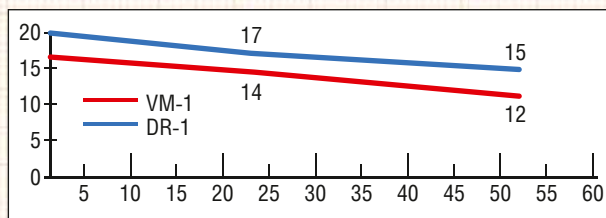
ЭДУАРД ВАСЮКОВ ГЛАВНЫЙ ИНЖЕНЕР АВТОПРЕДПРИЯТИЯ

В парке компании самосвалы марки Volvo с колесной формулой 8x4. Работаем по Москве и Московской области. Перевозим сыпучие грузы. Машины работают в односменном режиме. Пробег в год составляет порядка 80 000 км. Эксплуатируем шины Cordiant. На каждую шину есть карточка. Она занесена в программу 1С. Каждая шина отслеживается с момента ее поступления на базу и ввода в эксплуатацию. Под своим номером она устанавливается на определенную позицию в колесной формуле и вся ее жизнь отслеживается по номеру, даже если она переставляется на другой автомобиль или на временное хранение на склад. В любом случае мы можем полностью отследить всю историю шины до ее утилизации. На износ шин существенно влияет развал/схождение. Мы постоянно контролируем этот параметр, отправляем машины для диагностики на дилерское СТО. По мере износа практикуется перестановка шин. В случае обнаружения одностороннего износа переставляем шины, для того чтобы продлить им срок службы.



АЛЕКСЕЙ КАПЛУН БРЕНД-МЕНЕДЖЕР ОТДЕЛА ГРУЗОВЫХ ШИН АО «КОРДИАНТ»

Комментируя результаты замера шин, можно обратить внимание, что износ второй рулевой оси более интенсивен в сравнении с первой осью. Эта особенность встречается на всех четырехосных самосвалах и вызвана конструктивными особенностями машин. Причина этому — разный угол поворота колес на рулевых и подруливающих осях. На второй оси в момент поворота возникает эффект волочения, что способствует повышенной истираемости протектора.



ДАННЫЕ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ

Модель	Начальная глубина протектора, мм	Пробег, тыс. км	Высота протектора, мм							
			Расположение (см. схему)							
			1	2	3	4	5	6	7	8
Cordiant Professional VM-1	16,5	52	12,8	12,5	11,0	10,9				
Cordiant Professional DR-1	20,0	52					15,0	14,5	16,0	15,0



СМОТРИ
ВИДЕО

Предыдущий отчет см. «Автопарк» № 3, 2019.

ЗАЧЕТНЫЕ КИЛОМЕТРЫ

ДВА ПО 20 ТЫСЯЧ КМ: ПОЛУЧЕНЫ РЕЗУЛЬТАТЫ ВТОРОГО ЭТАПА ИСПЫТАНИЙ МОТОРНОГО МАСЛА NEXPRO BY IVECO В РЕАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ ЭКСПЛУАТАЦИИ. ПОДВОДИМ ИТОГИ ТРЕХМЕСЯЧНОГО СПЕЦПРОЕКТА. МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА

Три месяца, чуть больше 40 тыс. км, два маслосменных интервала — программа испытаний нового моторного масла NEXPRO by Iveco серии Light Duty класса вязкости 5W-30 в двигателе фургона Iveco Daily успешно завершилась.

Вышедшее на рынок в 2019 году масло NEXPRO by Iveco — принципиально новый продукт, анало-

гов которого до сих пор у «Ивеко Россия» не было. Неудивительно, что многие перевозчики восприняли новинку со скепсисом. Ведь не секрет, что к маслам, произведенным в России, владельцы грузовых иномарок относятся с осторожностью. Тем тщательнее пришлось подойти к организации эксперимента. Правильный автомобиль с солидным пробе-

гом, предварительная диагностика двигателя (замер компрессии, компьютерная диагностика), пломбировка маслозаливной горловины, наблюдение за реальными условиями эксплуатации, нагрузка, взятие промежуточных и финальной проб масла для испытаний в лаборатории МИЦ ГСМ — все это, несомненно, работало на объективность конечного результата.

Кроме этого, рассчитав спецпроект на два интервала замены масла, мы обеспечили условия повторяемости эксперимента — одним и тем же методом на од-

1. Визуально состояние двигателя можно оценить как близкое к новому.
2. Внутренняя сторона крышки звездочек — без загрязнений.



СМОТРИ
ВИДЕО

ном и том же объекте, в одной и той же лаборатории.

Когда наш подопечный фургон Iveco Daily 50C15 в очередной раз прибыл на дилерскую СТО для проведения регламентных работ по пробегу, на его одомере было 341 800 км. Замечаний по автомобилю у водителя нет. Однако финиш проекта — повод для более детального контроля: и это не только проверка компрессии по четырем цилиндрам, но и частичная разборка мотора — вот зачем механики дилерского центра демонтировали крышку звездочек газораспределительного механизма. Скрупулезный осмотр показал, что звездочки, цепь и успокоитель — без признаков загрязнений. «Качественная оценка состояния цвета масла показала, что критических изменений в нем нет, а состояние двигателя соответствует пробегу, шлам

и отложения отсутствуют, — говорит Валерий Лисайчук, начальник слесарного цеха ПАО «Совинтеравтосервис». — Тут даже экспертизу делать не нужно».

Тем не менее финальная проба, так же как и предыдущие, отправилась в лабораторию МИЦ ГСМ. Выводы экспертизы обнадеживающие. По содержанию индикаторов износа (железо, хром, медь, алюминий, свинец) с учетом пробега машины ситуация в норме. Браковочные параметры не превышены.

Стоит обратить внимание на снижение содержания железа со 135 до 91 мг/кг в пробах первого и второго масло-

сменного интервалов соответственно. Железо — наиболее распространенный металл износа в лабораторных анализах, встречается во многих узлах, таких как распределители, кулачки, толкатели, клапаны. Поэтому и браковочный показатель для данного элемента самый высокий —

140 мг/кг. Также в экспертном заключении лаборатории отмечается незначительное попадание топлива в систему смазки. Данный факт свидетельствует о неполном сгорании топлива, что связано с настройками дизельной аппаратуры.

Если говорить о физическом состоянии проб, параметры вязкости находятся на необходимом



**АЛЕКСЕЙ
РЯБИНИН,**
РУКОВОДИТЕЛЬ ОТДЕЛА
ПРОДАЖ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ
ООО «СИЗНЗИЧ ИНДАСТРИАЛ
РУССИЯ»

NEXPRO by Iveco — принципиально новый продукт. Перед нами стояла задача вывести на рынок высококачественное масло по доступным ценам. Хочу сказать, что те результаты, которые были получены за полгода с начала продаж, нас действительно радуют. И самое главное —

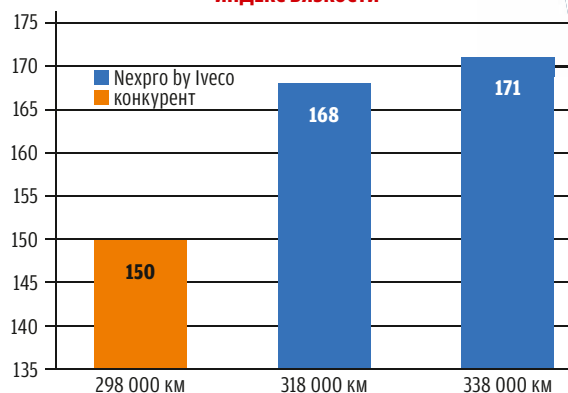
масло нравится нашим клиентам. Более того, появились

перевозчики, решившие полностью перевести свой парк на продукцию NEXPRO.

На данный момент NEXPRO by Iveco можно приобрести только на авторизованной СТО официального дилера. Таким образом, мы защищаем продукт от возможных подделок, другими словами, клиент гарантированно получает то качество, за которое платит.

С целью дальнейшего развития линейки под новым брендом мы организуем различные акции, формируем пакетные сервисные решения, с которыми клиенты могут ознакомиться на сайтах дилеров Iveco и корпоративном сайте «Ивеко Россия». Также мы планируем расширять номенклатуру моторных масел для применения в особо тяжелых условиях и в условиях низких температур, закрыв тем самым специфические области транспортной работы.

ИНДЕКС ВЯЗКОСТИ





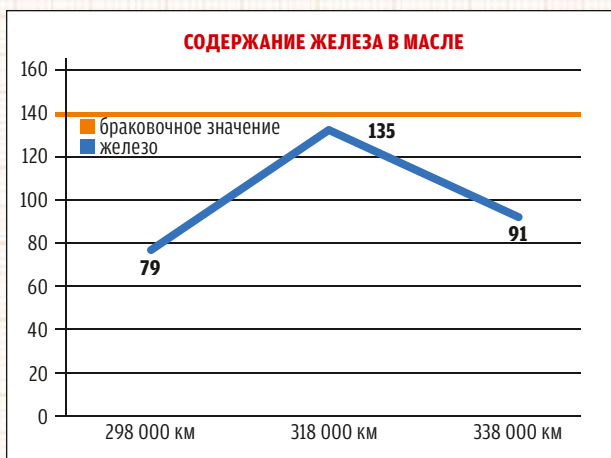
ПЕРРИ НОЙМАНН,
ПРЕЗИДЕНТ КЛАСТЕРА «КЮНЕ + НАГЕЛЬ
РОССИЯ И СТРАНЫ СНГ» И ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
ДИРЕКТОР ООО «КЮНЕ + НАГЕЛЬ»

Компания «Кюне + Нагель» — один из мировых лидеров индустрии логистики. И мы уверены, что инновации и экономически эффективные решения играют особую роль в нашей индустрии. Мы поддерживаем тестирование нового масла NEXPRO by Iveco не только потому, что Iveco один из наших важных клиентов в России. Но и потому, что мы все вместе работаем над развитием индустрии логистики в стране, а масла NEXPRO производятся локально в России. По итогам тестового периода мы можем подтвердить, что масло NEXPRO by Iveco обеспечивает высокий уровень защиты двигателя и помимо этого дает дополнительные возможности для более эффективного содержания автопарка благодаря конкурентоспособной цене.

По итогам тестового периода мы можем подтвердить, что масло NEXPRO by Iveco обеспечивает высокий уровень защиты двигателя и помимо этого дает дополнительные возможности для более эффективного содержания автопарка благодаря конкурентоспособной цене.

ВАЛЕРИЙ ЛИСАЙЧУК,
НАЧАЛЬНИК СЛЕСАРНОГО ЦЕХА
ПАО «СОВИНТЕРАВТО-СЕРВИС»

В рамках проведения технического обслуживания Iveco Daily по пробегу была демонтирована верхняя крышка звездочек газораспределительного механизма. Визуальный осмотр показал отсутствие масляных отложений на пластиковой крышке, звездочках распределителей, цепи и успокоителе. Все это говорит о том, что масло хорошего качества.



уровне в заявленном классе. К слову, индекс вязкости — то есть способность работать в широком диапазоне температур, у масла NEXPRO by Iveco выше, чем у зарубежного аналога. Это объясняется тем, что в составе NEXPRO используется базовое масло группы III+, которое по своим свойствам близко к «чистой синтетике», а по ряду показателей — превосходит ее.

Щелочное число в норме, на всех этапах испытаний браковочные показатели не превышены. Кроме того, NEXPRO показало более высокую стойкость к окислению в сравнении с конкурентом: 9 единиц против 19 (чем меньше, тем лучше).

В общем, спецпроект развеял все наши сомнения касательно масла второй линейки. Кстати, парк Iveco Daily, обслуживающий компанию «Кюне + Нагель», полностью перешел на масло NEXPRO: перевозчик увидел в этом дополнительные возможности для более эффективного содержания автопарка, в первую очередь благодаря конкурентоспособной цене.



1. Финальный тест компрессии: показатели всех цилиндров одинаковые.

РЕКОРДНЫЕ РАССТОЯНИЯ, КАК ПО МАСЛУ С МОТОРНЫМ МАСЛОМ NEXPRO by IVECO

СПЕЦИАЛЬНОЕ
ПРЕДЛОЖЕНИЕ
для **IVECO DAILY***

РЕКЛАМА



МОТОРНОЕ МАСЛО **NEXPRO by IVECO****
+ ОРИГИНАЛЬНЫЙ МАСЛЯНЫЙ ФИЛЬТР
+ СЕРВИСНЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ

3 399
РУБЛЕЙ***

* Ивеко Дэйли

** НЕКСПРО бай Ивеко

*** Цена сервис-пакета действительна для постгарантийных автомобилей Iveco Daily. Изображения в макете использованы в ознакомительных целях и могут отличаться от реальных запасных частей. Цена указана с НДС и действует в период проведения акции – с 1 июня 2019 года по 31 декабря 2019 года. ООО «Ивеко Россия» оставляет за собой право на внесение изменений, в том числе и в условия акции. Акция ограничена складскими запасами и не является публичной офертой. Подробную информацию о стоимости и наличии необходимо уточнять в авторизованных мастерских «Ивеко».

**** Оригинальные запасные части «Ивеко». Высокая производительность.



www.iveco.com
www.iveco.nexpro-oil.ru

IVECO

Genuine Parts ****
HIGH PERFORMANCE

NEXPRO
by **IVECO**

СЕРВИС ТАМ, ГДЕ КЛИЕНТ

РЕАЛИЗУЯ ИДЕЮ КОМПЛЕКСНОГО ПОДХОДА К БИЗНЕСУ, МАРКА VOLKSWAGEN КОММЕРЧЕСКИЕ АВТОМОБИЛИ ЦЕЛЕНАПРАВЛЕННО РАЗВИВАЕТ В РОССИИ КОНЦЕПЦИЮ МОБИЛЬНОГО СЕРВИСА. ЕСЛИ КЛИЕНТ НЕ ГОТОВ ТРАТИТЬ ВРЕМЯ НА ДОРОГУ, МЫ ДОСТАВИМ УСЛУГУ ПО МЕСТУ ТРЕБОВАНИЯ, ГОВОРЯТ В VOLKSWAGEN. МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА

Первый фургон Volkswagen Crafter, оснащенный комплектом сервисного оборудования, уже запущен в эксплуатацию у крупного российского дилера немецкой марки. Главная цель компании-импортера — повышение удовлетворенности клиентов. Услуги мобильной мастерской не стоит путать с круглосуточной техпомощью на дороге. И хотя оба сервиса объединить технически возможно, инженеры Volkswagen считают такую связку малоэффективной. Дело в том, что концепция оказания услуги по месту

дислокации клиента предусматривает четкое планирование и управление — именно от этих факторов будет зависеть рентабельность проекта.

«Мобильные сервисные бригады являются ответом на запросы, которые возникают у наших клиентов в XXI веке», — комментирует Михаэль фон Вельфель, уполномоченный за внедрение мобильного сервиса марки Volkswagen Коммерческие автомобили по всему миру. Эксперт делится европейским опытом: всего в настоящее время у дилеров марки эксплуатируется 85 специ-

ализированных сервис-мобилей. А в России с ее необъятными просторами, где многие клиенты находятся далеко от сервисных станций, данный проект приобретает особую актуальность. «Поставьте себя на место клиента, — говорит Михаэль. — Думаю, что мало кто изъявит желание ехать 500, 200 и даже 100 км до дилерского центра для того, чтобы, например, заменить тормозной диск. Время — это невозполнимый ресурс. Поэтому наша задача — выйти навстречу клиенту». Росту популярности услуг мобильной сер-

висной мастерской у перевозчика способствуют две причины. Во-первых, появление у ряда крупных автопроизводителей расширенных сервисных программ, которые предусматривают обслуживание парка по месту дислокации. В ряде случаев наличие такой программы является непременным условием участия в тендере. Несомненно, присутствует здесь и имиджевая составляющая — способность дилера прийти на помощь клиенту становится одним из существенных факторов, повышающих его лояльность к конкретной марке.

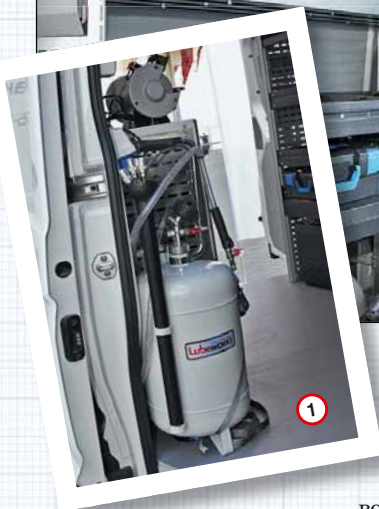
Вообще, тема выездного сервиса не нова, она активно развивается в сегментах специальной и строительной техники. Более того, есть сферы, где ремонт производится только мобильным способом. Для управления механизации необходимость выездного сервиса обусловлена целым рядом факторов. Ключевой из них — высокая стоимость транспортировки техники в мастерскую: перевезти экскаватор или погрузчик в сервисный центр порой значительно дороже, чем затраты непосредственно на ТО. Кроме того, значительную часть времени займут погрузка-разгрузка и движение тяжелого автопоезда. Мобильная бригада прибудет на объект быстрее. Крупнейшие компании-производители (Komatsu, Caterpillar, JCB,

1. Конфигурация сервисного автомобиля зависит от конкретных задач.
2. Дилерская сеть автопроизводителя должна обеспечить быстрый и качественный ремонт автомобиля, где бы он ни находился.



John Deere) накапливают опыт клиентского сервиса десятилетиями.

Конфигурация сервисного автомобиля, как правило, зависит от конкретных задач. Считается, что на выезде эффективно выполнять работы малой и средней сложности, а вот ремонт двигателя или восстановление после ДТП целесообразно делать на базе дилерского предприятия. Для эффективной работы выездной сервисной службы дилер должен найти ответы на следующие вопросы: что клиенту необходимо отремонтировать, за что он готов платить, какие запчасти необходимы на борту, а главное — в какой автомобиль они поместятся? Взять, к примеру, трехтонный фургон Volkswagen Crafter. Его грузовой отсек представляет собой оснащенную по высшему разряду мастерскую. Рабочая зона имеет автономный отопитель и освещение, сеть электропитания на 220 В и выносное световое оборудование. На своих местах закреплены воздушный компрессор, подкатная тележка, заточной и сверлильный станки.



Полный привод позволяет автомобилю уверенно съезжать с дорог.

Важная особенность фирменного выездного сервиса — наличие на борту техники продвинутой IT-системы, которая позволяет адекватно работать с бортовой электроникой обслуживаемой техники и обновлять ПО. В этой сфере появилось много новых полевых технологий,

дающих возможность проводить диагностику и настройку быстро и эффективно даже без постоянной привязки к сигналу сотовой связи.

Прибыть на вызов в назначенное время, произвести диагностику, ремонт, оформить подтверждающую документацию и выставить счет — это гораздо больше, чем просто обслуживать автомобиль. Механик выездного сервиса просто обязан быть мастером на все руки. Неудивительно, что, развивая концепцию мобильного сервиса, марка



Volkswagen Коммерческие автомобили запустила соответствующий учебный проект для дилерских предприятий. Тренинг доступен на учебной платформе Volkswagen в России.

Подводя итог, отметим, что с развитием проекта мобильного сервиса от производителя спектр предлагаемых клиентам послепродажных услуг становится шире, а значит удобнее. Для владельца коммерческой техники это может быть еще одним аргументом в выборе правильного сервисного партнера.

МИХАЭЛЬ ФОН ВЕЛЬФЕЛЬ

УПОЛНОМОЧЕННЫЙ ЗА ВНЕДРЕНИЕ МОБИЛЬНОГО СЕРВИСА МАРКИ VOLKSWAGEN КОММЕРЧЕСКИЕ АВТОМОБИЛИ ПО ВСЕМУ МИРУ

Суть мобильной сервисной станции в том, чтобы быть ближе к клиенту. Это часть нашей стратегии как производителя коммерческих автомобилей. Мы не стремимся просто произвести автомобиль, продать его клиенту и «умыть руки». Наша задача — стать поставщиком комплексного решения. И если сравнить сервис легковых и коммерческих автомобилей, то последний, несомненно, требует особого подхода. Для коммерческого клиента фактор времени играет особую роль,

а значит, нужно вернуть автомобиль на линию в самый короткий срок. Второй аспект, который актуален для России — многие клиенты находятся далеко от наших дилерских предприятий. Готовы ли все они ехать в официальный сервис за 500, 200 или даже 100 км, если требуется, к примеру, заменить тормозной диск? Думаю, что нет. Поэтому сервис должен быть там, где находится клиент.



ИГОРЬ МЕЩЕРЯКОВ

ТЕХНИЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР ХОЛДИНГА «АТЛАНТ-М»

Проект выездного сервиса мы готовили заранее: в течение месяца делали обзвон клиентов, узнавали, кто заинтересован. Выяснилось, что 13% клиентов — юридических и физических лиц — заинтересованы в такой услуге. В общем, идея понравилась, но не все готовы ее воспринять. Когда говорим предметно, уже начинаются проблемы. К сожалению, список услуг на выезде ограничен: масляный сервис, замена колодок и дисков, электронная диагностика, замена стекол в летний период. Штрафы от экологической полиции ставят крест на замене масла где-нибудь во дворе, выполнять такие работы можно

только на территории клиента. В этом плане проще с большими автопарками, где есть закрытая территория и часто здание для ремонтных нужд. Тот факт, что сервисмобиль не может выполнить тот широкий объем услуг, который предлагается на обычной СТО — это минус. Для меня лично данный проект — это расширение клиентской базы за счет привлечения клиентов с автомобилями третьего и четвертого года эксплуатации. Так что идея неплохая, однозначно.





НУ, ЗА ЭКОЛОГИЮ

Марка TRW, входящая в ZF Aftermarket, выпустила линейку тормозных колодок для легковых и коммерческих автомобилей без использования органических растворителей. Колодки больше не прикрепляются к каркасу при помощи клея на основе растворителя, вместо этого применяется инновационный порошкообразный клей. Благодаря этому каждый год экономится более 150 тонн растворителей. Как утверждает фирма, новый клей надежно соединил фрикционный материал с каркасом тормозной колодки, что исключает разрушение колодки во время торможения. Новые тормозные колодки уже отмечены престижной премией в области охраны окружающей среды, Partslife.



ОПИРАЯСЬ НА ЛУЧШЕЕ



Компания ZF Aftermarket расширила ассортимент продукции Lemfoerder для электрических и гибридных автомобилей. Речь идет о деталях рулевого управления и подвески. Под маркой Lemfoerder теперь делают опоры амортизационной стойки, опоры подвески и двигателя для BMW i8 с гибридной силовой установкой. Для электромобиля VWe-Golf предлагаются опоры подвески, а также ремкомплект опоры амортизационной стойки с шаровым шарниром. В обновленный ассортимент продукции фирмы также входят опоры подвески и ремкомплект для опоры амортизационной стойки, а также опора коробки передач для гибридной модели Audi A3 e-tron. В ближайших планах компании наладить выпуск опоры балки заднего моста электромобиля Renault ZOE.

МАСЛО МОТОРНОЕ, СПЕЦИАЛЬНОЕ

Hyundai и Shell создали моторное масло специально для грузовиков Hyundai, которые работают в России. Shell Rimula R5 AH 10W-40. Моторное масло на основе синтетических технологий

Shell с пониженной зольностью low SAPS и противоизносной технологией позволяет обеспечить эффективную защиту мотора и увеличить срок его службы. Оптимальное сочетание компонентов базовых масел в составе Shell Rimula R5 AH 10W-40 позволяет упростить холодный пуск двигателя и снизить расход топлива без сокращения межсервисных интервалов эксплуатации грузовика. Тесты нового синтетического масла были проведены в реальных условиях эксплуатации, оно адаптировано к российским условиям и соответствует всем техническим стандартам автопроизводителя.



НА РАБОТУ В СИБИРЬ

Машиностроительный завод «Бецема» выполнил очередной заказ на поставку партии комплектов оборудования для ямочного ремонта БЦМ 24.5 для Кемеровской области. Оборудование предназначено для эффективного ремонта дорог, заделки выбоин и трещин методом пневмонабрызга. Он не требует предварительной подготовки асфальтобетонного покрытия, работы могут производиться даже в неблагоприятных погодных условиях. Подача щебня производится воздушной подачей, которая приводится в действие 4-цилиндровым дизельным двигателем жидкостного охлаждения ММЗ. Система подачи материала на БЦМ-24.5 рассчитана как на использование щебня размером 5–8 мм при наложении битумной эмульсии тонким слоем на выбоины и трещины, так и размером 8–13 мм для больших поверхностей и ремонта более глубоких слоев дорожного покрытия.



АВТОГИДРОПОДЪЕМНИКИ MARS

- высота подъема 15/18/23 м;
- грузоподъемность от 250 до 300 кг;
- вылет стрелы от 9,6 до 16,5 м;
- раздельный опорный контур;
- угол поворота люльки $\pm 90^\circ$;
- изоляция люльки 1000 В.



MARS ТЕХНИКА
ВЫСОКИХ ДОСТИЖЕНИЙ

8 (800) 707-01-27
www.project-mars.ru



РЕКЛАМА

НАДЕЖНЫЙ ВЫБОР

www.faw.ru

FAW - участник выставки **comtrans 2019**

0+

стенд №14-210



8 800 1 000 608
Москва, Научный проезд, 17



РЕКЛАМА



1

СЕТЕВОЙ АКТИВ

Экономические потери автотранспортных предприятий, так или иначе связанные с шинами, могут составить заметную сумму. Есть способы ее существенно сократить, говорят инженеры «Гудйер». Американская международная компания дополнила комплексное предложение Goodyear Total Mobility новыми решениями в области сетевых технологий.

В структуре затрат европейского перевозчика доля шин составляет всего 3%. Однако грамотно выстроенная шинная политика влияет на множество аспектов автотранспортного бизнеса — начиная от топливной экономичности, коэффициента технической готовности и заканчивая удержанием водителей, суммарно это оценивается долей в 40% от бюджета затрат автотранспортного предприятия.

В России картина иная — влияют более низкие цены на топливо, качество дорог, сильнее изношенный автопарк. Если взять экономику российского автопарка, то затраты на обушку грузовика займут уже более значительную долю. А значит, важнее становится вопрос ходи-

мости шин, стоимости километра пробега. Впрочем, регулярно проводя ресурсные испытания, мы видим, что и в России крупные автотранспортные предприятия начинают проявлять все больший интерес к решениям полного цикла. Они строятся из трех слагаемых: качественный продукт, удобный сервис, широкая сервисная сеть. Именно эти слагаемые и составляют пакет Total Mobility, который компания Goodyear презентовала одновременно с запуском грузовых шин KMAX GEN-2 и FUELMAX GEN-2. С испытаниями шин нового поколения на полигоне в Монпелье «Автопарк» ознакомил читателей в предыдущем выпуске (см. «Автопарк» №5/2019). Теперь о том, как получить максимальную выгоду от их эксплуатации.

Итак, какие же основные ошибки совершают водители, а зачастую и механики, в парках при эксплуатации современных колес? Первая и самая распространенная — движение при недостаточном давлении в шинах. «Шина, работающая при сниженном на 50% давлении, теряет до 72% ресурса», — отметил Давид Анкер, вице-президент направления шин для коммерческого транспорта европейского отделения Goodyear.

КОЛЕСО С ПЕРЕДАТЧИКОМ

В рамках проекта Goodyear Proactive Solution, запущенного в 2016 году, компания предлагает фирменную систему TPMS (Tire Pressure Monitoring

System), которая обеспечивает мониторинг температуры и давления в шинах. Сведения, попадающие в систему в режиме реального времени, обрабатываются по специальным алгоритмам, разработанным инженерами Goodyear. Вроде бы ничего нового, сегодня такие системы активно предлагаются на свободном рынке. Но у Goodyear есть особенности.

Вот скажите, кому, как не шинникам, досконально знающим свой продукт, определять серьезность проблемы или степень опасности ситуации? Так, в одном случае грузовику нужно срочно следовать на сервис или вызывать подмогу, а в другом — вполне можно отложить обслуживание или ремонт до планового возвращения

1. Прибор Drive-Over-Rider позволяет производить экспресс-диагностику шин без монтажа датчиков на колеса.

2-3. Датчики TPMS монтируются на обод колеса и могут быть перенесены на новые шины после их замены.

автомобиля в парк, не выводя технику из транспортного процесса. И ведь это тоже экономия. Одним словом, запатентованная аналитическая система G-Predict позволяет уведомлять о потенциальных проблемах до их возникновения. Также система способна прогнозировать ресурс шин. Из цифр, озвученных на презентации: на 97 % меньше связанных с шинами поломок и на 18,5 % выгоднее стоимость километра пробега — такие преимущества дает система европейским перевозчикам.

Датчик TPMS монтируется внутри шины, на ободу

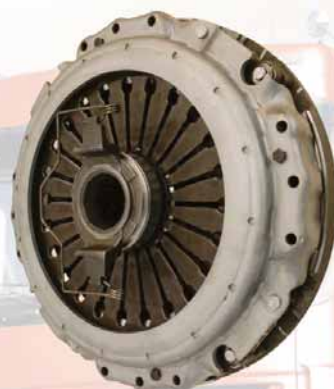
колесного диска. При этом размерность колес не имеет значения, а близость к тормозным механизмам расширяет функционал системы — при перегреве диска или барабана водитель также получит своевременное оповещение. Сигналы от датчиков поступают в маршрутизатор, который непрерывно (даже на стоянке) ведет запись и в случае нештатной ситуации мгновенно отправляет оповещения на удаленный сервер Goodyear и на мобильное приложение с указанием конкретной шины, в кото-



DAF
IVECO
MAN
Mercedes-Benz
Renault
Scania
Volvo
KAMAZ
MAZ
KAB3
ПАЗ
HIGER
KING LONG
YUTONG

НАМ ДОВЕРЯЮТ!

FLRS



Поставщик конвейера
KAMAZ и KAB3


PrawOLF®
www.prawolf.ru

Москва, ул. Ярославская, д.8, к.5, оф.620

Тел.: 8 800 250 36 78

E-mail: info@prawolf.ru

РЕКЛАМА

рой возникла потенциальная проблема. Еще одна особенность TPMS — это функция Track & Trace. Функция на основе встроенной системы GPS позволяет операторам парка отслеживать местоположение техники, а также предотвращать несанкционированное перемещение или кражу.

Стоит добавить, что проект Goodyear Proactive Solutions сегодня предлагается также и операторам специальной и строительной техники — решение называется TPMS Heavy Duty. Экономия в размере более 71 000 евро иллюстрирует преимущества системы на примере пятилетнего кон-

тракта с голландской компанией ESD-SIC, в рамках которого TPMS Heavy Duty была установлена на четыре фронтальных погрузчика. Экономия включает 1100 евро в год в результате отказа от проверок давления дважды в месяц, 9700 евро в год за счет снижения уровня отказов шин (которые происходили не менее раза в год) и 17 600 евро за счет роста ресурса шин на 10–15%.

ШИННЫЙ СЛЕДОПЫТ

Пакет оборудования, предлагаемого Goodyear в рамках проекта Proactive Solution, недавно пополнился прибором Drive-Over-Rider (DOR), который позволяет производить экспресс-диагностику шин без монтажа датчиков на колеса. DOR — это сканер, устанавливаемый на земле. Система автоматически измеряет и анализирует такие важные параметры



шины и автомобиля, как внутреннее давление, остаточная глубина протектора, нагрузка на ось и общий вес транспортного средства, которые сразу отображаются на экране монитора и сигнальной стойке. Производителем оборудования является немецкая компания Ventech, с которой Goodyear сотрудничает более 10 лет. Проект DOR получил международную премию за устойчивое развитие International Busplaner Sustainability Award 2019, кото-

рую популярный немецкоязычный журнал Busplaner вручает инновационным компаниям за разработку продуктов, помогающих решать задачи обеспечения глобальной устойчивости.

Замер остаточной глубины протектора осуществляется с использованием лазерных технологий. Функционал такого измерителя подобен считывателю штрих-кода: как только протектор тестируемой шины попадет в поле зрения расположенных в технологических





1. Функция на основе встроенной системы GPS позволяет операторам еще и отслеживать местоположение техники.
2. Для определения давления в шинах применяются высокочувствительные матричные сенсоры, смонтированные на отдельных измерительных площадках.
3. Предусмотрена идентификация шин по радиочастотным меткам.
4. Зеленый свет на стойке означает, что все тестируемые параметры в норме.

углубления напольных плит источников лазерного излучения, оптические сенсоры немедленно передают данные отраженного сигнала на вычислительное устройство. При этом точность замеров не зависит от радиуса колес и ширины их протектора.

Для определения давления в шинах применяются высокочувствительные матричные сенсоры, смонтированные на отдельных измерительных площадках. Анализируются площадь и форма пятна контакта. Поскольку пятно контакта у разных шин при одинаковом давлении может отличаться, необходимо «привязать» выполненное измерение к конкрет-

ному автомобилю, предварительно внесенному в базу данных. Именно для этого в состав оборудования входит система идентификации номерных знаков. Альтернативный вариант — идентификация встроенным в шины радиочастотным меткам RFID. Напомним, такими метками оснащены все шины новых линеек KMAX GEN-2 и FUELMAX GEN-2.

Стоит отметить, что при установке аппаратуры не требуется сложных монтажных работ и специально подготовленного места. Комплект можно установить на существующем бетонном покрытии, например в зоне стоянки автомобилей, на территории заправки или мойки. Такой стационарный пост особенно удобен, если речь идет о контроле большого количества автомобилей, ежедневно выходящих на линию.

Уже в этом году Goodyear планирует сертифицировать Drive-Over-Rider для российского рынка. В компании уверены, что решения Goodyear Proactive Solutions помогут локальным партнерам расширить бизнес.

Михаил Ожерельев
Фото автора

МОНИТОРИНГ АВТО

ВСЁ ДЛЯ ВАШЕГО АВТОПАРКА

КОМПЛЕКСНОЕ РЕШЕНИЕ ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ АВТОПАРКОМ

GPS/ГЛОНАСС мониторинг транспорта

Сокращает расходы компании
в среднем на **30%**.
Срок окупаемости
от **2 до 6 месяцев**.

Запишитесь на **бесплатный тест**
и проверьте результат сами!

ТАХОГРАФИЯ

- Установка/активация/калибровка
- Сжатые сроки
- Все виды тахографов

СТРАХОВАНИЕ

- Всех видов транспорта
- Любых видов деятельности
- Грузов/недвижимости

ПОЧЕМУ МЫ?

- Более 11 лет работы с автопарками
- Производители собственного оборудования и ПО
- Сложные решения для компаний
- Полное соответствие законодательству РФ (лицензии, сертификаты)



КАК НАЧАТЬ КОНТРОЛИРОВАТЬ СВОЙ ТРАНСПОРТ И ОПТИМИЗИРОВАТЬ РАСХОДЫ?

8 (495) 540 4084, 8 (800) 333 3289
team@monitoring-auto.ru

WWW.MONITORING-AUTO.RU



ПРОГРЕСС ТЕХНОЛОГИЙ

Прошедшая в Москве в начале июня Международная выставка **bauma CTT Russia 2019** по традиции стала площадкой для демонстрации перспективных образцов комплектующих запчастей и аксессуаров для строительных машин. Ограниченные бюджеты в этом году привели к тому, что стенды стали компактнее, но информативно богаче.

Сервис, комплектующие, товары, услуги и пакетные бизнес-решения — предложения в этой сфере привлекают такую же широкую аудиторию, как и комплектная техника. Чем не тема для отдельной статьи? Отчет о новинках автомобильной, специальной и прицепной техники мы публиковали в предыдущем выпуске (см. «Автопарк» №5/2019). Теперь пришел черед познакомить читателей с экспозицией раздела компонентов, как всегда богатого на инфоповоды.

Очередная премьера от компании «Прамотроник» — новый модельный ряд автономных воздушных отопителей серии М. Серия М разработана с учетом многочисленных пожеланий клиентов и по характеристикам соответствует уровню ведущих европейских аналогов. Диапазон теплопроизводительности отопителей нового модельного ряда расширен с 3,3 до 5 кВт, что существенно расширяет возможности их применения на всех типах автомобилей — включая микроавтобусы, автофургоны,

грузовые автомобили, специальный транспорт и внедорожную технику. При проектировании новинки производитель переработал ряд конструктивных элементов отопителей, что позволило снизить и уровень шума, и потребление топлива. Использование керамической свечи японского производства и обновление программного обеспечения повысили эксплуатационные характеристики изделия. Клиент может выбрать один из трех вариантов пультов управления оборудованием, что

позволяет установить их в любое место панели приборов. Стоит добавить, что помимо автономных отопителей «Прамотроник» выпускает предпусковые подогреватели, электронасосы и радиаторы. Компания входит в число поставщиков конвейерной сборки таких заводов, как КАМАЗ и МАЗ.

По традиции в выставке приняла участие фирма BPW. В настоящий момент она активно занимается локализацией компонентов для прицепной техники на территории России. К 2021 году должен быть лока-



1. Новый автономный отопитель «Прамотроник» серии М летом поступил в продажу.
2. Колесная продукция бренда Hartung.
3. BPW активно занимается локализацией компонентов для прицепной техники на территории России.
4. Продукция СП «Камминз Кама».



лизован 21 компонент. Среди экспонатов можно было увидеть оси с пневматической подвеской, рассчитанные на грузоподъемность как 9 тонн, так и 12 тонн для разных условий эксплуатации. Это магистральные перевозки, а также перевозка лесного сортамента. Оси на рессорной подвеске рассчитаны на нагрузку от 14 до 20 тонн для тяжелых условий эксплуатации. Напомним, в 2018 году компания BPW официально открыла сборочную линию осей на новом собственном заводе в подмосковных Химках. Также на стенде компании были представлены гидроборта Dautel (BPW является официальным дистрибьютором этого известного производителя оборудования в России).

Широко были представлены двигатели для грузовиков. Свою продукцию показало СП «Камминз Кама», где сравнительно недавно выпустили уже 70-тысячный двигатель. Ключевой экспонат черно-красной линейки — двигатель Cummins ISL рабочим объемом 8,9 л, мощностью до 400 л. с. Запуск сборки этих моторов состоялся в Набережных Челнах в 2017 году. Силовые агрегаты серии L имеют широкий диапазон максимального крутящего момента при малой собственной массе (около 700 кг) и компактных габаритах. Двигатели Cummins ISL широко востребованы в коммерческом транспорте, сельскохозяйственной и специальной технике. Также на выставке были представлены уже отлаженные на производстве в Татарстане 4- и 6-цилиндровые двигатели серии B, объемом 4,5 и 6,7 л, мощностью от 140 до 300 л. с.

Камский автозавод представил перспективный рядный шестицилиндровый двигатель КАМАЗ-920.13-750 мощностью 551 л. с., серийный выпуск которого запланирован на 2019 год.

При разработке новинки российские инженеры использовали опыт компании Liebherr. Стоит отметить, что этот двигатель не вытеснит окончательно 8-цилиндровые V-образные дизели, которые завод производит сегодня — их выпуск на собственной конвейерной линии сохранится для дизель-генераторных установок и специальной колесной техники.

Новоявленное белорусско-китайское СП «МАЗ-Вейчай» делило стенд с Минским автозаводом. Здесь была представлена гамма дизельных моторов, предназначенных для работы в составе грузовых автомобилей, автобусов и спецтехники. Напомним, строительство завода проектной мощностью 20 тыс. моторов в год началось в Белоруссии в 2017 году. Речь идет о сборке из комплектов CKD двигателей стандарта Евро-6. Первое вре-



мя завод будет работать в одну смену, а когда достигнет объема в 10 тыс. агрегатов, перейдет на двухсменку. На начальном этапе комплектующие станут поставляться только из Китая. В дальнейшем производство поэтапно локализуют. СП сможет полностью обеспечить потребности МАЗа в дизельных

моторах. При этом порядка 30% изделий планируется экспортировать.

Группа НЛМК, крупнейший производитель стали в России, представила образцы сортамента плоских стальных листов Quard и Quend. Сортament выпускается по специальной технологии заковки и отпуска





на бельгийском заводе NLMK Clabescq из стальных слябов, поставляемых с липецкой производственной площадки НЛМК. Износостойкие стальные листы Quard (твердостью от 400 до 500 HBW, толщиной от 4 до 64 мм и шириной от 1500 до 3100 мм) предназначены для использования в производстве строительного и горнодобывающего оборудования, а также других видов специальной техники и машин

(дробильное и размельчающее оборудование, экскаваторы, самосвалы, бульдозеры, бункеры, смесители), где благодаря применению износостойкой стали Quard можно повысить срок их службы более чем в три раза по сравнению с рядовыми марками сталей.

Присутствовала на выставке и «Фабрика композитов», инженеринговая компания полного цикла по разработке, конструированию и производству изде-



лий из композитных материалов, в частности для общественного транспорта и нужд автопрома (детали экстерьера и интерьера). В рамках выставки компания представила кабину водителя трамвайного вагона 71-931М «Витязь-М». В компетенцию «Фабрики композитов» на проекте входила разработка дизайна, разработка и изготовление элементов экстерьера и интерьера, включая рабочее место водителя. На сегодняшний момент

на «Фабрике» налажено серийное производство стеклопластиковых деталей на данные трамваи.

Компания Hartung представила вниманию гостей выставки новинки колесной продукции собственного производства. На новой производственной линии в Челябинске изготавливаются колесные диски разных типов для автомобильной, специальной и сельскохозяйственной техники.

Из брендов, известных не понаслышке, можно отметить компанию Gates, мирового лидера на рынке товаров и услуг, относящихся к системам передачи мощности и силовой гидравлики. В ее арсенале большой перечень запчастей и комплектующих. В частности, гидравлические шланги, ремни, водяные насосы, термостаты и многое другое.

Важная тема для спецтехники — ремонт и изготовление гидравлической арматуры. Под маркой Samway на выставке был представлен комплекс оборудования для опрессовки шлангов и рукавов высокого давления. Станки Samway позволяют обжимать прорезиненные, полипропиленовые, волокнистые, пластиковые трубы и полимерную кабельную продукцию. Один час работы станка позволяет опрессовать до 660 рукавов.

Экзотикой на выставке для строительного сектора стало присутствие фирмы «Кате», разработчика и производителя автоматической трансмиссии для президентского лимузина Aurus. На самом деле «Кате» занимается не только этим. Двухступенчатые колесные редукторы для многоосных шасси — тоже работа этой компании.

Михаил Ожерельев
Фото автора



1. Рядная «шестерка» КАМАЗ-920.13-750 мощностью 551 л. с.
2. Станки Samway позволяют обжимать прорезиненные, полипропиленовые, волокнистые, пластиковые трубы и полимерную кабельную продукцию.
3. Кабина водителя трамвайного вагона «Витязь-М» — один из примеров продукции нижегородской «Фабрики композитов».



ПРАМОТРОНИК

8-800-60-098-20

е д и н с т в о т е п л а и х о л о д а

НОВИНКА!

ВОЗДУШНЫЙ ОТОПИТЕЛЬ ПРАМОТРОНИК СЕРИИ М

СНИЖЕН УРОВЕНЬ ШУМА НА 12%

СНИЖЕНО ПОТРЕБЛЕНИЕ ТОПЛИВА НА 11%

РАСШИРЕННАЯ ГАРАНТИЯ 24 МЕСЯЦА

УЖЕ В ПРОДАЖЕ!



НОВИНКА!

ПРЕДПУСКОВОЙ ПОДОГРЕВАТЕЛЬ ПРАМОТРОНИК СЕРИИ NEXT

С СИСТЕМОЙ ДИАГНОСТИКИ

ЗАМЕНИ ИМПОРТ С ВЫГОДОЙ!

NEXT
СЕРИЯ



ПРЕДПУСКОВОЙ
ПОДОГРЕВАТЕЛЬ
ПРАМОТРОНИК 16ЖД24

РАДИАТОРЫ

ИНТЕРКУЛЕРЫ

ОТОПИТЕЛИ



www.pramotronic.ru



ЗАМЕШАНО НА БУДУЩЕМ

Влияние современных технологий в области ГСМ на эффективность транспортного бизнеса правильнее рассматривать в привязке к истории, считают в компании Castrol. Опыт красно-зеленого бренда, отмечающего в этом году 120-летие, доказывает, что правильный подбор масел и смазок может существенно влиять на эффективность работы оборудования.

У большинства потребителей имя Castrol ассоциируется с маслами для легковых автомобилей и мотоциклов. Однако деятельность британской компании выходит далеко за эти рамки — в ее активе многолетнее стратегическое партнерство с ведущими производителями грузовых автомобилей, водного и авиационного транспорта.

Все началось в 1899 году, когда амбициозный и предприимчивый изобретатель Чарльз Вэйкфилд оставил Vacuum Oil Company, чтобы открыть собственный бизнес — компанию C.C.Wakefield & CO, которая сначала специализировалась на смазочных материалах для железной дороги. Через

какое-то время Вэйкфилд стал задумываться о перспективах применения смазочных материалов. В 1906 году возглавляемая им компания начала поставки смазочных материалов для городских автобусов в Лондоне. Именно масла

и смазки для автомобилей показали себя предпринимателю наиболее востребованными на тот момент, ведь транспорт с ДВС становился все более популяр-

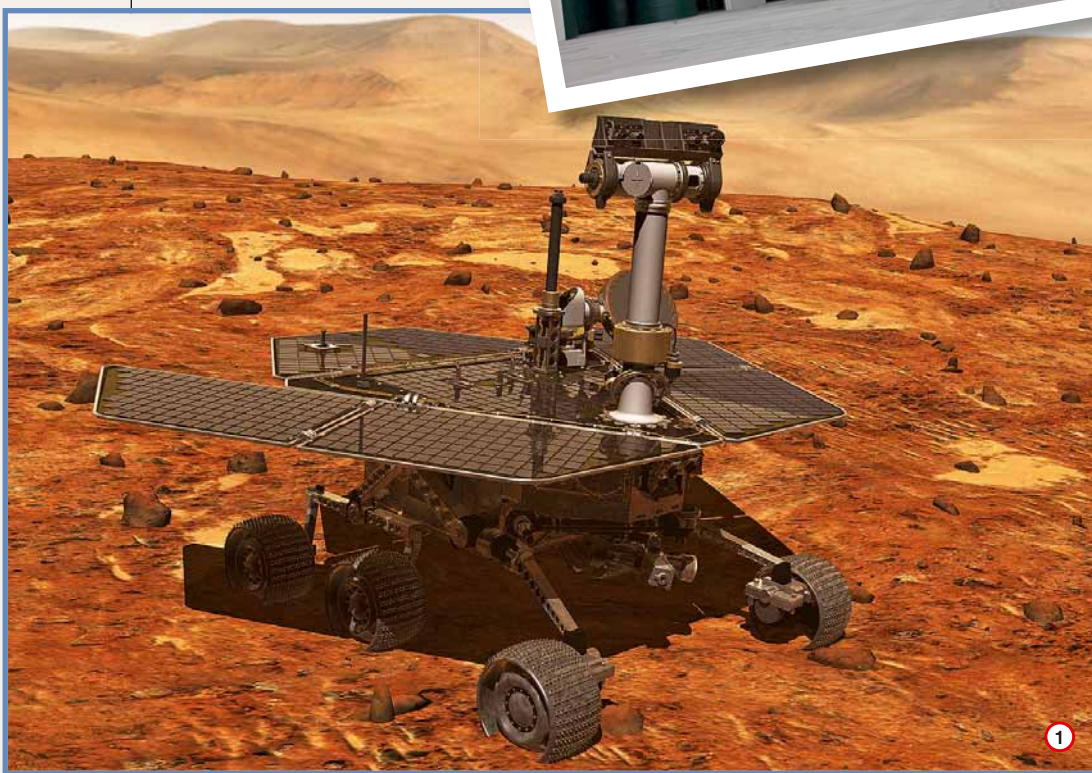


ным. В итоге в 1909 году появился совсем новый для компании продукт: моторное масло Castrol, название которого так созвучно с касторовым маслом. Почему? Это и был один из основных ингредиентов продукта, который добавляли к минеральному маслу, получая эффективное сочетание базовых компонентов. Касторка делает масло более текучим при низких температурах, что улучшает его характеристику вязкости. Создав крайне востребованный продукт, уже в 1914 году компания под новым названием — Castrol — наладила сотрудничество с заводом Ford для поставки на конвейер моторного масла. Его заливали в двигатель легендарной модели Ford Model T — первого в мире автомобиля, выпущенного миллионными сериями.

1922 год запомнился компании прорывом в области маркетинга: впервые в истории человечества была создана реклама в небе. Капитан Королевских ВВС Сирил Тернер, используя дым от своего биплана, вывел название компании Castrol над куполом Собора святого Павла на Лангейт-Хилл в Лондоне. Первая реклама в воздухе торжественно провисела около двух минут на высоте 2 км, растянувшись почти на 5 км.

Технический прогресс в автомобилестроении напрямую связан с совершенствованием эксплуатационных материалов. Рынку требовались продукты нового состава. 1935 год ознаменовался выпуском первого в мире моторного масла с присадками. Химические добавки позволили сгладить недостатки базовых масел, улучшив их эксплуатационные свойства, что на сегодняшний день является стандартом производства моторного масла. Компания считается пионером в разработках комплекса присадок для увеличения срока службы двигателя. В 1948 году Castrol удалось произвести первое в мире масло, сохранявшее показатели вязкости при минусовых температурах — Castrolite. Оно упрощало пуск двигателя в морозы.

Очередной прорыв в области смазочных материалов компания совершила в 1968 году, создав первое универсальное моторное масло GTX. Как упоминалось в рекламе брен-





да, это масло было замешано на будущем. С этого момента автовладельцу не требовалось заменять масло каждый сезон, что сулило большую экономию. Теперь никто и не вспомнит о таком требовании, ведь сейчас существуют всесезонные масла, подходящие к использованию в любое время года.

В 1976 году благодаря новейшим разработкам компании появилось первое биоразлагаемое масло Castrol Biolube, обеспечивающее защиту окружающей среды. При этом Castrol — единственная компания, у которой есть CO₂-нейтральное масло, при производстве которого применяются берегающие технологии. Ну и не менее интересный факт о компании касается марсоходов NASA Opportunity и Spirit, в работе которых были использованы высокотехнологичные смазочные материалы Castrol Braycote 601 EF. Именно промышленные масла бренда, специально разработанные для успешной работы при температуре от -80 до +204 °C, долгое время позволяли Spirit передавать на Землю уникальные данные о красной планете и до сих пор обеспечивают работу Opportunity.

На счету Castrol еще немало передовых разработок и удивительных открытий. В 1981 году британский бренд вышел на новую высоту, заключив соглашение с NASA о разработке смазоч-



ных материалов для программы Space Shuttle. В этом же году в космос ушел челнок, узлы и детали которого были надежно защищены специальной смазкой вышеупомянутой серии Castrol Brayco. В рамках программы до 2011 года на орбиту было выведено 135 челноков различных модификаций — и на каждом из них использовались смазочные материалы Castrol.

1995 год ознаменован выводом на рынок нового моторного масла Castrol Formula SLX и появлением нового класса вязкости 0W — так называемых масел-нулевок, открывших новую эпоху в двигателестроении. Развитием этой темы стал вывод на рынок линии моторных масел Edge, отличающихся повышенной прочностью масляной пленки (технология FST). Такие масла защищают детали двигателя в моменты пиковых нагрузок гораздо эффективнее, поскольку интенсивность взаимодействия металлических деталей резко снижается.

Если говорить о сотрудничестве с автопроизводителями,

компания заключила эксклюзивное глобальное и локальное российское соглашение с MAN, в рамках которого команда ученых Castrol тесно сотрудничает с инженерами партнера, начиная с этапа разработки двигателя и заканчивая участием в программах по топливной экономичности.

В 2013 году на рынок вышла новая линейка моторных масел Castrol для коммерческого транспорта — Castrol Vecton. Интересно, что Россия получила этот продукт чуть раньше, чем он вышел на европейский рынок. Линейка Castrol Vecton включает шесть наименований с широким спектром допусков и спецификаций, предназначенных для различных видов коммерческой техники.

Продукты, входящие в линейку Vecton, можно разделить на два типа: базовые и премиальные масла Long Drain. Среди них представлены как синтетические, так и минеральные и частично синтетические моторные масла, соответствующие классам вязкости 10W-40 и 15W-40, плюс способствующий экономии топлива



5W-30 (семейство Fuel Saver). Благодаря широкому спектру допусков эта линейка покрывает спецификации всех ведущих производителей коммерческого транспорта.

Выпущенный в 2018 году обновленный Castrol Vecton с технологией System Pro используется с успехом не только в добывающем секторе, но и в тяжелой нагруженной транспортной технике. Инновационная технология способствует улучшению эксплуатационных характеристик оборудования вплоть до 45%, превосходя требования отраслевых стандартов API и ACEA. Это позволяет избежать разрушения смазочного материала и образования отложений, а следовательно увеличивает ресурс масла. Вообще, по мнению Castrol, моторные масла завтрашнего дня будут характеризовать три фактора — эффективное топливосбережение, длинные интервалы между заменами и низкие выбросы.

Михаил Невзгодин
По материалам Castrol

1. Марсоход NASA Opportunity — потребитель высокотехнологичных смазочных материалов Castrol Braycote 601 EF.
2. Линейка моторных масел для коммерческого транспорта — Castrol Vecton включает синтетические, минеральные и частично синтетические продукты.
3. Castrol тесно сотрудничает с MAN и выступает партнером гоночной команды.

ГАЗУЙТЕ!

ЭТИМ ЛЕТОМ ОТМЕТИЛ 90-ЛЕТИЕ ОБЪЕДИНЕННЫЙ ИНЖЕНЕРНЫЙ ЦЕНТР (ОИЦ) ГОРЬКОВСКОГО АВТОЗАВОДА. С 1929 ГОДА ПО СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ ИНЖЕНЕРЫ ГАЗА РАЗРАБОТАЛИ ШЕСТЬ ПОКОЛЕНИЙ ЛЕГКОВУШЕК И ВОСЕМЬ ПОКОЛЕНИЙ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ. МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО ГАЗ

Историю очень немногих стран можно изучать по национальному автопрому. Нашу — можно, по машинам марки ГАЗ.

Становление советской индустриализации и первые колхозы — полторка ГАЗ-АА. Предвоенные годы — варианты надстроек на шасси грузовика АА, «эмка» ГАЗ-М1 и планируемое роскошное двухдверное купе на базе М1 для стахановцев и передовиков.

Война. ГАЗ, пострадавший от немецких бомбежек, с максимальным напряжением следует лозунгу «Все для фронта, все для победы!» Сильно упрощенные по конструкции ГАЗ-АА, вездеходы ГАЗ-61, ГАЗ-64, ГАЗ-67 служат на рядовых и генеральских должностях. А еще завод строит броневики и легкие танки.

Затем долгожданная победа и «Победа» ГАЗ М20. Целинник и главная движущая сила послевоенной Советской Армии ГАЗ-69, а также киношная звезда пятидесятых-шестидесятых — ГАЗ-51. «Живет такой парень» Шукшина помните? А потом просто целое созвездие грузовиков: ГАЗ-63, ГАЗ-52, ГАЗ-53, ГАЗ-53А, ГАЗ-66. Естественно, легковая линейка во главе со стре-

мительной «Чайкой» ГАЗ-13 и обожаемой многими до сих пор главной «Волгой» страны, ГАЗ-21.

Подробно рассматривать все знаковые автомобили никакого журнала не хватит. Идея материала в другом — напомнить, что за всеми разработками стояли люди, давшие жизнь самым выносливым и оттого не передаваемо родным автомобилям марки ГАЗ.

Первый директор Горьковского автозавода Степан Дыбец так напутствовал делегацию заводских инженеров, отправлявшихся за океан: «Берите все как есть. Запомните, вы приехали учиться, а не изобретать. Изобретать будете после того, как научитесь делать то, что сейчас изучаете». И они, изучив конвейер и методы работы Форда, основали свой инженерный центр ГАЗа. Возглавил первое конструкторское бюро Владимир Цибулин. При нем были созданы бюро шасси и двигателей, кузовов, экспериментальная мастерская, бюро переводов, общезаводской светокопировальный кабинет и даже техническая библиотека.

А знаете, каким образом боролись в те годы за показатели работы силового агрегата? Вот что было





написано на афише заводского клуба в начале тридцатых: «В субботу, в 6 часов вечера в клубе состоится суд над мотором ГАЗ-А. Явка без опозданий!» Досталось тогда на орехи всем: конструкторам и производственникам, смежникам и сборщикам. Именно после таких «судебных процессов» на заводе внедряются кружки ЗОТ: «За Овладение Техникой». Они во многом стали подпиткой собственной инженерно-конструкторской элиты ГАЗа.

Этот задел развил знаменитый в будущем, а пока, на 1933 год, просто главный конструктор завода Андрей Александрович Липгарт. Пожалуй, именно с ним связано становление особо узнаваемого почерка горьковской конструкторской школы. Позднее за огромный вклад в разработку перспективных моделей советских автомобилей, в начале шестидесятых, он станет доктором технических наук без защиты диссертации. На этом настояли гиганты отечественной инженерной мысли — академики Стечкин, Туполев, Климов.

Коллективом конструкторской школы в разные годы руководили Александр Просвирин — ГАЗ-66, знаменитая

«шишига»; Игорь Мухин — колесные БТРы; «отец» российской полуторки 21-го века, «ГАЗели», Юрий Кудрявцев.

В настоящее время конструкторский центр ГАЗа возглавляет Владимир Четвериков. Под его руководством разработан нынешний грузовой автомобиль «Валдай», автомобили семейства «Бизнес» и Next.

Если подсчитать, чего и сколько выпускается сегодня на базе автомобилей «ГАЗель», «Соболь», «Газон» и «Садко», выпускаемых в Нижнем, то получится автоколонна из свыше 300 видов спецтехники для малого и средне-

1. Испытания ГАЗ-51, середина 1940-х годов.
2. Технический отдел ГАЗа, 1936 год.
3. Конструкторы Андрей Липгарт и Александр Кириллов с макетом автомобиля М20 «Победа».
4. Скульптор Лев Еремеев работает над глиняным макетом ЗИМа.
5. Государственные испытания ЗИМ, 1950 год.
6. В конструкторском зале, 1957 год.
7. Конструкторы Александр Просвирин и Александр Кириллов. На кульмане проект их детища — ГАЗ-51, 1948 год.
8. Дизайнеры-стилисты, 1970 годы.




го бизнеса, пассажирский транспорт для города, техника для села, школ, медучреждений, строительства и коммунальных нужд, социальных перевозок.

Чтобы, как и раньше, быть «наглядным пособием» по истории страны, специалисты ОИЦ активно ищут облик машины завтрашнего дня. Для наследников профессии Ципулина и Липгарта создан механизм поддержки научно-исследовательских проектов, что позволяет вести со ведущими вузами страны. Талантливые студенты по-



трудничество

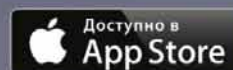
сле окончания вузов становятся полноправными сотрудниками центра. На единой площадке инженерного центра сейчас работают более 250 молодых ученых, преподавателей и студентов. В их распоряжении современное оборудование, испытательные лаборатории, заводской полигон и многое другое. Есть и первые результаты: электро-

бусы, которые эксплуатируются на маршрутах Москвы, несут на себе логотип со знаменитым горьковским оленем. Машины марки ГАЗ первыми покорили пустыню Каракумы и непроходимые болота Забайкалья, прошли испытания в российском полусе холода в Якутии, успешно работали в рамках советской полярной экспедиции в Антарктиде. О том, что было — мы знаем. А о том, что будет и чем сердце успокоится? На этот вопрос генеральный директор ОИЦ Владимир Четвериков ответил так: «Считаю, сила любого предприятия — в его конструкторско-инженерной службе. Мы стараемся воспитывать инженеров, которые продолжают развитие линейки Next с ключевыми собственными решениями. Это и есть наша добавленная стоимость и интеллектуальная собственность, которые делают нас независимым и сильным игроком». Дерзайте! 



1. Испытания грузовиков, 1960-е.
2. Молодые дизайнеры-стилисты Леонид Цикаренко и Леонид Киреев, создатели ГАЗ-24. 1970-е годы.
3. Испытания беспилотника, созданного специалистами ОИЦ и студентами НГТУ, 2019 г.
4. Президент «Группы ГАЗ» Вадим Сорокин и глава ОИЦ Владимир Четвериков обсуждают конструкцию грузовичка ГАЗель Next.
5. Испытание автомобилей ГАЗ на полигоне ОИЦ.
6. Испытания беспилотника ГАЗель Next.

ОДИН ЖУРНАЛ – ВСЕ УСТРОЙСТВА



Встречайте НОВЫЙ DAF XF и CF!



РЕКЛАМА. Driven by quality — управляемый качеством.

Новый уровень топливной эффективности, исключительная надежность
и непревзойденный уровень комфорта для водителя. Само совершенство.
Запишитесь на тест-драйв. Подробности у официальных дилеров DAF и на сайте daf.ru

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF