

автоПАРК

5КОЛЕСО

№ 6 (122) СЕНТЯБРЬ 2020

20 ЛЕТ НА ВАХТЕ

АВТОБУСЫ-ВЕЗДЕХОДЫ

ИЗ МИАССА

ПРАВО

САНКЦИИ
ЗА НАРУШЕНИЕ ПДД

РЕСУРС

HIGER
KLQ6128LQ



ЛЕВ-ИНТУРИСТ

MAN LION`S
INTERCITY ADVANCE

ЗНАКОМСТВО
FORD TRUCKS
4142D

НОВИНКА
LEVC VN5



ВЗВЕШЕННЫЙ ПОДХОД
ВЕЗДЕХОДНЫЕ КРАНЫ «ИВАНОВЕЦ»

**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.**



№ 6 (122), СЕНТЯБРЬ 2020

Главный редактор

МИХАИЛ АЛЕКСАНДРОВИЧ ОЖЕРЕЛЬЕВ
m.ozhereliev@5koleso.ru

Выпускающий редактор
ЕВГЕНИЙ ЛИПОВИЦКИЙ

Директор по работе с автопредставительствами
АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ

Корреспондент
МАКСИМ ПРИХОДЬКО

Главный дизайнер
АЛЕКСЕЙ ФЕШИН

Дизайнер
ТИХОН СИКУЛЕР

Цветокоррекция и препресс
АНДРЕЙ КОНОВАЛОВ

Руководитель отдела рекламы
ВИТАЛИЙ АВДЕЕВ

Тел. (499) 455-1663
v.avdeev@5koleso.ru

АЛЕНА КЕЧИНА
АЛЛА ЮШКОВА

Отдел дистрибуции и подписка, руководитель
МАРИЯ ВОРОБЬЕВА
m.vorobyeva@5koleso.ru

Бренд-менеджер
ВАХТАНГ КОЛЬЦОВ

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 «Этмия III»,
4 этаж, тел. (499) 455-1663

Типография ООО «РосФлекс»: 305001 РФ, Курск,
Дружининская ул., 29, офис 7

Онлайн-подписка

pressa-rf.ru — индекс Э10444

arzi.ru — индекс Э10444

ural-press.ru — индекс 10444

press.rospr.ru

rpochta.ru

Веб-сайт: 5koleso.ru/avtopark

e-mail: info@5koleso.ru

Электронная подписка на новости журнала:
autopark@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 04.09.2020

ПЛОМБА С ОПЛОМБОМ

В СЕРЕДИНЕ ЛЕТА ОТКРЫЛСЯ ЗАПРЕЩЕННЫЙ ТРАНЗИТ САНКЦИОННЫХ ТОВАРОВ ЧЕРЕЗ РОССИЮ НА АВТОМОБИЛЬНОМ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ. ВЛАСТИ СТРАНЫ СОЗДАЛИ СИСТЕМУ ОНЛАЙН-КОНТРОЛЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ЭЛЕКТРОННЫХ НАВИГАЦИОННЫХ ПЛОМБ. ЕЕ ЕДИНСТВЕННЫМ ОПЕРАТОРОМ СТАЛА ЧАСТНАЯ КОМПАНИЯ, ПОДКОНТРОЛЬНАЯ ИЗВЕСТНОМУ РОССИЙСКОМУ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЮ.

Система была разработана во исполнение указа президента РФ от 24 июня 2019 года N 290, где говорится, что ввоз на территорию РФ отдельных видов продукции, сырья и продовольствия разрешается при осуществлении транзитных международных автоперевозок при условии обеспечения их прослеживаемости с использованием системы контроля на основе технологии ГЛОНАСС, а также при наличии у водителей ТС, осуществляющих такие автомобильные перевозки, учетных талонов.

Вышепомянутый указ вступил в силу с июля минувшего года, но правила осуществления транзита санкционных грузов с использованием специализированных пломб разрабатывались еще несколько месяцев. Подготовка правовой основы была завершена в конце 2019 года, когда правительство утвердило эти правила. А в феврале текущего года были окончательно доработаны требования к операторам, обладающим полномочиями навешивать и снимать навигационные устройства. Допуск к контрольной системе получил первый и единственный оператор — ООО «Центр развития цифровых платформ» (ЦРЦП), подконтрольное Игорю Ротенбергу.

С марта по июль 2020 года ФТС совместно с ЦРЦП, уполномоченной Минтрансом на осуществление деятельности по применению навигационных пломб, протестировали около 1670 перевозок, из которых 1570 были совершены автомобильным транспортом и более сотни по железной дороге.

Использование пломб является платным. Расходы сможет оплатить любая из сторон перевозки банковским переводом или непосредственно в личном кабинете на сайте оператора. Стоимость наложения устройства — 1224 рубля, снятие — 996 рублей, суточная аренда — 2500 рублей. Навигационная пломба включает в себя электронный блок, контрольный и коммуникационный модули, средства криптографической защиты информации, внутреннюю энергонезависимую память, автономный элемент питания. Электронный блок регистрирует и каждые 2 часа передает информацию о дате, времени, географических координатах, скорости перемещения наложенной пломбы.

Минтранс спрогнозировал, что объем санкционного транзита превысит 82 тыс. перевозок в год. Основание для этого прогноза строится на неоспоримом факте, что путь через Россию значительно короче в сравнении с традиционными морскими маршрутами. Отсюда — снижение сроков и удешевление транспортировки. Рейсы в обход России, в среднем, получаются



МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ,
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

дороже на 5 тысяч долларов. В Минтрансе подчеркивают, что открытие транзита санкционных товаров станет стимулом для роста контейнерных перевозок через Россию, возможность для российских логистических компаний в период пандемии коронавируса получить дополнительную загрузку и новых крупных грузоотправителей в Азии и Европе.

Тем временем новое решение уже успели опробовать наши коллеги по ЕАЭС — в рамках pilotного проекта мониторинга транзита на автомобильном транспорте Казахстан начал применять электронную навигационную пломбу с 10 июля. Местные предприниматели поделились мнением, что автоперевозчикам из республики гораздо выгоднее осуществлять рейсы по территории России с использованием навигационных пломб, чем по общенным маршрутам.

По информации перевозчиков из РК, несмотря на запуск данного инструмента, физические досмотры грузов таможенными службами РФ не прекращаются. Из-за этого зафиксирован ряд случаев длительной задержки грузовиков в ожидании досмотра. Таким образом, сроки доставки не соблюдаются, что увеличивает цену товаров. По мнению некоторых транспортников, система станет излишней мерой контроля и повысит издержки перевозчиков, на чьих плечах, помимо прочего, лежит нагрузка от системы «Платон», оператором которой также является частная компания. К слову, тариф «Платона» с момента запуска в 2015 году получил уже третью индексацию.

ГРУЗОВИКИ

FORD НА БУКВУ D

На рынке спортивных грузовиков появился новый стандарт. Грузовик FORD 4142D с кабиной D-серии и дизельным двигателем D26 от компании DEUTZ. Кабина имеет усиленную конструкцию, а также обновленный дизайн. Внутри кабины установлены новые сиденья, рулевое колесо и приборная панель.

Х

Серия грузовиков FORD 4142D представлена в семи модификациях с различными двигателями и коробками передач. Грузоподъемность от 14 до 20 тонн.

ТЕСТ

FORD 4142D

Грузовик FORD 4142D - это новый стандарт в мире спортивных грузовиков. Он оснащен новым двигателем D26 от компании DEUTZ, который обеспечивает высокую мощность и надежность. Кабина имеет усиленную конструкцию и обновленный дизайн. Внутри установлены новые сиденья, рулевое колесо и приборная панель.

СОБЫТИЕ

28

НОВОСТИ



6

НОВОСТИ

14

ПРЕЗЕНТАЦИЯ MERCEDES ACTROS ЕВРО-6

СОБЫТИЕ

16

ПРЕЗЕНТАЦИЯ MAN TGX 18.640

СОБЫТИЕ

18

ВЫСТАВКА «ЗДОРОВЬЕ НАЦИИ»

СОБЫТИЕ

БИЗНЕС



20

САНКЦИИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПДД

ПРАВО

24

ОПТИМИЗАЦИЯ ЗАТРАТ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

ЭКОНОМИКА

ГРУЗОВИКИ



28

FORD 4142D

ТЕСТ

32

JAC N350

ТЕСТ

36

LEV C V5

ЗНАКОМСТВО

38

TOYOTA HILUX

ТЕСТ

АВТОБУСЫ



42

MAN LION'S INTERCITY ADVANCE

ТЕСТ

46

ЛИАЗ-529265

ТЕСТ

СПЕЦТЕХНИКА



50

АВТОКРАНЫ-ВЕЗДЕХОДЫ «ИВАНОВЕЦ»

ОБЗОР

54

КОМБИНИРОВАННЫЕ ДОРОЖНЫЕ МАШИНЫ

ОБЗОР

АВТОБУСЫ

БОЛЬШЕ СТИЛЯ, БОЛЬШЕ ДРАЙВА

Новый автобус MAN LION'S INTERCITY ADVANCE - это стиль, мощь и драйв. Автобус оснащен новым дизельным двигателем D26 от компании DEUTZ, который обеспечивает высокую мощность и надежность. Кабина имеет усиленную конструкцию и обновленный дизайн. Внутри установлены новые сиденья, рулевое колесо и приборная панель.

С

Серия автобусов MAN LION'S INTERCITY ADVANCE представлена в семи модификациях с различными двигателями и коробками передач. Грузоподъемность от 14 до 20 тонн.

ТЕСТ

MAN LION'S INTERCITY ADVANCE

42

СПЕЦТЕХНИКА

ВЗВЕШЕННЫЙ ПОДХОД

Автогрунтовые платформы от производителя «Ивановец» - это надежные и эффективные машины для выполнения различных строительных и дорожных работ. Автогрунтовые платформы предназначены для перевозки грунта, щебня, песка и других сыпучих материалов. Машины оснащены мощными двигателями и высокой производительностью.

ОБЗОР

50

АВТОКРАНЫ-ВЕЗДЕХОДЫ «ИВАНОВЕЦ»

54

КОМБИНИРОВАННЫЕ ДОРОЖНЫЕ МАШИНЫ

ОБЗОР

18+



ШВЕДСКАЯ БАШНЯ

Премьера нового модельного ряда
Volvo FH, FH16, FM, FMX.
Расставляем все по местам на www.volvolucks.ru

Volvo Trucks. Создавая будущее



ГРУЗОВЫЕ ШИНЫ ИЗ ЯПОНИИ*



LY 717



Шина на ведущую ось для эксплуатации на дорогах, бездорожье и строительных площадках

RY 357



Широкопрофильная шина для магистрального/регионального применения на оси полуприцепа

RY 537



Шина на любую ось городских автобусов

104 ZR



Рулевая шина разработана с использованием инновационных технологий Zenvironment** для эксплуатации на магистральных и региональных дорогах



104 ZR



RY 537



104 ZR
RY 537
LY 717

YOKOHAMA

www.yokohama.ru

* В зависимости от комплектации

** З.энвайронмент - комплекс технологий, который увеличивает срок службы шин и снижает расход топлива



ПРОСТО И УДОБНО

Volkswagen сделал мини-кемпер из нового Caddy. «Младший брат» модели California отличается гибкой концепцией организации спальных мест. Одна из привлекательных особенностей — возможность перед сном любоваться звездами через панорамную крышу площадью 1,4 м². Путешественники, предпочитающие спать в темноте или не желающие просыпаться от яркого

утреннего солнца,

могут закрыть шторками все окна, включая стекло панорамной крыши. Кровать длиной почти 2 м, оснащенная дисковым пружинным настилом, как в моделях California или Grand California, обеспечивает максимальный комфорт во время сна. В задней части салона хранятся легкие походные кресла и столик, которые также есть в модели California.

Для удобства загрузки вещей в кемпер можно использовать две практичные дорожные сумки, которые могут служить, в том числе, защитным барьером от яркого солнца или посторонних взглядов, если прикрепить их к секциям заднего окна. Мировая премьера нового компактного кемпера Caddy пройдет в виртуальном формате в начале сентября.



ЧЕТЫРЕ ПЛЮС ОДИН

Туристический автопарк Южно-Сахалинска пополнили автобусы Higer. Компания «Русбизнесавто» передала пять лайнеров китайской марки в административный центр Сахалинской области. Среди отгруженных автобусов — четыре модели Higer KLQ 6928 Q вместимостью 35 пассажиров, а также один Higer KLQ 6128 LQ на 55 мест. Автобусы отвечают всем требованиям безопасности, оснащены системой стабилизации и ABS. Машины оснащены двигателями Cummins. Пассажирские сиденья в автобусах имеют электроприводы и откидывающиеся спинки. Они оборудованы USB-портами, кондиционером, индивидуальными фонарями и выдвигаются в центр салона. Купленные Higer уже оснащены системой обогрева двигателя и ГЛОНАСС. Власти Южно-Сахалинска будут предоставлять автобусы туристическим операторам и организациям. В планах эксплуатирующей организации перевод этих машин на газомоторное топливо. Компания-поставщик обещает полностью сохранить гарантию на автобусы.



КАБИНА НАД МОТОРОМ

«Группа ГАЗ» до конца года выпустит бескапотный грузовичок «Валдай Next». Постановка на конвейер новой модели позволит предприятию завершить формирование полной линейки грузовых автомобилей полной массой от 2,8 до 10 тонн. Высокая степень унификации новинки по компонентам шасси со «старшей» линейкой грузовиков «Газон Next» позволит снизить затраты потребителям, которые эксплуатируют разные модели автомобилей «Группы ГАЗ». Грузовик комплектуется дизельным двигателем Cummins ISF 2,8 с новой 6-ступенчатой механической КП, разработанной инженерами ГАЗа. Автомобиль оснащен пневматической системой тормозов с дисковыми механизмами на всех колесах, интегральным рулевым управлением, широким набором электронных систем помощи водителю, в том числе ABS, EBD и ESP. Серийное производство новинки запланировано на осень 2020 года. Бескапотная кабина не применялась на автомобилях ГАЗ с середины 90-х годов — с завершением производства внедорожника ГАЗ-66. Ранее сообщалось, что общий бюджет проекта по запуску новой модели составляет около 1 млрд рублей.



■ «Газпромбанк Автолизинг» объявляет о выходе на рынок грузовых автомобилей, автобусов, прицепов и полуприцепов с пробегом. Возраст финансируемой техники в зависимости от страны-производителя ограничен 10 годами, а пробег — 1 млн км. По данным агентства НАПИ, объем продаж подержанных грузовых автомобилей в РФ в 3,4 раза превышает аналогичный показатель по реализуемым новым машинам этого типа. В 2019 году 283 тыс. грузовиков сменили владельцев, причем с 2016 года этот рынок сохраняет фиксированный уровень (+1% по итогам прошлого года). Около 68 % сделок осуществляется между физическими лицами при наблюдающейся тенденции увеличения доли дилеров в продажах (с 28 % в 2018 году до 32 % в 2019-м). Для автобусов разница в пользу бывшей в эксплуатации техники достигает 1,7 раза. Однако этот сегмент в прошлом году вырос на 15 %, до 23 тыс. единиц, а доля юридических лиц в общем числе сделок здесь равна 55 %. Аванс при приобретении подержанной коммерческой техники с пробегом в «Газпромбанке Автолизинге» составляет от 15 % стоимости предмета лизинга.

■ Scania подвела общие итоги первых шести месяцев 2020 года. Чистый объем продаж сократился на 24 % — до 58 469 млн шведских крон (с 77 271 млн). Операционная прибыль снизилась на 70 % — до 2813 млн шведских крон (с 9 444 млн). Денежный поток от подразделений автомобилей и услуг составил 1 867 млн шведских крон (предыдущий показатель — 3 638 млн). Неблагоприятная экономическая обстановка, вызванная распространением в мире коронавирусной инфекции COVID-19, отразилась на деятельности компании Scania. В первой половине 2020 года поставки транспортных средств снизились на 41 %, причем падение наблюдалось практически во всех странах. Доходы от реализации сервисных услуг уменьшились на 5 % и за первую половину 2020 года составили 13,5 млрд шведских крон. Весной заводы Scania были вынуждены полностью остановить производство из-за нехватки компонентов и перебоев в логистике. В данный момент мощности набирают обороты, чтобы выполнить объем заказов, сформированный во время простоя, вызванного пандемией.



Достигайте летом максимума!

Максимальные скидки с 11 июня!



Патрон осушителя

Подходит для	Артикул	Новая цена с НДС, руб.
Actros 1-4, Antos, Arocs, Axor 1-3, Atego New, Atego 1-3	A0004300969	1 541,84
	A0004295695	3 069,47
Actros 3-4, Antos, Arocs, Atego 3	A0004292097	3 774,42



Фильтр мочевины

Подходит для	Артикул	Новая цена с НДС, руб.
Actros 2-3, Axor 2-3, Atego 2-3	A0001420289	2 604,35
Actros 4, Antos, Arocs, Atego New	A0001421089	6 760,66



Радиатор двигателя

Подходит для	Артикул	Новая цена с НДС, руб.
Axor 1-3	A9405000703	42 664,74
Actros 1-3	A9425001203	47 785,14

www.mercedes-benz-trucks.ru

Реклама. Цены указаны с учетом всех налогов и действуют в период проведения акции с 11 июня по 30 сентября 2020 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 Mercedes-Benz. * Грузовики, которым доверяют.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust*





авто парк 5 колеса

НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИМЫЕ ВЫСТАВКИ В РФ И ЗА РУБЕЖОМ

AUTOMECHANIKA ASTANA

Международная выставка запасных частей, автокомпонентов, оборудования и товаров для технического обслуживания автомобилей.

3–5 сентября, МВЦ EXPO, Нур-Султан, Казахстан

FUTROADEXPOASTANA

Центрально-азиатская выставка коммерческого транспорта и дорожно-строительной техники.

3–5 сентября, МВЦ EXPO, Нур-Султан, Казахстан

WASTE TECH 2020

Международная выставка по управлению отходами, природоохранным технологиям, экологии и возобновляемой энергетике.

8–10 сентября, МВК «Крокус Экспо», Москва

ПМАС-2020

Петербургский международный автомобильный салон.

10–13 сентября, КВЦ «Экспофорум», Санкт-Петербург

ТРАНСЛОГИСТИКА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Конференция участников транспортно-логистического рынка, обмена опытом эффективной реализации совместных проектов и бизнес-инициатив, цифровой интеграции в области логистики.

1–2 октября, КЦ «ПетроКонгресс», Санкт-Петербург

MINIWORLD RUSSIA

Международная выставка машин и оборудования для добычи, обогащения и транспортировки полезных ископаемых.

20–22 октября, МВК «Крокус Экспо», Москва

GASSUF

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

27–29 октября, МВЦ «Крокус Экспо», Москва

ИНТЕРПОЛИТЕХ 2020

XXIV Международная выставка средств обеспечения безопасности государства.

20–23 октября, ВДНХ, Москва

BUSWORLD RUSSIA

Международная выставка автобусной техники.

26–28 октября, МВК «Крокус Экспо», Москва

НАВИТОРИНГ-2020

10-я, юбилейная конференция, посвященная вопросам транспортной телематики.

02–06 ноября, ЦВК «Экспоцентр», Москва



ПЛЮС ТРИ ДИЛЕРА

В России открылись три новых дилера грузовиков FAW. Новые дилерские центры по продажам и обслуживанию грузовой техники FAW открылись в Москве, Уфе и Южно-Сахалинске.

Московский центр («АвтоКуб») специализируется на среднетоннажных грузовиках:

в нем одновременно могут обслуживаться восемь автомобилей. Другие дилеры («Сахалин-запчасть сервис» и «Мир машин») позволяют обслуживать на своих СТО одновременно до 16 тяжелых или среднетоннажных машин. Площадь территорий, на которых находятся объекты, варьируется от 1130 м² до 3,6 га.

FAW предъявляет определенные требования к дилерским центрам: обязательными условиями являются наличие стоянки, сервисного центра с необходимыми инструментами и диагностическим оборудованием, а также склада для хранения запасных частей. Чтобы начать сотрудничество с компанией, дилеру нужно выкупить минимально необходимый объем запчастей, а также приобрести диагностический прибор для машин FAW. Стоит отметить, что в настоящее время дилерская сеть ООО «ФАВ-Восточная Европа» включает 38 дилерских центров.



ОЦЕНILI ПО ДОСТОИНСТВУ

Уже 16-й раз подряд читатели немецких транспортно-логистических изданий называют Thermo King лучшим брендом холодильных установок в рамках премии ETM Awards. Лидер в области транспортных решений для контроля температуры для различных мобильных приложений незаменимо возглавляет рейтинг читателей с 2005 года, когда исследование расширилось от легковых автомобилей и автобусов до сегмента коммерческих автомобилей.

«Мы чрезвычайно благодарны экспертам за постоянное доверие и признание Thermo King ведущим брендом в нашей отрасли, — сказал Хорхе Эстель Каро, региональный директор компании Thermo King по Центральному и Северному регионам. — Год за годом мы работаем над улучшением обслуживания наших клиентов и ускорением внедрения инноваций в продукцию, внимательно прислушиваясь к потребностям наших клиентов и целям устойчивого развития».



Thermo King

Kühlaggregate

O. Tisch
Oliver Tisch, Geschäftsführer
ETM Verlag und Vertriebsgruppe
Stuttgart, Juni 2020
S. Karo
Stefan Karo, Vorsitzender des Vorstands
DEKRA e.V. und DEKRA SE

DEKRA eurotransport.de FERNFAHRER lastauto omnibus trans aktuell



Высочайшее качество - надёжный сервис

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





НАЗНАЧЕНИЯ



Г-н Хоссанн окончил школу дизайна Strate и пришел в департамент дизайна Группы PSA в 2002 году. С тех пор занимал различные должности, 5 лет работал в центре дизайна Шанхая с брендами группы. С 2013 года Маттиас отвечал за разработку дизайна будущих моделей бренда Peugeot, в том числе концепткаров, включая последний концепт e-Legend, а также принимал участие в разработке дизайна моделей Peugeot — 208 и 2008. Его назначение позволит двигаться от разработки стратегического видения дизайна бренда Peugeot до его воплощения на серийных моделях и поддерживать динамику бренда в последующие годы.

МАТИАС ХОССАНН,
директор по дизайну
бренда Peugeot



Обладая докторской степенью в области машиностроения, на посту председателя правления марки «Volkswagen Коммерческие автомобили» г-н Интра сможет применить свой опыт работы в сегменте коммерческих автомобилей. Он начал карьеру в MAN Commercial Vehicles AG в 2001 году в должности инженера компании, а к 2004 году получил управление над планированием работы сети заводов. Начиная с 2006 года Карстен Интра возглавлял подразделение тяжелых грузовиков (HGV). В 2004 году он вошел в состав правления MAN Truck & Bus AG в качестве ответственного за производство и логистику.

КАРСТЕН ИНТРА,
председатель правления марки
«Volkswagen Коммерческие автомобили»



Г-н Седран будет подчиняться непосредственно члену правления, ответственному за персонал — Гуннару Килиану, который возьмет на себя ответственность за работу подразделения Volkswagen Truck & Bus на уровне правления концерна. Предполагается, что на новом посту г-н Седран будет осуществлять стратегическое руководство пакетами акций концерна от имени правления. Под его руководством марка «Volkswagen Коммерческие автомобили» приняла на себя ответственность перед концерном за разработку автомобилей с системой автономного вождения. Важную роль в этом проекте сыграли инвестиции в Argo AI.

ТОМАС СЕДРАН,
управляющий активами Volkswagen
в сфере коммерческих
автомобилей и инженерии

МЕДПОМОЩЬ ПРИДЕТ

На шасси «Урал Next» изготовлен передвижной лечебно-диагностический комплекс для здравоохранения Челябинской области. Автомобиль, предназначенный для оказания высокотехнологической медицинской помощи населению в любых, в том числе и труднодоступных регионах страны, изготовлен совместно с Козельским механическим заводом и НПО «Медкар». Размещение диагностических кабинетов и оснащение предусмотрены индивидуально под потребности заказчика. В медицинском фургоне — закрепленная мебель из пластиковых панелей, столы с закругленными столешницами, навесные полки с ручками-замками кнопочного типа с отсутствием в положении «закрыто» выступающих деталей, необходимое для работы количество медицинских стульев на колесиках, рукомойник накопительного типа с подогревом воды, смотровая кушетка-рундук, дозаторы для мыла, емкости для бахил.



Панели фургона многослойные, с нетоксичным и негорючим теплоизолирующим слоем. Входная группа спроектирована с учетом специфики эксплуатации автомобиля и состоит из удобной лестницы с площадкой и поручнями. Фургон оборудован противопожарной сигнализацией с датчиками — детекторами дыма в каждом отсеке и вывода сигнала в кабину водителя. Кроме фельдшерско-акушерского пункта на базе передвижного медицинского комплекса возможны и другие исполнения: диагностика, профосмотр, стоматология.



ОТПРАВЛЯТ НА КАМЧАТКУ

Ford Trucks расширяет географию присутствия в России. Эксклюзивный дистрибутор — компания Turbotrucks заключила договор на поставку партии из десяти самосвалов Ford Trucks 4142D с колесной формулой 8x4 с предприятием «Стройсистема», расположенным в Петропавловске-Камчатском. Техника отгружается в две партии. Передача клиенту осуществляется во флагманском дилерском центре Ford Trucks в подмосковном городе Долгопрудный. Грузовики Ford Trucks 4142D произведены в России на заводе «Автотор». Самосвальные надстройки изготавливаются и монтируются на предприятии Grunwald. Грузовик оснащен шестицилиндровым дизельным двигателем Ecotorq 12,7 л мощностью 420 л. с. и крутящим моментом 2150 Нм экологического класса Евро-5, который агрегатируется с 16-ступенчатой механической КП ZF 16S 2230. На самосвалы Ford Trucks 4142D (подробнее об этой машине читайте на стр. 28) действует гарантия 2 года без ограничений по пробегу. Грузовики будут осуществлять перевозку нерудных материалов из карьера, расположенного в 75 км от Петропавловска-Камчатского.

ADVANCER

Разработана с амбициями



Новая веха в области холодильных установок для полуприцепов

Установка Advancer обеспечивает такой уровень **рабочих характеристик**, которого раньше никогда не было. Разработана с амбициями, чтобы вывести **инновации** на предельно высокий уровень.

Чтобы установить новый стандарт **производительности** и надёжности. Чтобы превзойти ваши амбиции для дальнейшего совершенства. И чтобы предложить **интеллектуальные возможности** необходимые для вывода вашего автопарка на следующий уровень — и за его пределы.

Реклама

Найдите ближайшего дилера
dealers.thermoking.com

ПОСМОТРИТЕ ВЕСЬ АССОРТИМЕНТ
СЕРИИ А НА САЙТЕ
www.TKadvancer.com



В ШКОЛУ НА АВТОБУСЕ

Партия из 50 школьных автобусов Ford Transit поставлена в Татарстан, машины построены на базе специальной версии микроавтобуса. Транспортные средства произведены с учетом всех требований техрегламента Таможенного союза, устанавливающего конструктивные нормативы для безопасной перевозки детей. Модель оснащается дизельным двигателем Duratorq объемом 2,2 л и мощностью 136 л. с., который работает в паре с 6-ступенчатой механической КП.

Есть ограничитель скорости до 60 км/ч. Имеется устройство, препятствующее началу движения

при открытых или не полностью закрытых служебных дверях. Автобус также оборудован автоматическим звуковым сигналом заднего хода. Все школьные модификации оснащены тахографом — устройством, регистрирующим режим труда и отдыха водителя. ТС окрашены в желтый цвет, на них нанесена надпись «Дети». Особое внимание компания-производитель уделила сиденьям — они обращены вперед по ходу движения, имеют определенную ширину подушки (не менее 32 см), глубину (не менее 35 см) и высоту от пола (35–40 см). Все места для детей оборудованы ремнями безопасности типа S с четырьмя точками крепления и плечевыми лямками. Школьный автобус рассчитан на перевозку 21 ученика и одного сопровождающего.



ГОТОВЫ К ОТГРУЗКЕ

Компания «Ютонг-Центр Столица» привезла на свои стоянки в Москве, Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, Екатеринбурге и Казани новинку этого года — автобус большого класса Yutong ZK 6128 H. Данная модель была продемонстрирована дилером в прошлом году на выставке Comtrans'2019. Туристический Yutong ZK 6128 H — симбиоз Yutong T 122 и Yutong ZK 6122 H9. Именно последняя модель послужила технической базой новинки. Завод Yutong оставил все узлы и агрегаты, а также шасси от полюбившегося российским перевозчикам Yutong ZK 6122 H9 и облечил его в кузов люксовой модели — Yutong T 122. Автобусы из первой партии оснащены двигателями Weichai WP 10.375E53 мощностью 369 л. с. и крутящим моментом 1650 Нм. Стоит отметить, что официальному дилеру удалось сохранить привлекательную стоимость нового туристического автобуса. Ценник на Yutong ZK 6128 H в базовой комплектации будет сопоставим с «туристами» предыдущего поколения. Дилерское предприятие делает акцент не только на продаже транспорта, но и на предоставлении приверженцам автобусов Yutong услуг по обслуживанию и поставке запасных частей.

ПОЧТОВАЯ МАРКА

Камский автозавод передал «Почте России» партию грузовиков — 10 автомобилей КАМАЗ-5325 и три тягача КАМАЗ-5490, два из которых представлены в традиционной версии с дизельным двигателем, а один — в газовом исполнении, с двигателем на компримированном природном газе мощностью 401 л. с. В дополнение к указанным автомобилям «Почта России» получила от КАМАЗа два новых магистральных тягача КАМАЗ-54901 в тестовую эксплуатацию на полгода, сообщает пресс-служба автопроизводителя. В соответствии с достигнутыми ранее договоренностями, в течение 2020–2022 годов КАМАЗ должен поставить в адрес «Почты России» более 500 автомобилей КАМАЗ-5325, тягачей КАМАЗ-5490, другой автотехники, в том числе в газовом исполнении — на компримированном природном газе. Кроме того, в перспективах сотрудничества компаний — совместное развитие цифровых сервисов, предиктивной диагностики и системы мониторинга транспорта.



Iveco Capital предоставила льготные условия на приобретение автомобилей Iveco в лизинг у официальных дилеров по льготной ставке либо на условиях бесплатной отсрочки платежей на срок до 6 месяцев. Субсидированная производителем ставка действует вне зависимости от срока лизинга и размера первоначального взноса. К примеру, при сроке 36 месяцев и первоначальном взносе 20% от стоимости выгода покупателя за весь срок действия договора лизинга для фургона Iveco Daily составит 139 972 руб., а для магистрального тягача Iveco Stralis — 221 046 руб. Iveco Capital позволяет покупателю сократить затраты на приобретение новых автомобилей, а также начать зарабатывать сразу же после заключения договора об их приобретении, отложив ежемесячные платежи на 2021 год.

По данным аналитического агентства «Автостат», за 7 месяцев 2020 года объем рынка грузовых автомобилей с пробегом в России составил 134,9 тыс. единиц, что на 10,9 меньше, чем за январь–июль 2019 года. Традиционно рейтинговую таблицу марок-лидеров по перепродажам грузовиков возглавляют российские. На первом месте находится КАМАЗ, на долю которого за указанный период пришлось более четверти (26,9%) вторичного рынка грузовых машин. В количественном выражении это составляет 36,3 тыс. экземпляров — на 9,1 меньше, чем в 2019 году. Вторую строчку, с огромным отставанием от лидера, занимает бренд ГАЗ, объемы перепродаж которого также снизились (-13,6%) — до 12,9 тыс. автомобилей. Третьим стал МАЗ (9,4 тыс. шт.; -22,6%). В пятерку лидеров попали Volvo Trucks (8 тыс. шт.; -4,2%) и ЗИЛ (7,4 тыс. шт.; -9,4%). Отметим, что вся пятерка лидеров по итогам семи месяцев ушла «в минус». В модельной структуре этого рынка первенство принадлежит грузовику КАМАЗ-65115. Объем перепродаж данной модели за указанный период составил чуть более 5 тыс. шт. (-10,8%). Из иномарок лидирует Volvo FH с результатом 4,8 тыс. шт. (-3,6%). Эксперты аналитического агентства «Автостат» также отмечают, что самые крупные вторичные рынки грузовых автомобилей находятся в Москве и Московской области.

НОВЫЙ УРАЛ 6x4

ПОМОЖЕТ ДОСТИГНУТЬ БОЛЬШЕГО



www.uralaz.ru
8-800-100-11-74
Звонок по России бесплатный



ГАРАНТИЯ И СЕРВИС

Гарантия 36 месяцев
или 150 000 км

Межсервисный интервал
до 20 000 км



ЭФФЕКТИВНОСТЬ

Полная масса автопоезда
до 62 т.

Широкая гамма
спецнадстроек.



КОМФОРТ

Новая капотная кабина NEXT
Тепло- и шумоизоляция

Сиденье водителя
на пневмоподвеске

ФИРМЕННЫЙ ЛИЗИНГ*

*Более подробную информацию о фирменной лизинговой программе можно получить на сайте uralaz.ru и у официальных дилеров. В программе участвуют: ООО «Элемент Лизинг», АО «Лизинговая компания «Европлан», АО «Сбербанк Лизинг», ООО «Балтийский лизинг», ООО «Практика ЛК».

После подписания данного издания в печать в комплектацию, технические характеристики, доступные цвета, стандартное оснащение и опции, во внешний вид и функции автомобилей «УРАЛ» могут быть внесены изменения. В иллюстрациях могут быть изображены принадлежности и элементы дополнительной комплектации, не входящие в базовый объем поставки. Возможны отклонения в цветопередаче, обусловленные техникой печати. За консультациями по представленному продукту рекомендуем всегда обращаться к производителю или официальному дилеру. Реклама.

УРАЛ



СДЕЛАНО В РОССИИ

В МОСКВЕ СОСТОЯЛСЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ ГРУЗОВИКА MERCEDES-BENZ ACTROS В ИСПОЛНЕНИИ ЕВРО-6. ЭТО ПЕРВЫЙ СЕДЕЛЬНЫЙ ТЯГАЧ С ДВИГАТЕЛЕМ БОЛЕЕ ВЫСОКОГО ЭКОЛОГИЧЕСКОГО КЛАССА, СОБРАННЫЙ НА ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПЛОЩАДКЕ «ДАЙМЛЕР КАМАЗ РУС» В НАБЕРЕЖНЫХ ЧЕЛНАХ › МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА

Машину продемонстрировали министру промышленности и торговли РФ Денису Мантурову. Понятно, что Mercedes-Benz Actros уровня Евро-6 предназначен в первую очередь для рейсов за пределы России. «Запуск данной модели позволит российским международным перевозчикам использовать отечественный седельный тягач для зарубежных транспортных перевозок и не платить повышенные дорожные сборы за использование транспортных средств экологического класса 5 и ниже», — отметил глава Минпромторга.

Представленный седельный тягач оснащен двигателем Mercedes-Benz OM 471 мощностью 449 л. с. Для соответ-

ствия экологическому уровню Евро-6 были усовершенствованы процесс сгорания топлива и система нейтрализации отработавших газов. Основной компонент системы — по-прежнему SCR-катализатор, который снижает концентрацию оксидов азота NOx путем впрыска реагента AdBlue. Главной особенностью новой технологии является дизельный сажевый фильтр DPF, предназначенный для улавливания твердых частиц в отработавших газах. Это означает, что выбросы вредных веществ существенно сократились по сравнению с уров-

нем Евро-5, а именно: выбросы твердых частиц — на 66%, углеводородов — на 72% и оксидов азота — на 80%.

Кстати, важнейшим условием эксплуатации такого автомобиля в российских условиях является использование малосернистого топлива — не более 10 ppm, пояснили представители ООО «ДК РУС». Такими характеристиками обладает дизельное топливо пятого класса.

Особенностью двигателя OM 471 является система впрыска X-Pulse, благодаря которой давление на распылителях форсунок достигает 2700 бар, что существенно улучшает сгорание топлива, тем самым повышая экономичность и экологичность двигателя. Свой вклад в повышение экономичности вносит коробка передач Mercedes PowerShift 3. А система предусмотренного управления силовой линией Predictive Powertrain control дополнительно повышает эффективность грузового автомобиля на 5%.

Инженеры Mercedes-Benz Trucks разработали и внедрили инновационную концепцию рабочего места водителя, которая включает в себя мультимедийную приборную панель с двумя цветными дисплеями высокого разрешения. Модель нового Actros Euro 6 оборудована основным монитором в 12 дюймов и дополнительным мультисенсорным дисплеем. Кроме того, кабина Actros 1845 LS укомплектована двумя стандартными портами USB, климат-контролем, а также предоставляет возможность интеграции смартфонов через Apple CarPlay и Android Auto. Разработчики «умного» грузовика позаботились о том, чтобы большинство систем автомобиля срабатывали автоматически и помогали водителю, предугадывая дальнейшие действия и их последствия. Компания рассчитывает, что спрос на магистральные тягачи Евро-6 составит около 10% от общего объема продаж, об этом рассказал руководитель по продукту ООО «ДК РУС» Алексей Рамазанов. Сейчас тягач проходит сертификацию. Серийное производство «евро шестого» планируется начать в ноябре текущего года. Потом такие грузовики пойдут на экспорт.



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

Спрашивайте у официальных дилеров!

www.eberspaecher.ru





ЛИНЕЙНАЯ ПЕРСПЕКТИВА

НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ГРУЗОВИКОВ МАН НОМИНИРОВАНО НА ПРЕМИЮ «ЛУЧШИЙ КОММЕРЧЕСКИЙ АВТОМОБИЛЬ ГОДА В РОССИИ». В НОМИНАЦИЮ «ПЕРСПЕКТИВА ГОДА» ПОПАЛА САМАЯ МОЩНАЯ МОДИФИКАЦИЯ ВСЕЙ ЛИНЕЙКИ — MAN TGX 18.640 4x2 BL

› МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА

Поскольку начало продаж для нового семейства было назначено на апрель будущего года, участвовать в номинации «Грузовик года» по условиям конкурса ему рановато. А вот «Перспектива года» подошла как нельзя лучше. Тем более что предсерийные машины для нашего рынка уже проходят омологацию на Дмитровском полигоне.

Какие козыри у номинанта? При разработке новой линейки особое внимание было уделено рабочему месту водителя, в том числе эргономике управления. На переосмысление человека-машинного интерфейса специалисты потратили около десяти лет, а в тестировании приняли участие 742 водителя. Благодаря этому инженеры MAN достигли наилучшего считывания показаний с приборных панелей. Разработан новый руль, на который вынесены основные элементы управления мультимедийной системой, а также круглый контроллер MAN Smart Select

для управления навигатором. Такие функции, как активация аварийной сигнализации и рабочего освещения, теперь доступны прямо на водительской двери без необходимости забираться в кабину.

Из внешних изменений стоит обратить внимание на новую облицовку радиатора (хромированые накладки будут доступны как опция) и увеличенный зазор между кабиной и рамой для лучшей организации потоков воздуха в моторном пространстве.

Зеркала заднего вида, чуть более узкие, смешены немного назад



для лучшей обзорности с места водителя. От бокового окна за дверью решили отказаться — визуально его заменяет специальная накладка. За ней внедрены аэродинамические ребра жесткости для лучшего обтекания кабины потоками воздуха. Кроме того, они улучшают вибрационную жесткость кабины, способствуя тем самым уменьшению шума в салоне.

В «жилой зоне» тоже есть изменения — она стала комфортнее. В распоряжении водителя 1148 л в отсеках для хранения вещей. Отчасти этого удалось достичь за счет унификации ветрового стекла (оно уменьшилось) с остальными моделями нового семейства. Управление системами освещения и отопления, окнами и замками возможно со спального места. В его оснащении присутствует многозонный матрас из «холодной пены». Пассажирское сиденье может быть выполнено поворотным, а для работы на нем в торпедо имеется выдвижной столик.

О грузовиках, которые будут доступны на рынке России (комплектациях, межсервисных пробегах и ценах), компания-производитель расскажет весной 2021 года.

ИВАНОВЕЦ



КС-45717К-3Р Air – Свобода в движении!



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



СКОРАЯ ЗАВТРАШНЕГО ДНЯ

НА ФОРУМЕ В ГОСТИНОМ ДВОРЕ «ГРУППА ГАЗ» ПОКАЗАЛА НОВЫЕ МОДИФИКАЦИИ МЕДИЦИНСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ. РАЗРАБОТКИ ГОРЬКОВСКИХ АВТОМОБИЛЕСТРОИТЕЛЕЙ ПОЗВОЛЯЮТ СУЩЕСТВЕННО РАСШИРИТЬ ВОЗМОЖНОСТИ МОБИЛЬНОЙ ДИАГНОСТИКИ, ВАКЦИНАЦИИ И ЛЕЧЕНИЯ ПАЦИЕНТОВ, А ТАКЖЕ СДЕЛАТЬ РАБОТУ МЕДИКОВ БОЛЕЕ КОМФОРТНОЙ

› МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО АВТОРА

Прошедший в начале августа в Москве Всероссийский форум «Здоровье нации — основа процветания России» стал первым выставочным мероприятием в период пандемии COVID-19. Участники очно обсудили охрану здоровья населения в условиях новых вызовов, а посетители познакомились с последними новинками и достижениями медицины. Разумеется, настало здесь место и санитарному транспорту. Традиционный участник форума — «Группа ГАЗ» представила сразу пять медицинских автомобилей. Среди них мобильный медицинский центр на базе автобуса «Газель Next», скорые

на базе цельнометаллического фургона «Газель Next», а также модульные АСМП классов В и С. Последние явились настоящим прорывом.

Нет нужды говорить о том, что модульная скорая гораздо удобнее как для медперсонала, так и для водителей и техников (подробнее см. «Автопарк №5/2020»). Все

компании, выпускающие автомобили для нужд скорой помощи, ждали, какой модуль предложит один из основных производителей меди-





цинских и социальных автомобилей, Группа ГАЗ».

Конструкция модуля получилась шире кабины автомобиля «Газель Next», которая составляет 2068 мм. Короб строго прямоугольный, выполнен по бескаркасной технологии из сэндвич-панелей без применения так называемых мостиков холода. Наружный слой — пигментированная смола (гелькоут) или армированный пластик толщиной 1,5 мм. В качестве утеплителя используется экструзионный пенополистирол. Затем идет 4-мм армированная влагостойкая фанера. Внутренние стены модуля выполнены из 1,5-мм моющегося пластика. По оценке заводских конструкторов, модуль хорошо держит тепло, одновременно он достаточно прочный. Общая толщина стенки достигла 40 мм. Новый модуль имеет теплоизоляционные свойства, как у АСМП в исполнении для холодных регионов страны. У таких машин, сделанных на базе стандартного цельнометаллического фургона,

используется утеплитель толщиной 30 мм.

Неоспоримый плюс модульной конструкции в том, что его легко переставить с одного шасси на другое. По оценке заводских специалистов, на это требуется не более четырех часов. Конструкторы заверили, что даже если в будущем модуль видоизменят, точки его крепления к раме останутся неизменными.

Несмотря на то что модули конструктивно одинаковы, некоторые различия есть. Например, боковая дверь для АСМП класса В снабжена выдвижной подножкой. Блок сигнальной громкоговорящей установки (СГУ) встроен в обтекатель, который крепится к модулю, хотя кажется, что он закреплен на крыше кабины. Там же, внутри обтекателя, расположен кондиционер. Машина предназначена для перевозки одного пациента.

В свою очередь, скорая класса С (рекомендовано) может транспортировать в экстренных ситуациях сразу двух пациентов. СГУ этой версии выполнено раздельными блоками. Для удобства смены кислородных баллонов по левому борту модуля предусмотрен специальный люк. Вся встроенная мебель выполнена на металлическом каркасе, который для облегчения санобработки салона оббит специальным, легко моющимся пластиком.

1. Вариант АСМП класса В с кабиной базовой серии «Газель Next».
2. Боковая дверь у АСМП класса В снабжена выдвижной подножкой.
3. Для замены кислородных баллонов предусмотрен специальный люк.
- 4-5. Встроенная мебель выполнена на металлическом каркасе, который оббит моющимся пластиком.
6. Если в дальнейшем модуль будут видоизменять, точки его крепления к раме останутся неизменными.



При постройке модульного блока автомобилисты консультировались с врачами Нижегородского территориального центра медицины катастроф. Какой из вариантов пойдет в серию, завод решит после консультаций с медицинской общественностью страны.

Стоит добавить, что АСМП класса С производитель может оснастить телекоммуникационным комплексом — набором камер, мониторов и систем высокоскоростной мобильной связи — который позволяет организовать удаленное консультирование медицинской бригады специалистами непосредственно во время обследования пациента. Таким образом, возможно лечение больных в самых удаленных точках страны под наблюдением опытных врачей.

НАРУШЕНИЕ И НАКАЗАНИЕ

ВПЕРВЫЕ ЗА 30 ЛЕТ РОССИЙСКАЯ САНКЦИОННАЯ ПОЛИТИКА В ОТНОШЕНИИ НАРУШИТЕЛЕЙ ПДД ПЕРЕШАГНУЛА ЧЕРТУ УВЕЩЕВАНИЙ И ПО НЕКОТОРЫМ ПОЗИЦИЯМ СРАВНЯЛСЯ СО ШТРАФАМИ СОВЕТСКОГО ПЕРИОДА. «АВТОПАРК» РЕШИЛ СОПОСТАВИТЬ СУММЫ НАКАЗАНИЙ ПРОШЛОГО И НАСТОЯЩЕГО...

› ВАЛЕНТИН ОЖГО, ФОТО АВТОРА

АЛКОГОЛЬ И ВОЖДЕНИЕ НЕ СМЕШИВАТЬ

Для сравнения соотношений по нарушениям возьмем 1990 и 2020 годы. В рассматриваемые периоды самая крупная расплата доставалась

тем, кто управлял транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. Тогда и сейчас эта сумма не имела минимальной или максимальной градации — единая шкала с конкретным размером взыскания. Повторное наказание

не в счет. В 1990-м попавшегося первый раз за езду в нетрезвом виде наказывали штрафом в 200 руб., что практически соответствовало средней месчаной зарплате по Союзу (248,4 руб.).

Относительно доллара сравнивать упомянутую

сумму финансовой порки некорректно, поскольку у Госбанка СССР по официальному курсу шла одна политика, черный рынок оценивал заокеансскую валюту по-своему, а на прилавке кооперации мясо или сало уже отпускалось по собственному



ценнику. Потому отойдем от сложившейся традиции все примерять к шелестящей «зелени» и справедливости ради возьмем за отправную точку сопоставления натурпродукт. Сравниваем. За 200 руб. в 1990 году получилось бы взять 86,9 кг самой настоящей «Докторской» по 2,30 советских рублей за кило. Упомянутой суммы также хватило бы для покупки свиной туши весом 95,2 кг по цене 2,1 руб./кг.

В настоящее время штраф 30 000 руб. за такой же проступок в первый раз по эквиваленту соответствует покупке 125,5 кг свинины. Это если бы вы делали покупку в торговой сети эконом-класса столичного региона в середине августа по цене 239 руб./кг. Магазины с более высокой накруткой розничных цен в расчет пока не берем.

Таким образом, пьяный за рулем за один штраф лишает себя, условно говоря, почти 20-месячной порции мяса: рекомендованная диетологами норма составляет не менее 75 кг мяса на человека в год, то есть где-то 6,25 кг в месяц. Сопоставлять современный штраф с «Докторской» не будем, поскольку от настоящей колбасы той далекой поры сейчас осталось только название.

Для гурманов найдем другое сравнение. Если, к примеру, взять картошку по 11 коп./кг в 1990 году, то на 200 руб. тогда выходило 1818,2 кг клубней среднего размера. В предпоследний год советской власти была еще в продаже более дорогая отборная картошка по 15 копеек, ее получилось бы купить чуть меньше — всего 1333,3 кг, но и этого количества хватило бы семье из четырех человек на три зимы. Сейчас за 30 000 руб. купить получится меньше — около тонны клубней, дорогой пошел овощ. Но, условно, на две зимы с небольшим тоже хватило бы.

1. В плотном транспортном потоке не до скорости, главное не заезжаться и не оказаться на перекрестке в случае образовавшегося затора. Такого в Правилах 30-летней давности не было...

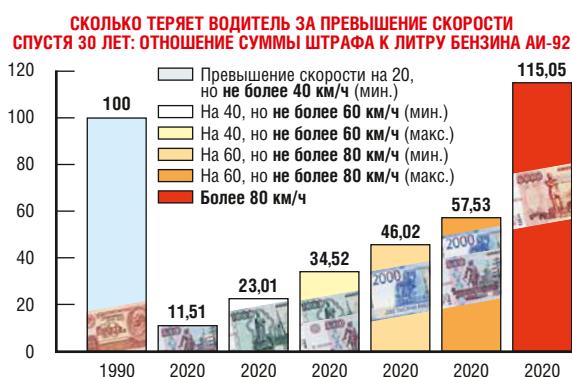


Не следует забывать, что 30 лет назад уличенного в пьяной езде человека, будь он за рулем мотоцикла, легковушки, грузовика или автобуса, лишили водительских прав как минимум на 12 месяцев, хотя могло быть и три года. В настоящее время такого нарушителя сперва ограничивают вождение ТС на полтора-два года, а при повторном правонарушении — на три.

Что касается санкций за повторное нарушение, то советские меры наказания были не очень-то гуманными к севшим за руль в нетрезвом состоянии. Особенно это касалось водителей, имеющих водительское удостоверение с разрешающей отметкой в графах С, Д и Е: у повторно уличенных в течение года профессионалов отчуждали права на срок от трех до пяти лет. Водители «Совтрансавто» уже после первого сигнала из ГАИ вообще лишились «хлебного» места без возможности восстановления в рядах элитного состава, работающего на международных маршрутах.

Если автолюбители и хорошо характеризующиеся по работе водители развозных грузовиков еще могли отделаться штрафом, то к водителям автобусов очень часто и без рассмотрения каких-либо смягчающих обстоятельств применялась статья 211.1 УК РСФСР,

В РАССМАТРИВАЕМЫЕ ПЕРИОДЫ САМАЯ КРУПНАЯ РАСПЛАТА ДОСТАВАЛАСЬ ТЕМ, КТО УПРАВЛЯЛ ТРАНСПОРТОМ В СОСТОЯНИИ АЛКОГОЛЬНОГО ОПЬЯНЕНИЯ.



предусматривающая наказание в виде лишения свободы на 1 год или исправительных работ сроком до 2 лет. Кормилец, находящийся на «казенных харчах» целый год, по состоянию на 1990 год в среднем до этого получавший в кассе автопредприятия каждый месяц 280 руб., лишал семейный бюджет дохода в 3360 руб. За такие деньги, если добавить 140 руб., можно было бы купить однокомнатную квартиру или же автомобиль ЗАЗ-968. Нынче при изъятии прав на полтора года водитель автобуса при средне-

месячной зарплате по России 48 310 руб. за этот период недосчитается заработка в семейном бюджете 869 580 руб. Припишите сюда еще 30 000 руб. на уплату штрафа за управление транспортом в алкогольном состоянии. За такие деньги можно купить Lada Vesta Cross в начальной комплектации.

ЭХ, РАЗ, ЕЩЕ РАЗ...

В настоящее время за повторную езду в нетрезвом виде вы-

писывают штраф в размере 50 тыс. руб. На эти деньги можно купить 209,32 кг свиного охлажденного окорока без кости. Действующая российская величина взысканий за управление транспортом в пьяном виде по денежному выражению еще далека от европейской, а вот в натурпродуктах опередила — покупная способность разная.

В Германии при уровне алкоголя в крови выше 0,5 промилле (не более 0,5 л пива или бокала вина) водитель на первый раз подвергается штрафу 500 евро. По курсу ЦБ на середину августа это соответствует 43 412 руб. Повторное вождение автомобиля в нетрезвом виде там карается штрафом в 1000 евро и лишением прав на срок до 3 ме-

сяцев. Есть наказание и за третье нарушение — 1500 евро и лишение права управления автомобилем на срок свыше 3 месяцев.

Сравним, что теряет при повторном нарушении немецкий и российский водитель. У нас повторный штраф составляет 50 000 руб., или 578,6 евро. За эту сумму в супермаркете экономкласса можно приобрести 209,32 кг свиного мяса. В Германии штраф за повторное управление в пьяном виде составляет 1000 евро, за которые в обычном немецком продуктовом магазине можно приобрести 154,09 кг отборной свинины. Разницу уловили?

Не забываем, что в Германии ко всем видам нарушения также начисляются баллы

в водительской карточке, которые по своему санкционному значению серьезнее штрафов: стоит набрать 8 баллов и — прощай права. К слову, эту накопительную схему немцы позаимствовали у нас. В России ее отменили, но все возможно. Не стоит радоваться за немцев по поводу короткого двух- или трехмесячного лишения прав. Это всего лишь разминка в порке: если содержание алкоголя в крови будет 1,1 промилле и выше — вы преступник, а ваше деяние считается уголовно наказуемым и дело рассматривает суд, который может назначить тюремный срок до 5 лет.

Что касается России, то в сравнении с советским штрафом современники по натурпродукту догнали и перегнали предков. Правда, для достоверности сразу нужно разграничить значение терминологии о повторном нарушении. Оно может быть и через три года после первого, когда уже почти позабылось первое нарушение, и штраф будет «мягким» — 50 000 рублей. А бывает,

что и года не прошло, а срок предыдущего наказания не истек. Вот за такое деяние грозит штраф в минимальном размере 200 000 руб. (2311 евро), а в максимальном — 300 000 руб. (3471 евро), что позволило бы приобрести, соответственно, 836,82 и 1255,23 кг отборной свинины.

Впрочем, штрафа можно избежать: статья 264.1 УК РФ предусматривает замену финансового оброка обязательными работами на срок до 480 часов, принудительными работами или лишением свободы на срок до 2 лет.

ПО ПРЕЙСКУРАНТУ

Самое распространенное по современной статистике нарушение скоростного режима по размеру штрафа преодолело аналогичную меру советского прошлого. Правда, тогда наказание (10 руб.) шло без учета сверхнормативных скоростных величин. В настоящее время относительно превышаемого порога дозволенного вве-

САМОЕ РАСПРОСТРАНЕННОЕ НАРУШЕНИЕ СКОРОСТНОГО РЕЖИМА ПО РАЗМЕРУ ШТРАФА ПРЕОДОЛЕЛО АНАЛОГИЧНУЮ МЕРУ НАКАЗАНИЯ СОВЕТСКОГО ПРОШЛОГО.





дена градация по возрастанию взыскиваемой суммы с 500 до 5000 руб.

Водители советской поры, в основном, расплачивались рублем за превышение в населенном пункте или же в зоне действия знака с ограничением скорости. Их коллеги на современных магистральных, городских грузовиках попадают на такие же «засады». Нарушения предписаний знаков, требований разметки или проезда на заезжающий сигнал светофора тоже не чужды.

Многие считают, что ремень безопасности в автомобиле является современным атрибутом комплектации и на закате советской власти в перечне штрафов он не значился. Не верьте, обязательное применение ремней в СССР узаконено в 1979 году. Штраф за его игнорирование накладывался легкий — 5 руб., что в эквиваленте равнялось покупке 2,38 кг свинины или примерно 6,4 кг сахара. К слову, нынче не пристегнутый ремнем водитель или пассажир тоже одно из самых распространенных нарушений. Оно наказывается штрафом 1000 и 500 руб. соответственно.

Для современного водителя подобный эквивалент намного серьезнее, чем коллеге из советского периода, поскольку финансово-продовольственный оброк равен 4,19 кг свинины. Впрочем, относительно европейских штрафов за такое же нарушение наши водители впадут в легкий шок.

В современном списке нарушений и наказаний за несоблюдение требований ПДД есть много позиций, которых в СССР просто не могло быть. К примеру, разговор водителя во время управления ТС по телефону (штраф 1500 руб.), езда на автомобиле с чрезмерной тонировкой (500 руб.), управление ТС без ОСАГО (800 руб.), выезд на перекресток в случае об разовавшегося затора (1000 руб.), движение по выделенной полосе для маршрутного транспорта (1500 руб. в Москве и 3000 руб. в Санкт-Петербурге).

Мировая практика показывает, что прирост штрафных санкций и сумм за нарушение ПДД полного успеха ни одна страна не добилась, хотя позитивные результаты есть. Эффективность, в основном, достигается повышением культуры вождения, заботой о водителе в виде предоставления ему дорог хорошего качества и высоких стандартов безопасности на ней, так и инфраструктуры. С другой стороны, водители все больше начали осознавать значимость написанных самой жизнью норм поведения на трассе. И хотя в России желающих раскошелиться за нарушение ПДД большущими добровольно-принудительными взносами в казну становится все меньше, пресловутое «авось пронесет» по-прежнему бьет по карману, здоровью и даже жизням участников дорожного движения. 

НОВЫЙ MAN

СКОРО В РОССИИ



#простоМОЙгрузовик

#SimplyMyTruck



реклама

Узнайте больше: 8 800 250 55 22;
www.mantruckandbus.ru





ВАРИАНТЫ ДЕЙСТВИЙ

МИРОВОЙ РЫНОК АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК СТОИТ НА ПОРОГЕ НЕБЫВАЛЫХ ПОТЕРЬ: ПО ПРОГНОЗУ IRU, ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ СЕКТОР ЭКОНОМИКИ В НЫНЕШНEM ГОДУ УМЕНЬШИТ ОБЪЕМЫ УСЛУГ НА 18% И ПОТЕРЯЕТ НЕ МЕНЕЕ 550 МЛРД ЕВРО. СНИЖЕНИЕ ГРУЗООБОРОТА И ПОВЫШЕННАЯ КОНКУРЕНЦИЯ СТАВЯТ ВОПРОС РЕНТАБЕЛЬНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ОЧЕНЬ ОСТРО. КАК АДАПТИРОВАТЬСЯ К СТРЕМИТЕЛЬНО ИЗМЕНЯЮЩИМСЯ УСЛОВИЯМ? › ВАЛЕНТИН ОЖГО, ФОТО АВТОРА И CORDIANT

Текущая экономическая ситуация существенно повлияла на транспортно-логистическую отрасль. Понимая потребности автоперевозчиков, компания Cordiant провела практическую онлайн-конференцию «Инструменты оптимизации затрат автопарков в новых реалиях». К многочисленной аудитории руководителей, специалистов российских транспортно-логистических компаний примикинули технологические провайдеры, управленцы отраслевых объединений, аналитики. Всех интересовало одно: уменьшение затрат автопарков в не простых условиях оказания транспортно-логистических услуг и поиск бизнес-рецептов выживания. Для начала участникам пришлось спрогнозиро-

вать дату окончательного восстановления грузовых автоперевозок. Из более четырех сотен участников онлайн-конференции 44% аудитории ответило, что это наступит лишь в конце 2021 года. Прогноз на окончательное восстановление грузовых автоперевозок не ранее 2022-го и даже позднее дали 29%. Только 26% опрашиваемых высказались за разрешение кризисного периода к концу 2020 года. Это округленные данные, цифры в долях после запятой суммарно составили 1%.

Таким образом, в ближайшие год-полтора свет в конце туннеля вряд ли забрезжит: кризисные явления растянутся по ряду причин, так или иначе взаимосвязанных между собой в одну цепочку. Как подчеркнула

стратегический аналитик Cordiant Мария Дубинина, экономический спад коснулся всех участников транспортно-логистической отрасли. А поскольку наша экономика никогда не умела быстро восстанавливаться после кризиса, то и в этот раз возрождение будет медленным.

Для примера эксперт использовала данные повторяющихся скачков ВВП России и грузооборота автотранспорта страны за 13 лет. В основу взята статистика возвращения кривой с 2009 и 2015 годов, то есть после самых сильных кризисных обвалов. Все идет к тому, что грузооборот по итогам 2020-го останется ниже нулевой отметки и поднимется к былым итогам лишь по результатам 2021-го.

В МИНУСОВОЙ ЗОНЕ

Рынок склонился не только для автопревозчиков. В труднейшей ситуации оказались автопроизводители, лизинговые компании, кредитные организации и даже магазины розничной торговли, без роста которой не будет взлета грузовых автомобильных перевозок. Однако в ближайшее время розница не поднимется, поскольку доходы населения находятся в низкой отрицательной зоне. Если в 2008 и 2009 годах максимальное падение доходов населения составляло 5%, в 2014-м и 2015-м этот показатель ушел в минус на 6%, то во II квартале 2020 года, как сообщил Росстат, падение было 8%. Хуже было разве что в далеких 1990-х, к рекорду которых по уровню падения доходов населения мы приближаемся.

На российской торговой площадке грузовой техники статистика долго продержится в красном поле. В нынешнем году, если не будет новых потрясений, продажи магистральных и развозных грузовиков всех категорий уйдут в минус ориентировочно на 17%. Могло бы все обернуться еще хуже, но максимальную цифру падения сбыта аналитики не стали выводить,



ОПТИМИЗАЦИЯ ЗАТРАТ

ЭКОНОМИКА



взяв усредненное число из надежды на льготный лизинг и господдержку. Во-первых, он поможет загрузить отечественный автопром заказами. Во-вторых, с этой же целью планирующиеся на 2021 и 2022 годы госзакупки грузовой техники перенесены на 2020-й. Такие меры правительства частично позволят сдержать обвал в сбыте, сохранить рабочие места и не дадут автозаводам остановить производство.

Эксперты заверили: падение спроса на рынке грузовиков России не обусловлено насыщением торговой площадки. До съесты еще далеко. Впрочем, до выхода из кризиса тоже не очень близко: фуры реже выходят в рейс, все больше стоят на приколе. На коротком плече городских и пригородных перевозок тоже спад. Затраты автопарков при этом растут. Самая существенная статья затрат в бизнесе наших автохозяйств коснулась топлива. Больше половины участников онлайн-конференции указали именно на это (55%), сдвинув затраты по покупке техники на вторую позицию (19%). Третье место (13%) в статьях расходов автопарков занимает заработная плата водителей. Далее идут техобслуживание и ремонт (9%), шины (3%) и прочие, как прямые, так и косвенные, затраты, на долю которых суммарно выпало 10%.

ЭКОНОМИКА ДОЛЖНА БЫТЬ ЭКОНОМНОЙ

Старшее поколение наверняка помнит эту фразу, над которой все по-

следнее десятилетие прошло-го века потешались пролезшие в политику реформаторы. Потом страсти поутихи. И только сейчас многие поняли, что «дорогой Леонид Ильич» был прав: экономика всегда нуждается в продуманной программе бережливости. В нынешней кризисной ситуации вопросы оптимизации затрат обрели небывалую актуальность, поскольку указывают прямой путь к повышению эффективности. Все начинается с простейшего.

К слову, тема шин, их правильного подбора, умелой эксплуатации в ходе онлайн-конференции поднималась не раз. Бренд-менеджер отдела грузовых шин Cordiant Алексей Каплун, к примеру, в своем выступлении сделал акцент на решениях по оптимизации затрат за счет эксплуатации грузовых шин Cordiant Professional. По его словам, когда в 2014 году предприятие выпустило на рынок эту линейку, то попутно закрепило за ней сервисное сопровождение. Сбыт резко рванул вверх, загрузка конвейера вышла на проектную отметку. Это позволило за пару лет в пять раз увеличить долю бренда на шинном рынке РФ. По итогам 2019-го она составила 19,1 %. Такой результат позволил разделять первое место на торговой площадке страны с шинами КАМА (НКШ).



МОЩЬ. ИНТЕЛЛЕКТ. КОМФОРТ

- ГАРАНТИЯ 3 ГОДА ИЛИ 540 ТЫС. КМ. ПРОБЕГА
- ПОЛНЫЙ СЕРВИСНЫЙ КОНТРАКТ ВКЛЮЧЕН В СТОИМОСТЬ
- КАБИНА ШИРИНОЙ 2,5 М. С РОВНЫМ ПОЛОМ
- СНИЖЕННЫЙ НА 10% РАСХОД ТОПЛИВА*

*ПО СРАВНЕНИЮ С ПРЕДЫДУЩИМ ПОКОЛЕНИЕМ СЕДЕЛЬНЫХ ТЯГАЧЕЙ КАМАЗ (К4)



КАМАЗ - 54901

КАМАЗ-ЛИЗИНГ.
ВСЕГДА ВЫГОДНО.

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

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

МАРИЯ ДУБИНИНА
СТРАТЕГИЧЕСКИЙ АНАЛИТИК CORDIANT



После кризисов в 2008 и 2014 годах экономика не смогла быстро отскочить от обвальных результатов и так же живо на-верстать потерянное. С учетом того, что сейчас имеем низкие цены на нефть, от чего зависит наша экономика, восстановление будет медленным и, скорее всего, болезненным. Еще одно: наша экономика подошла к нынешнему кризи-су ослабленной. Во-первых, в 2019-м нам подняли НДС, мол, это нужно было для ак-тивного динамического ро-ста. В результате мы ока-зались в той ситуации, когда налоговое давление усилилось, а роста не на-блудается. Так что в средне-срочной перспективе роста мы не увидим.

Не ушли западные санкции, которые никуда не денутся ни сейчас, ни в следующем году. Это второе. В-третьих, ска-зывается ослабление курса рубля, которое мы наблюдали и в прошлом году, ощущаем его и сейчас. Вопреки принимае-мым Центробанком мерам рубль слабеет, и думаю, что тренд на ослабление будем наблюдать и дальше. Потому в 2020-м все негативные прошлогодние факторы усугубились и усили-лись. К этому добавилось падение спроса на грузоперевозки и рост издержек автопревозчиков.

АНДРЕЙ ПОПОВ
ДИРЕКТОР ПО ЗАКУПКАМ РОССИЙСКОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ
XPO LOGISTICS



Частично нужный инструмен-тарией экономии лежит на по-верхности. Наш взгляд упал на... эксплуатацию шин. Соблюдение некоторых правил и контролей позволило нам повысить без-опасность и при этом выгодно сэкономить. Наш проект так и называется — «Выгодная безопасность». Начали с кон-тrolя выставления правиль-ного давления в шинах. В ре-зультате этого срок службы шин увеличился от 5 до 15% в зависимости от того, где эксплуатируется транспорт-ное средство. Топливная эконо-мичность поднялась, здесь нам удалось снизить затраты на полтора процен-

та. Это позволило подтянуть КТГ, так как транспортное средство реже останавливалось на шино-монтаж. Мы дооборудовали наши ТС системой мониторинга. Теперь отслеживаем давление и температуру во всех шинах наших автопоездов. В кабине водителя стоит монитор, куда стекается вся информация по каждойшине. Аналогичные дан-ные передаются в режиме реального времени механикам ав-топарков. При критических отклонениях система подает сигнал, вынуждая водителя остановиться и устранить проблему.

с такой же долей. Отрыв от других брендов оказался солидным. Как следует из выступления эксперта, Bridgestone по итогам 2019 года в шинной емкости РФ имеет нишу 9,8%, Michelin — 6,7%, Good-year — 6,6%, Continental — 6,4%.

«Четко ориентировать-ся во всем многообразии поставщиков и знать все козыри, которые могут быть предложены со сто-роны производителя, — верный путь к разумному расходованию бюджетов. В текущих реалиях на-правления грузовых шин мы понимаем: мало иметь технологичный и надеж-ный продукт, необходим более прогрессивный под-ход в связке "продукт — сервис"», — сказал Алексей Каплун.

Предложенный посту-лат привлекательности шин Cordiant Professional с прилагаемым сервис-ным сопровождением и финансовыми стимула-ми сработал. К примеру, автохозяйство с парком 100 магистральных тя-гачей с полууприцепами только на одном шино-монтаже (1200 руб. х 1200 колес) получает экономию 1 400 000 руб. Если упомянутую сумму конвертировать в ре-альный продукт, то это половина стоимости до-бротного низкорамного трака «Челябормаш» с фронтальным заездом и двухскатной ошиновкой всех трех осей. При пере-счете на заработную плату, когда, по дан-ным «Дальнобойщика в России», средний размер оплаты труда водителя в мае 2020 года составлял 66 826 руб., этой суммы хватило бы на выплату месячного заработка поч-ти 21 труженику руля.

... И ЕЩЕ РАЗ УЧИТЬСЯ

В компании «ТРАСКО», которая в условиях паде-ния объемов перевозок сумела сохранить штат менеджеров всех отделов и водительский состав,

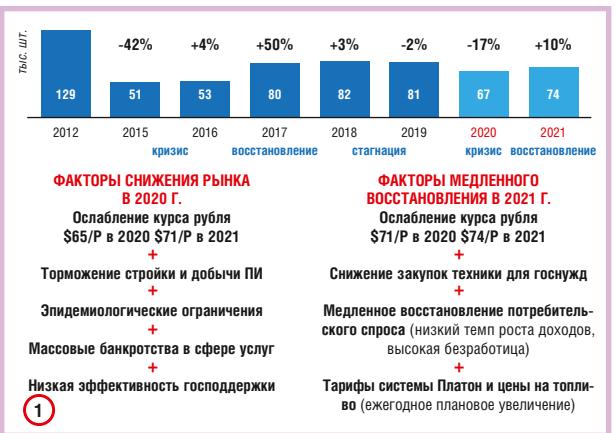
к решению задач подошли комплексно. Едва ли не ос-новным инструментом оптимизации затрат стал курс обучения водителей экономичному вождению. Как показывает опыт, на расход топлива влияет не только правильно вы-бранный скоростной ре-жим, но и количество тор-мажений, притормажива-ний, использование инер-ции, правильный режим движения по неровному рельефу и т. д. По словам заместителя руководителя филиала «ТРАСКО» в Твери Михаила Шипилева, в сбе-стоимости перевозок за-траты топлива составляют порядка 30%.

Для бережного ис-пользования топливного ре-сурса создан курс со-вершенствования ма-стерства вождения. Для этого в «ТРАСКО» введена должность инструктора-наставника, который про-водит обучение, контро-лирует и, при необходи-мости, консультирует во-дителя по оптимальному стилю вождения. Помимо этого идет «...повышение професиональной компе-тентности, что позволяет минимизировать риск ошибки водителей при ра-боте с документами, фор-мирует ответственное от-ношение к эксплуатации техники и снижает воз-можные непроизводитель-ные затраты вследствие допускаемых ошибок».

Тема уменьшения за-трат на приобретение топлива в рамках анти-кризисных предложений звучала часто. Например, руководитель аналити-ческой группы компании MegaResearch Елена Иваньшина прошлась по реальным резуль-татам развития рынка газомоторной техники и ее инфраструктуры. Экономическая эффек-тивность перехода на аль-тернативное топливо уже доказана на практике: владелец большегрузной CNG-техники (сжатый природный газ) экономит больше 550 руб. на сотне километров пробега отно-сительно машин с дизель-ными моторами.

ОПТИМИЗАЦИЯ ЗАТРАТ

ЭКОНОМИКА



Версии LNG-техники (сжиженный природный газ) перевозчикам тоже интересны, поскольку у нее в три раза меньшее количество остановок для дозаправки, более быстрая заправка, меньший вес баллонов и высокая надежность самой топливной системы. На одной заправке LNG-грузовик может пройти 1000 и даже 1500 км. Однако по прямой экономии такие машины менее привлекательны, поскольку там снижение затрат относительно дизельной версии мотора составляет 350 руб. на каждые 100 км пробега.

В первом и во втором случаях развитие газомоторного транспорта тормозится слабой заправочной инфраструктурой. Пусть и не такими желанными темпами, но этот сегмент развивается. Практическим опытом эксплуатации газомоторной техники поделился руководитель направления техники на альтернативных видах топлива компании Scania Иван Папазов.

1. Прогноз продаж грузовиков с указанием факторов снижения сбыта в 2020 году и его медленного восстановления в 2021-м.

Свое видение антикризисных мер участникам конференции представили заместитель директора по продажам Ford Trucks в России Артем Закурдаев, коммерческий директор PEAK Chemicals Дмитрий Ефремов и директор продуктового офиса BIA-Technologies Антон Рудашевский. Участники онлайн-конференции пришли к мнению, что виртуальная интеллектуальная площадка компании Cordiant позволила лучше разобраться в текущей ситуации. Удалось не только оценить происходящие процессы, но и частично выработать реальные инструменты оптимизации затрат и повышения эффективности управления грузовым автопарком. Добавим, что конференция по данной тематике в формате онлайн была реализована впервые.

**МОЩЬ.
ИНТЕЛЛЕКТ.
КОМФОРТ**



- ЭКОНОМИЧНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ DAIMLER 401 Л.С.
- ВЫСОКАЯ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ – 25,5 Т.
- САМОСВАЛЬНАЯ ПЛАТФОРМА 16 М³ ИЗ ИЗНОСОСТОЙКОЙ СТАЛИ



КАМАЗ-6580

**КАМАЗ-ЛИЗИНГ.
ВСЕГДА ВЫГОДНО.**

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

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



1. Справа от рулевого колеса расположены ручник, тахограф и клавиши включения коробки отбора мощности и блокировки дифференциалов.



FORD НА БУКВУ D

FORD TRUCKS 4142D > ПОЛНАЯ МАССА: 39 000 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ: ИЮЛЬ 2020 Г. > ЦЕНА: ОТ 8 800 000 РУБ.

В РОССИИ СТАРТОВАЛИ ПРОДАЖИ ТЯЖЕЛОГО СТРОИТЕЛЬНОГО САМОСВАЛА FORD TRUCKS 4142D С КУЗОВОМ GRUNWALD. МАШИНА С КОЛЕСНОЙ ФОРМУЛОЙ 8x4 СПОСОБНА ПЕРЕВОЗИТЬ ДО 26 ТОНН НЕРУДНЫХ МАТЕРИАЛОВ. И ШАССИ, И НАДСТРОЙКА — ОТЕЧЕСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА > МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО АВТОРА

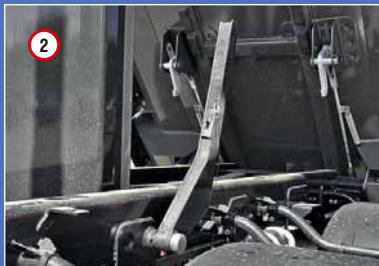
Xорошие новости пришли из самого западного российского региона — Калининградской области. Оттуда начали поступать строительные самосвалы с колесной формулой 8x4. Шасси и надстройка местные, и в этом большой плюс. Если раньше шасси Ford Trucks гнали в Центральную Россию, чтобы здесь «поженить» их с кузовом, то сейчас из нашего самого западного российского анклава приходит готовая машина.

Оснастить ее самосвальным кузовом взялась компания Grunwald, чей завод находится в Калининграде, как и предприятие «Автотор», на котором собирают грузовики Ford Trucks. Все это позволяет предложить российским клиентам оптимальные сроки исполнения заказов.

Руководствуясь поговоркой — встречают по одежке, вначале опишем кузов. Самосвальная платформа Grunwald F22-SH-II типа half-pipe объемом около 22 м³ и внутренней длиной 6590 мм изготовлена из износостойкой стали Hardox 450 и сертифицирована по программе Hardox in my body (защита от подделок). Толщина стенки кузова — 5 мм, днища — 7 мм. Боковой борт сделан из единой цельногнутой детали, которая не имеет дополнительных сварных швов, что сказывается на прочности кузова. Задний откидной борт установлен на мощных проушинах с двумя механическими запорами. Для того чтобы кузов достойно сопротивлялся коррозии, его перед покраской обрабатывают на дробеструйной установке, а затем

наносят лакокрасочный слой, который базируется на эпоксидной и полиуретановой основах. Внешний вид современных самосвалов неразрывно связан с такими понятиями, как качество, надежность, ресурс. И производители это хорошо понимают.

По левому борту кузова имеется ухватистая лестница — этим обязательным атрибутом для обслуживания надстройки водители пользуются при разворачивании или уборке тента. К передней стенке кузова крепится кронштейн с запасным колесом и лебедкой. Кузов обогревается отработавшими газами. Входная часть газоходов, выполненная в средней части днища, обеспечивает формирование теплой зоны по всей нижней части кузова. При этом кран переключе-



ния режимов «зима-лето» расположена на внутренней стороне рамы. Учитывая неудобный доступ к защонке, в таком узле был бы хороший пневматический актуатор, однако здесь мы видим решение, где необходимо физическое участие водителя. Сочетем это за минус.

Фронтальный гидроцилиндр Binotto обеспечивает опрокидывание кузова на угол 48–50°. Максимальное рабочее давление — 200 бар. Важный нюанс — кузов оснащен стабилизатором.

Четырехосное шасси Ford Trucks — оптимальная база для 40-тонной машины с точки зрения нагрузок. У грузовика усиленная рама: высота сечения лонжеронов — 287 мм, толщина профиля — 10 мм. Повышенная прочность конструкции достигается применением вставок «лонжерон в лонжероне».

Передняя подвеска зависимая рессорная, причем рессоры малолистовые (в пакете 4 листа), задняя — рессорно-балансирная. Осевые нагрузки у Ford 4142D вполне серьезные: по 7800 кг на каждую из двух рулевых осей и 26 800 кг на заднюю тележку. Однако с соблюдением установленных весовых ограничений всё в полном порядке. В верхней части балансирная подвеска дополнительно усиlena А-образными реактивными штангами. Тормоза барабанные с ABS, есть вспомогательный моторный тормоз мощностью 340 кВт.

Машина с колесной формулой 8x4 оснащается 12,7-литровым турбодизелем Ecotogd FHT5 (420 л. с., 2150 Нм при 1300 об/мин). Соответствие экологическому классу Евро-5 обеспечивается нейтрализатором SCR. У ма-

2. Для дополнительной фиксации кузова в опрокинутом положении используется металлическая штанга.

3. Задний откидной борт на мощных пружинах имеет два механических запора.

4. Борта и основание кузова выполнены из стали Hardox 450.

5. Угол подъема кузова составляет 48–50°.





FORD TRUCKS 4142D

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	8x4
Снаряженная масса, кг	16 700
Полная масса, кг	39 000
Габариты (длина/ширина/высота), мм	9370/2450/3250
Колесная база, мм	5100
Объем топливного бака, л	315
Двигатель:	
типа	дизельный, рядный, с турбонаддувом, Евро-5
рабочий объем, см ³	12 700
мощность, л. с. при мин ⁻¹	420 при 1800
крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	2150 при 1300
Коробка передач	механическая, 16-ступенчатая
Подвеска	
передняя	рессорная
задняя	рессорно-балансирная
Тормоза	барабанные с ABS
Размер шин	315/80R22,5
ЦЕНА	
Базовая, руб.	от 8 800 000
СЕРВИС	
Заводская гарантия	2 года без ограничения пробега
Межсервисный пробег	30 000 км
КОНКУРЕНТЫ	Iveco Trakker AD410T42H, KAMA3-65801-68, Scania P440 B8x4HZ



Сиденье Grammer с множеством регулировок и обогревом.



Отсутствие дистанционного привода заслонки обогрева кузова.

соответствующее клеймо на крыше ступицы.

Кабина самосвала хорошо известна российским перевозчикам по седельным тягачам Ford серии H566 (Cargo), которые пришли на наш рынок в 2016 году. Пока предлагается машина с дневной, но по желанию заказчика импортер может оснастить самосвал кабиной со спальным местом. В любом случае, оба варианта предусматривают четырехточечную пружинную подвеску. Именно рассматривая кабину, можно догадаться, что корни нынешнего самосвала Ford Trucks лежат в некогда популярном семействе Ford Cargo. Родство выдают

небольшие треугольного вида окна в нижней части дверей. Это наследие развозного среднетоннажника, каковым раньше являлся грузовик, прежде чем стал тяжелым самосвалом. При маневрировании на дороге или стройплощадке эти окошки не будут лишними.

Чтобы забраться на капитанский мостик, нужно преодолеть три ступени, нижняя — с подвижным подвесом. В дверном проеме удобные поручни. Дверь открывается не на 90°, а меньше. Тестовый самосвал чистый, но на рабочей машине водитель наверняка испачкается о грязное крыло. Зато «кокпит» самосвала — мечта любого драйвера. Кресло производства известной фирмы Grammer с множеством регулировок и обогревом идет в базовой комплектации. Учитывая назначение машины, ее подвеску и то, что самосвал не всегда ездит груженым, такое сиденье — огромный плюс. Руль регулируется в двух плоско-

1. Надрамник крепится к раме не жестко, а через пружины.
2. Мости задней тележки выдерживают нагрузку по 13 400 кг.
3. В передней подвеске используются малолистовые рессоры.



шины нет сажевого фильтра или системы рециркуляции отработавших газов, а есть 55-литровый бак для реагента AdBlue. В паре с двигателем трудится механическая 16-ступенчатая коробка передач ZF 16S2230 Ecosplit с повышающей высшей передачей. Эксклюзивный дистрибутор Ford Trucks в России, компания Turbotrucks, в качестве опции может оснастить самосвал новой роботизированной коробкой передач ZF TraXon.

Конструктивные особенности ведущих мостов — мощная литая балка, разнесенная главная передача с бортовыми редукторами, наличие принудительной блокировки межосевого и межколесных дифференциалов. Стоит добавить, что мосты — собственной разработки Ford Trucks, о чем свидетельствует



ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ

НАДЕЖНО. За опрокидывание кузова отвечает гидравлика Binotto.



НЕОБЫЧНО. Клавиши подъема и опускания кузова расположены на передней панели.



- 4. Небольшие окна в нижней части дверей корнями уходят к семейству Ford Cargo.
- 5. На крышках ступиц ведущих мостов хорошо видно клеймо Ford.

стях, приборная панель по ощущениям скорее легковая, чем грузовая. Между спидометром и тахометром имеется табло, на котором отображается включенная передача.

Все основные тумблеры и переключатели органично сгруппированы. Слева от рулевой колонки, как и положено самосвалу, установлены клавиши управления подъемом кузова. Именно клавиши, а не традиционный кран, наподобие стояночного тормоза. Рядом блок управления светом. Справа от рулевого колеса расположен рычаг ручного тормоза, тахограф, ниже которого магнитола с уже подзабытым именем Grundig. На ветровом стекле, обогреваемом, кстати, вверху, слева нанесена памятка водителю о том, как пользоваться коробкой передач, чтобы не «заблудиться» в переключении ступеней делителя и демультипликатора. Несколько расстроило, что даже на холостом ходу в кабине было шумновато. Впрочем, это самосвал, а не лимузин, да и на ходу Ecotogt оказался



не столь голосистым. Головной свет яркий, задние фонари в защитном кожухе с крупной решеткой: очистить прибор от грязи можно не снимая защиты, это удобно.

Учитывая недавние коронавирусные каникулы и отмену всех значимых автовыставок, появление новой модели российского самосвала — событие. Сегмент тяжелой строительной техники, и без того достаточно насыщенный, получил еще одного, надо полагать, сильного игрока. У него есть все шансы потягаться как с образцами отечественной самосвальной техники, так и с машинами, сделанными на базе грузовиков «большой семерки». Да, если вы не догадались, что обозначает буква D в названии самосвала, подсказываю: D — Dumper. В переводе с английского — самосвал.

Сила внутри

Моторное масло для работы в жестких условиях





ПЕРВОМУ ИГРОКУ ПРИГОТОВИТЬСЯ

JAC N350 > ПОЛНАЯ МАССА: 35 000 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ: АПРЕЛЬ 2020 Г. > ЦЕНА: ОТ 4 900 000 РУБ.

ТРЕХОСНЫЙ САМОСВАЛ JAC N350 УСПЕШНО ПРОШЕЛ РОССИЙСКУЮ СЕРТИФИКАЦИЮ. МАШИНА С 20-КУБОВЫМ КУЗОВОМ СПОСОБНА ПЕРЕВОЗИТЬ 18,5 ТОНН ИНЕРТНЫХ МАТЕРИАЛОВ. ПО СУТИ, ЭТО ПЕРВЫЙ ТЯЖЕЛЫЙ САМОСВАЛ В ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ГАММЕ КИТАЙСКОГО ПРОИЗВОДИТЕЛЯ JAC MOTORS > МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО АВТОРА

Сегмент тяжелых строительных самосвалов на нашем рынке, на котором и так конкуренты буквально бортами задевают друг друга, должен принять в свои ряды новичка. Компания JAC, до недавнего времени известная в России своими среднетоннажными грузовиками серий N и пикапом T6, решила выступить в высшей лиге.

Даже при первом взгляде на машину становится понятно — она сделана с широким применением узлов и агрегатов, построенных в кооперации с крупнейшими ми-

ровыми брендами. На это же обращает внимание импортер «Джак Автомобиль», хотя как может быть по-другому? Иностранный бизнес работает в КНР только при условии создания совместного производства с местными, иначе ему путь в страну закрыт. Поэтому у машины коробка передач Fast Gear, мосты JAC Benz, сцепление Valeo, тормозная система Wabco, рулевое управление Bosch, а гидравлика от Hyva. Можно спорить о качестве этих узлов и агрегатов относительно изделий оригинальных марок, но есть ли

смысла — оригинал тоже собирают в этой стране. Нынешнее качество техники оттуда заметно улучшилось, чем те же пять-семь лет назад. Так что здесь речь может идти лишь о более оперативной доставке запчастей для всего, что с клеймом made in PRC.

В основе самосвала рама лестничного типа, сечение лонжеронов 322x80 мм. Производитель подчеркивает, что рама делается из бесшовного листа. Передняя подвеска усиленная — в рессорах по 10 листов. Задняя тележка с рессорно-



СМОТРИ ВИДЕО



балансирной подвеской рассчитана на нагрузку в 26 тонн. Для уменьшения крена используются передний и задний стабилизаторы. Мотор — Weichai WP10. Такой часто встречается на грузовой технике из Китая, хотя его можно заметить и на некоторых моделях МАЗа. Это 6-цилиндровый 350-сильный двигатель с крутящим моментом 1600 Нм. Моторы от Weichai Power трудятся сегодня везде: от компактных генераторов и автомобилей самого разного назначения до судовых машин, которые стоят на океанских сухогрузах. Агрегат удовлетворяет нормам Евро-5, оснащен системой SCR — на это визуально указывает бак для реагента AdBlue. Компания утверждает, что расход топлива у двигателя один из самых щадящих — не более 35 л/100 км. К мотору в пару полагается 12-ступенчатая коробка Fast Gear 12JSD180T с прямой высшей передачей.



1. Передний противоподкатный брус и первая ступенька в кабину расположены очень низко.
2. У самосвала 12-ступенчатая коробка Fast Gear 12JSD180T с усиленным демультипликатором.
3. Дневная кабина получила спальное место шириной 650 мм.
4. Слева от сиденья расположен кран управления подъемом кузова.
5. Попадая в кабину, сразу бросаются в глаза размеры клавиши включения аварийной сигнализации.

Что касается кабины, то здесь все тоже сделано с оглядкой на традиции, но не европейские, а свои, азиатские — у самосвала дневная кабина со спальником. Если раньше такое сочетание изумляло наших перевозчиков, то теперь нет. Даже Ford Trucks для своих самосвалов стал опционально предлагать кабину со спальным местом. У JAC N350 спальник размерами 2180x650 мм. В остальном все как у собратьев по цеху — кабина на четырехточечной пружинной подвеске. Сиденье водителя необыкновенное, а с лейблом Johnson Controls. Оно на пневмоподвеске, регулируется в четырехплоскостях. Слева от сиденья, на обычном месте, расположен кран управления подъемом кузова. Впрочем, самобытные нотки все же есть: в кабине сразу бросаются в глаза размеры клавиши включения аварийной сигнализации. Снаружи, на облицовке, есть объемный раз-



ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



НАДЕЖНО. И впереди, и сзади у машины есть стабилизаторы поперечной устойчивости.



НЕОБЫЧНО. Кран обогрева кузова отработавшими газами «зима-лето» с пневмоприводом.

ноцветный шильд — Gallop. Что он обозначает — загадка даже для представителей компаний-импортеров. Зато кабину можно опрокинуть как механически, так и при помощи электропривода — отлично! А еще ключ зажигания снабжен кнопками дистанционного управления центральным замком.

Вот что точно не вяжется с обликом строительного самосвала, так это низко расположенный передний противоподкатный брус. Первая ступенька в кабину тоже расположена низко. Вдобавок она жестко закреплена, значит, оторвать ее настройплощадке — пара пустяков. Еще

1. Тестовый самосвал оснащен родным прямоугольным кузовом с бортами «вафельной» конфигурации.
2. Weichai WP10 — 350-сильный двигатель с крутящим моментом 1600 Нм.

из не совсем продуманных решений — весьма скромный объем бачка омывающей жидкости относительно площади ветрового стекла. Зато в базе идет предпусковой подогреватель двигателя и электрообогрев топливного фильтра. Самосвал строительный, но передняя и задняя светотехника ничем не защищена и открыта стихии, ветрам, камням и прочему. Недоглядили? Тестовый экземпляр предназначен для рынка Казахстана, оснащен стальным прямоугольным кузовом китайского производства — его можно определить по «вафельной» конфигурации бортов. Толщина днища — 8 мм,

бортов — 5 мм. Вертикальный задний борт снабжен шестью (!) запорами: два нижних замка дополнены четырьмя боковыми крюками. Разумеется, предусмотрен обогрев платформы отработавшими газами. Интересно, что заслонка переключения режимов «зима-лето» снабжена пневмоприводом. Это плюс. Несколько удивило крепление запасного колеса: скромный кронштейн на переднем борту и цепная лебедка — все это выглядело неким промежуточным решением, а не серийным вариантом.

Лестница для того, чтобы накрыть груз тентом, сделана по пра-

вому борту кузова. Неудобно, придется водителю обходить машину, но отечественный потребитель, скорее всего, увидит другую самосвалную платформу. В нашей стране на шасси, которое JAC Motors собирает крупноузловым способом в соседнем Казахстане, кузова будут изготавливать челябинское предприятие «Автомастер», торговая марка Amkar. Для JAC планируется составить линейку из 16-, 18- и 20-кубовых платформ.

В движении самосвал понравился. Небольшая тестовая трасса была воплощением хрестоматийного подъезда к любой стройплощадке: разбитый асфальт, щербатые бетонные плиты и гравийка. К пере-

ключению передач вначале были вопросы, но вскоре я к рычагу привык, и дело пошло. От тряской дороги спасала пневматика сиденья. Примечательно, что в тяжелой машине оказался очень легкий руль. А при включении блокировок в кабине включался противный зуммер — весьма остроумное решение для забывчивых.

Теперь о том, каковы перспективы новинки на нашем рынке. Если сравнивать его с одноклассниками-земляками по грузоподъемности, то JAC N350 идет почти на равных с Shaanxi SX3258 и FAW CA3250. Из наших, отечественных, он несколько «слабее» в этом вопросе, чем КАМАЗ-6580 и МАЗ-6501C5.

- 3. Кабина JAC N350 на четырехточечной пружинной подвеске.
- 4. Скромный объем бачка омывателя не соответствует площади ветрового стекла.
- 5. Удивило крепление запасного колеса. Выглядит как временное решение.
- 6. Задний борт фиксируется в транспортном положении еще и боковыми запорами.



JAC N350

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	6x4
Полная масса, кг	35 000
Габариты (длина/ширина/высота), мм	8820/2550/3450
Колесная база, мм	4100
Объем топливного бака, л	400
Двигатель:	
типа	дизельный, рядный, 6-цилиндровый, с турбонаддувом, Евро-5
рабочий объем, см ³	9726
мощность, л. с. при мин ⁻¹	350 при 1900
крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	1600 при 1200–1500
Коробка передач	механическая, 12-ступенчатая
Подвеска:	
передняя	зависимая рессорная
задняя	зависимая балансирная
Тормоза	барабанные с ABS
Размер шин	315/80R22.5

КОНКУРЕНТЫ

Shaanxi SX3258, Howo HW76, КАМАЗ-6580, МАЗ-6501C5

ЦЕНА

Базовая, руб. — от 4 900 000

СЕРВИС

Заводская гарантия — 200 000 км

Гидравлика опрокидывания кузова от Нува.

Передняя и задняя светотехника ничем не защищена.



- 7. Мосты JAC Венг имеют межколесную и межосевую блокировку дифференциалов, задняя тележка выдерживает нагрузку 26 тонн.
- 8. Кабину можно опрокинуть как механически, так и при помощи электропривода — отлично!

По нагрузке на заднюю тележку JAC N350 уступает FAW CA3250 и КАМАЗ-6520. А вот по объему кузова машина смотрится хорошо, оставив позади Shaanxi SX3258, Howo HW76, КАМАЗ-6580 и Scania P400 — разница составляет от 2 до 4 м³. А еще в активе у новичка репутация: JAC на своей родине является поставщиком тяжелой техники в вооруженные силы. Думаю, что без боя он и в России не сдастся. Тем более что заказ на первые 15 самосвалов компания уже получила.



ОТ КЭБА К ФУРГОНУ

ЛОНДОНСКАЯ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ, ИЗВЕСТНЫЙ АНГЛИЙСКИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ КЭБОВ, ИСПОЛЬЗУЕТ ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ ТАКСИ С РАСШИРЕННЫМ ФУНКЦИОНАЛОМ В КАЧЕСТВЕ ОСНОВЫ ДЛЯ СОЗДАНИЯ НОВОГО ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ФУРГОНА

› АНДРЕЙ КАРАСЕВ, ФОТО LONDON EV COMPANY LTD

Фургон, называемый VN5, в настоящее время доступен для заказа, а поставки автомобилей с правосторонним управлением для Великобритании планируется начать в конце этого года. Лондонская электротранспортная компания (London Electric Vehicle Company, LEVC) также планирует предложить VN5 с левосторонним управлением, с марта 2021 года. Разработанный, спроекти-

рованный и изготовленный на заводе LEVC в английской деревушке Энсти (пригород Ковентри) — единственном в Великобритании специализированном предприятии по выпуску электромобилей — VN5 может повысить экологичность любого бизнеса.

VN5 разделяет платформу с инновационной электрической технологией LEVC eCity и большую часть решений по кузову с кэбом LEVC TX. Компания

имеет связи с китайским автопроизводителем Geely, материнской компанией Volvo, владеющей брендами Polestar и Lotus. В результате автомобили LEVC заимствовали немного от Geely и Volvo.

Используя ту же электрическую трансмиссию, что и такси, фургон имеет расчетную дальность хода 58 миль, измеренную в европейском цикле испытаний WLTP, при этом максималь-

ный пробег на одной зарядке достигает 300 миль (484 км).

LEVC заявила, что VN5 в реальных условиях может совершить 47-мильную поездку между аэропортом Хитроу и «четырьмя центральными пунктами назначения в Лондоне» шесть раз, прежде чем фургон нужно будет подзарядить. VN5 оборудован для быстрой зарядки постоянным током до 50 кВт или для зарядки переменным током до 11 кВт.

VN5 с максимальной полезной нагрузкой 830 кг и объемом грузового отделения 5,5 м³ легко вмещает два европоддона. Фургон оснастили большой сдвижной дверью для боковой загрузки и двухстворчатой (пропорция 60/40) задней дверью. Прототипы с модифицированным кузовом такси уже тестируются в британской почтовой службе Royal Mail. В конце этого года VN5 выйдет в свой высококонкурентный сегмент рынка, предлагая широкий арсенал стандартного оборудования, низкие эксплуатационные расходы, расширенную гарантию и высокую остаточную стоимость.

Доступны три варианта электроФургона: Business, City и Ultima с внутренним списком оборудования в начальной комплектации. Все модификации VN5 оснащены системой автоматического экстренного торможения (AEB), передними и боковыми подушками безопасности водителя и пассажира, круиз-контролем. В базовой комплек-

тации также присутствуют 9-дюймовый сенсорный экран и двухзонный климат-контроль. Вариант City отличается обогреваемым ветровым стеклом, передним и задним парктрониками, шторными подушками безопасности и системой предупреждения о выезде за пределы полосы движения (LDW), в то время как флагман Ultima оснащен камерой заднего вида, роскошными сиденьями и возможностью зарядки переменного тока мощностью 22 кВт.

Доступно шесть наборов опций. Пакет Comfort включает удобные сиденья для водителя и пассажира, спутниковую навигацию, место для хранения под сиденьем и обогреваемое ветровое стекло. Пакет Safety включает в себя систему информации о дорожных знаках (RSI), интеллектуальную функцию ограничения скорости (SLIF), систему LDW и шторные подушки безопасности.

Кроме того, LEVC работал с рядом ведущих европейских кузовных ателье, чтобы гарантировать, что VN5 может быть оборудован стеллажами, багажниками на крыше, световыми планками и другими модификациями на заказ, необходимыми заказчикам в этом секторе. Кроме того, фургон также будет доступен с целым рядом аксессуаров, включая чехлы на сиденья, коврики и карманные устройства, чтобы клиенты могли кастомизировать свои транспортные средства.

Интерьер кабины повторяет решения, хорошо зарекомендовавшие

себя в кэбе TX – с эргономичным, расслабленным и беззаботным рабочим пространством, которое испытали на улицах Лондона тысячи таксистов. Сиденье водителя имеет полный набор регулировок, а рулевое колесо можно настроить по высоте и углу наклона. Кабина оптимизирована для профессионального использования, настройки доступны через большой центральный сенсорный экран с интуитивно понятным интерфейсом. Места хранения в дверях, перчаточном ящике и центральной консоли спроектированы таким образом, чтобы обеспечить, при необходимости, удобный доступ.

Производитель фургона обещает низкие эксплуатационные расходы: при нулевом уровне выбросов эксплуатирующая организация будет освобождена от ежедневной платы ULEZ (Ultra Low Emission Zone) в £12,5 в Лондоне и получает аналогичный режим в других городах с дружественным к электромобилям законодательством.

VN5 может быть конкурентом Nissan e-NV200, полностью электрической версии фургона NV200, который продается в Европе и Японии, как в грузовой, так и в пассажирской конфигурации. Ранее Nissan предложил e-NV200 в качестве замены лондонских дизельных такси, даже предоставив фургон аутентичную переднюю панель, чтобы гармонизировать с традиционно стилизованными черными кэбами. 



1. Фургон оснастили сдвижной боковой и двухстворчатой (пропорция 60/40) задней дверью.
2. Поставки автомобилей с правосторонним управлением для Великобритании планируется начать в конце этого года.
3. Прототипы с модифицированным кузовом такси уже тестируются в британской почтовой службе Royal Mail.





ПРИНОСЯЩИЙ РАДОСТЬ

TOYOTA HILUX > ПОЛНАЯ МАССА: 2910 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ: 2019 Г. > ЦЕНА: 3 248 000 РУБ.

ВОСЬМАЯ ГЕНЕРАЦИЯ ПИКАПА TOYOTA HILUX ПОЯВИЛАСЬ В 2019 ГОДУ, ТУТ ЖЕ СТАВ НЕОТЬЕМЛЕМОЙ ЧАСТЬЮ РОССИЙСКОГО РЫНКА ЛЕГКИХ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ. СКОЛЬКО В МАШИНЕ НА САМОМ ДЕЛЕ КОММЕРЧЕСКОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ, ВЕДЬ ПО ДОКУМЕНТАМ ТИП ТС УКАЗАН КАК «ГРУЗОВОЙ-БОРТОВОЙ»?

› МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО АВТОРА, МИХАИЛА ОЖЕРЕЛЬЕВА И АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА



По оценке аналитического агентства «АСМ-холдинг», за первое полугодие 2020 года емкость российского рынка пикапов достигла уровня в 5854 автомобиля. Это почти на 5% ниже показателей прошлого года. Все равно неплохой результат — пикапы в нашей стране никогда не были массовым явлением, но Toyota Hilux по-прежнему в лидерах сегмента.

Тестовый среднеразмерный пикап версии Exclusive Black, строго говоря, уже прошлое, пусть и совсем недавнее. В конце июля этого года произошел рестайлинг модели, однако новый пикап от старого внешне не сильно отличается.

Брутально крупная решетка радиатора, бывшая прежде прерогативой топ-версий, после обновления стала доступной для всех комплектаций. С цветным дисплеем маршрутного компьютера, что находится между тахометром и спидометром, такая же история: теперь это «база». Новой машине добавили мощности — 200 сил против 177, что визуально не обнаружить. Еще перенастроили подвеску и оснастили более производительным насосом гидроусилителя руля. Лишь несколько иная форма передней светотехники и бамперов позволит настоящему ценителю модели отличить рестайлинг от дорестайлинга.

Напомню, что машину я рассматриваю как легкий коммерческий транспорт, не поддаваясь на провокацию в виде роскошных литых колес, кожаного салона, 7-дюймового экрана медиасистемы и прочего. Из всего изобилия я бы сразу отказался от окраса жемчужно-белый перламутр. Он стоит 29 000 руб. Заказав машину в традиционном для коммерсантов белом цвете, можно сэкономить — он идет без доплаты.

Если использовать грузовой потенциал машины по полной, понадобится защитный пластиковый вкладыш в кузов. Он стоит у дилера 31 900 руб. Чтобы обезопасить



1



2



груз от посягательств, нужна защищающаяся роликовая крышка из алюминия. Этот «девайс» самый затратный, 194 300 руб. Дорого? А полноценный колпак на машину у официального продавца будет стоить все 220 тысяч целковых. Зато, сложив крышку, вы можете перевезти поклажу выше, чем полметра, так что опция эта хотя и дорогая, но полезная. Правда, скажу, что роликовая крышка тестового пикапа не спасла от проникновения в грузовой отсек пыли и дождя. Возможно, что ее главное предназначение в том, чтобы защищать кузов зимой от снега. Некоторые из владельцев пикапов с ноября по март возят именно его.

Размеры грузовой платформы скромные, как и у любого другого пикапа с двухрядной кабиной: 1569 на 1645 мм. Расстояние между арками — 1109 мм, высота борта — 481 мм. Для перевозки габаритного груза явно понадобится прицеп. Чтобы его буксировать, расценки таковы: электропроводка фаркопа — 13 700 руб., сцепное устройство — 26 600 руб.

Некоторые из эксплуатантов Hilux могут сказать, что главное в машине — возможность взять на борт не только пассажиров, но и тяжелый груз. Максимум до 880 кг. Если просмотреть многочисленные форумы поклонников



3



4

этой модели, вы наверняка найдете отзывы о том, что, цитирую, «спокойно тонну в кузове вез». Грузовой потенциал машины приличный, достаточно посмотреть на раму лестничного типа. Не подкачала и подвеска. Задняя — рессорная, пакет состоит из пяти листов. У конкурентов-одноклассников по этому показателю отстает лишь «УАЗ Пикап», у него 4-листовые рессоры. Неразрезной мост, согласно данным производителя, выдерживает нагрузку в 1650 кг. Еще есть блокировка заднего дифференциала. Передняя подвеска под стать задней: она рычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости. Учитывая тяговые возможности двигателя и коробки, пикап может тянуть за собой не только 750-ки-

- 1.** Цветной дисплей маршрутного компьютера теперь в базе.
- 2.** Салон пятиместной кабинны — симбиоз люксового внедорожника и хайтековской электроники.
- 3.** Спинка сиденья второго ряда не откладывается.
- 4.** Под сиденьями расположены дополнительные небольшие ниши.

граммовый прицеп, но и оборудованный тормозами, массой до 3200 кг. Главное не забыть, что для такой сцепки понадобится категория ВЕ.

Коммерческий транспорт с колесной формулой 4x4 явление частое. Если рассматривать наш мини-грузовик с этой точки зрения, то тут тоже все традиционно: полный привод подключаемый, Part-Time. Если по-простому — постоянно можно передвигаться только на заднем приводе. В плохих дорожных условиях подключается передняя ось. Эту процедуру можно проделывать на скорости ниже 50 км/ч. Отключается полный привод и на полном ходу. Передняя ось снабжена системой ADD, Automatic Disconnecting Differential — не придется выходить



из машины, чтобы подключить/отключить ступичные муфты к полуосям. Если будете эксплуатировать машину на бездорожье, озабочтесь дополнительной защитой раздаточной коробки. Штатная есть, но лучше подстраховаться.

Под капотом известный наддувный дизельный мотор серии GD объемом 2,8 л, с моментом в 450 Нм. Его 177 сил вполне хватает, чтобы разогнать почти трехтонный пикап до максимальных 175 км/ч. Мотор лучше почевать топливом от проверенных АЗС, все-таки впрыск Common Rail. Двигатель сопровожден с 6-ступенчатой гидромеханической АКП. Передаточное число понижающей редуктора — 2.566.

Говоря о коммерческой составляющей, упомяну о сервисном интервале пикапа — показателем, весьма важном для такой техники. Видитесь с дилерскими мастерами вы будете часто, посещая СТО каждые 10 000 км пробега. Для справки: у прямого конкурента, Mitsubishi L200, межсервисный интервал 15 000 км. Еще одного пикапа-одноклассника ждут на свои СТО каждые 20 000 км, это Volkswagen Amarok. Самое бюджетное у Hilux — первое ТО, за него отдадите 18 600 руб. Дальше — дороже, машина-то полноприво-



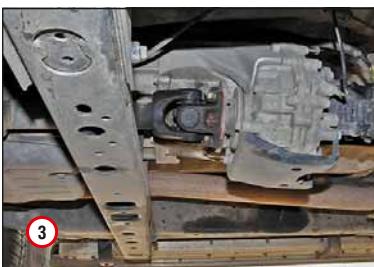
ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



НАДЕЖНО. Неразрезной мост, согласно данным производителя, выдерживает массу в 1650 кг.



УДОБНО. Благодаря камере можно парковаться вплотную к препятствию.



дная, от именитого производителя. ТО на отметке в 40 000 км обойдетсся вам в 37 500 руб., при условии, что все бортовые системы будут работать без сбоев. В качестве пикапа, который поставляется к нам с завода фирмы в Таиланде, сомневаться не приходится. Если от души штурмовать окрестное бездорожье, итоговая сумма за техобслуживание может и возрасти.

В чем автомобиль выигрывает, так это в пятиместной двухрядной кабине — симбиоз люксового внедорожника и хайтековской электроники. Там есть все, включая обогрев руля. Благодаря камере, установленной в заднем борту, можно парковаться вплотную к препятствию. Одна беда, ее наверняка быстро закидает грязью. Еще к плюсам можно отнести работу продвинутого медиацентра, круиз-контроль, пуск двигателя с кнопки, систему стабилизации прицепа, помохи при подъеме на склон и спуска с него, а также дорожный просвет в 227 мм! Из-за особенности рамной конструкции претензии к не совсем удобной водительской посадке не принимаются. Благодаря обилию электроприводов водительского сиденья и регулируемой рулевой колонке устроиться за рулем можно. Исключение — рослые люди.

Существенных недостатков тут, по сути, два: хромированные накладки боковых дефлекторов обдува очень сильно бликуют, отражаясь в зеркале заднего вида, а спинка сиденья второго ряда не откидывается.

Пикап, хотя и относится к коммерческому транспорту, по-настоящему таковым в нашей стране не является. Исключение — варианты с одинарной трехместной кабиной и кузовом грузоподъемностью в тонну, но таких вариаций официальные дилеры Toyota, как и другие продавцы, кто располагает в своем модельном ряду пикапами, не предлагают. Производители подобной техники мягко напоминают, что в кузове можно перевезти небольшой квадроцикл или 15 мешков цемента. В основном, все сводится к традиционным охоте и рыбалке. Трофеи оттуда могут быть и объемными, и весомыми, но так везет не всем владельцам подобной техники. Наконец, если раньше пикап приобретали в качестве альтернативы внедорожнику — салон и багажник под одной крышей, — сейчас тот же Fortuner, построенный на агрегатной базе Hilux, стоит дешевле своего «грузового-бортового» брата: 2 306 000 руб. против 2 472 000.

TOYOTA HILUX

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	8x4
Снаряженная масса, кг	2230
Полная масса, кг	2910
Габариты (длина/ширина/высота), мм	5345/1855/1815
Колесная база, мм	3085
Объем топливного бака, л	80

Двигатель:

типа	дизельный, рядный, 4-цилиндровый, с турбонаддувом, Евро-5
рабочий объем, см ³	2755
мощность, л. с. при мин ⁻¹	177 при 3400
крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	450 при 1600–2400
Коробка передач	автомат., 6-ступ.
Подвеска (передняя/задняя)	независимая рычажная/ зависимая рессорная
Тормоза (передние/задние)	дисковые/ барабанные с ABS
Размер шин	265/60R18

ЦЕНА

Базовая, руб.	от 8 800 000
---------------	--------------

СЕРВИС

Заводская гарантия	3 года или 100 000 км
Межсервисный пробег	10 000 км

КОНКУРЕНТЫ

Mitsubishi L200, Volkswagen Amarok, «УАЗ Пикап», JAC T6

- Дистанционное отключение переднего дифференциала (ADD).
- Небольшой межсервисный интервал, 10 000 км.

- 3.** Раздаточную коробку желательно защищить: штатная «броня» слабовата.
- 4.** Задняя подвеска зависимая, рессорная. Пакет состоит из 5 листов.
- 5.** Классический переключатель режимов трансмиссии соседствует с кнопкой пуска двигателя.



Ездить на незагруженной и пустой машине в городских условиях тоже не подарок. Пикап достаточно тряский, за что спасибо откровенно грузовой задней подвеске. Стихия машины — передвижение по разбитым вдребезги грунтовкам и дорогам, которые таковыми называны по ошибке. Именно в этих условиях вас охватит непередаваемое чувство восторга, которое лучше всего подметил Трубадур из «Бременских музыкантов», спев «Нам любые дороги дороги». Доживи этот коллектив до наших дней, они наверняка гастролировали бы на Hilux. Это автомобиль для людей энергичных, мобильных и со здоровой долей авантюризма, подкрепленной финансами. Условно говоря, есть машины для работы, а есть для радости. Пикап — для второго.

БОЛЬШЕ СТИЛЯ, БОЛЬШЕ ДРАЙВА

MAN LION'S INTERCITY ADVANCE > ГАБАРИТНАЯ ДЛИНА: 12,3 М > НАЧАЛО ПРОДАЖ: 2020 Г. > ЦЕНА: Н. Д.

У НЕМЕЦКОГО АВТОБУСА MAN LION'S INTERCITY ПОЯВИЛАСЬ НОВАЯ ВЕРСИЯ — ADVANCE, РАЗРАБОТАННАЯ СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ РОССИЙСКОГО РЫНКА. ПРИМЕЧАТЕЛЬНО В НЕЙ ТО, ЧТО ТЕПЕРЬ БОЛЬШОЙ МЕЖДУГОРОДНИЙ ЛАЙНЕР ПО УРОВНЮ КОМФОРТА ВПОЛНЕ МОЖЕТ ПОТЯГАТЬСЯ С «ТУРИСТАМИ» > МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА

Сегмент туристических автобусов сам по себе довольно специфичен. С одной стороны, он ограничивается междугородными лайнерами, для которых необязателен ряд опций, необходимых для «туристов». С другой стороны, в модели, изначально позиционирующиеся как туристические, заложена возможность повышения класса обслуживания. Это означа-

ет, что их комплектация может значительно меняться исходя из требований заказчика.

Последнее время в стране возник спрос на бюджетные машины, в которых ни к чему повышенная мощность двигателя, внушительный объем багажного отсека и широкий спектр установленного на борту сервисного оборудования. Именно такие автобусы используются, на-

пример, при проведении городских обзорных экскурсий, сегодня они в тренде. Бюджетный сегмент рынка туристических автобусов занимают фирмы, предлагающие технику китайского производства. Впрочем, тенденции последних лет свидетельствуют о том, что покупатели уже не хотят приобретать ультрадешевые машины, способные проработать всего несколь-





ко лет. Автотранспортные компании и крупные фирмы, ставящие во главу угла качество и узнаваемость бренда, зачастую останавливают свой выбор на технике европейского производства.

ОТ ИДЕИ К ВОПЛОЩЕНИЮ

В «МАН Трак энд Бас РУС» подметили эту тенденцию. «Идея продукта буквально витала в воздухе. Его появление — результат нашего постоянного диалога с клиентами. В России расстояния больше, чем в Европе, у нас совершаются множество перевозок, которые вроде бы нельзя отнести к туристическим, но и краткосрочными их не назовешь. Так родилась идея междугородника-туриста», — комментирует коммерческий директор «МАН Трак энд Бас РУС» Павел Селев.

MAN Lion's Intercity нынешнего поколения вышел на российский рынок в 2016 году. Эта двухдверная машина, согласно международной классификации, относится к автобусам пригородного класса, в которых допускается перевозить стоящих пассажиров, для чего вдоль салона смонтированы удобные потолочные поручни. Модель предназначена для работы на маршрутах малой и средней протяженности, как правило не превышающей пары сотен кило-

1. Рабочее место водителя учитывает специфику как внутригородских, так и дальних перевозок

метров. Салон соответствует специфике междугородных перевозок: в нем более комфортабельные, чем у городских машин, пассажирские сиденья, окна с двойным остеклением, занавески, раздельный климат-контроль для пассажирской зоны и рабочего места водителя, есть расположенные под полом отсеки для багажа вместимостью 4,4 м³. По словам инженеров MAN, модель Intercity построена на модульной платформе, что позволяет ускорить процесс изготовления той или иной комплектации и оптимизировать затраты.

Бот на базе данной модели в «МАН Трак энд Бас РУС» и задумали создать комплектацию, предназначенную для туристических

поездок. Она получила название Advance, что означает «прогресс», «улучшение».

ЭВОЛЮЦИЯ КОМФОРТА

Главная особенность MAN Lion's Intercity Advance — его комплексное дооснащение для продолжительных и экскурсионных поездок. Прежде всего, разработчики повысили комфортабельность пассажирских мест: кресла оснащены кожаными подголовниками, откидными столиками и сетками для газет, а также расширенными сиденьями и опускаемыми со стороны прохода подлокотниками. Для каждого

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



ЗАМЕТНО. Прозрачные габаритные фонари стали стильным атрибутом версии Advance.



ПРАКТИЧНО. 41-литровый холодильник совсем не лишний в продолжительных рейсах.



пассажира установлен индивидуальный сервисный блок, включающий вентиляцию, LED-освещение и встроенный динамик. Кроме того, чтобыкрасить долгие часы поездки, спереди и посередине салона установили два потолочных монитора для показа фильмов.

Для гида и водителя предусмотрены микрофоны. Также есть устройство громкой связи Bluetooth Comfort для двух мобильных телефонов, включая потоковое аудио. Имеется дополнительное

- 1.** Пассажирские кресла оснащены кожаными подголовниками, откидными столиками и сетками для газет, а также расширенными сиденьями и подлокотниками со стороны прохода.
- 2.** Полки для ручной клади снабжены полочками.
- 3.** Для каждого пассажира установлен индивидуальный сервисный блок.
- 4.** Объем багажных отсеков под полом – 4,4 м³.
- 5.** Остекление автобуса полностью атермальное.

тельное LED-освещение багажных полок и совсем не лишний в продолжительных рейсах 41-литровый холодильник, размещенный в передней части салона. Из пока недостающих опций — USB-коннекторы для зарядки гаджетов.

Остекление автобуса полностью атермальное. В приборах головного освещения используются светодиоды. Задние фонари выполнены также с использованием LED-технологий. Эти же решения применяются и в дополнительных





5



- 5.** Машина может быть заказана как с одностворчатой, так и с двухстворчатой дверью, расположенной в базе.
6. В заднем свесе размещен 290-сильный дизель MAN D0836 экологического класса Евро-5.

габаритных фонарях, которые стали стильным атрибутом версии Advance.

Габаритная длина MAN Lion's Intercity Advance (R60) — 12,3 м. В салоне, куда можно попасть предолев три невысокие ступеньки, 55 пассажирских мест. Машина может быть заказана как с одностворчатой, так и с двухстворчатой дверью, расположенной в базе. По этой причине будет немного различаться полезный объем багажного отделения.

MAN LION'S INTERCITY ADVANCE (R60)

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Количество мест для сидения	55
Полная масса, кг	19 500
Габариты (длина/ширина/высота) мм	12 280/2550/3400
Колесная база, мм	6000
Емкость топливного бака, л	300
Двигатель: тип	MAND0836, Евро-5, дизельный, рядный, 6-цилиндровый
рабочий объем, л	6,871
мощность, л. с.	290 при 2300 мин ⁻¹
крутящий момент, Нм	1100 при 1200–1750 мин ⁻¹
Коробка передач	ZF 6 AP-1200
Подвеска: передняя/задняя	независимая пневматическая / зависимая пневматическая
Тормоза	дисковые
Размерность шин	275/70R22,5

КОНКУРЕНТЫ

Mercedes-Benz Intouro, Iveco Crossway

СЕРВИС

Заводская гарантия — 1,5 года или 150 000 км

Межсервисный интервал — 30 000 км

- Комплексное дооснащение для продолжительных и экскурсионных поездок.
- В пассажирской зоне отсутствуют USB-коннекторы для зарядки гаджетов.

Рабочее место водителя учитывает спефику как внутригородских, так и дальних перевозок. Рулевому здесь однозначно комфортно. Кресло водителя модели Grammer Pro с пневмоподвеской, трехточечным ремнем безопасности, обогревом и встроенным подголовником имеет широкий диапазон регулировок. Рулевое колесо оснащено кнопками управления системой навигации, телефоном, аудиосистемой и круиз-контролем. В распоряжении водителя большое количество полочек и карманов, солнцезащитная штора с электроприводом и система видеонаблюдения. Машина также оснащена различными электронными помощниками: EBS, ABS, ASR и системой курсовой устойчивости ESP — в качестве стандартного оборудования, а за доплату еще и системами экстренного торможения EVA, мониторинга давления в шинах TPM, системой против опрокидывания ROP (Roll-over Protection). Уместно добавить, что кузов «Интерсити» соответствует требованиям безопасности ECE R66.02 — обеспечение требуемой жесткости в случае опрокидывания. Причем бренд MAN стал следовать этому стандарту до его вступления в силу.

жидкости и техобслуживания максимально удобны.

MAN Lion's Intercity Advance оснащен «холодным пакетом» с учетом обширного «ареала обитания» данных автобусов, где нередки сильные морозы. Межсервисный интервал составляет 30 тыс. км.

Двухосная машина с колесной базой 6000 мм и передней независимой подвеской (пока еще редкость для автобусов такого класса) оказалась очень легкой в управлении. Intercity может развернуться на сравнительно небольшом пятаке, а запаса тяги 290-сильного двигателя вполне достаточно для езды даже по горному рельефу. В движении первое, на что обращает внимание, — это плавность набора скорости. Моменты переключения передач практически незаметны, их можно определить только по изменению тембра мотора и «кивкам» стрелки тахометра. Второе, что следует отметить, — четкая совместная работа АКП и замедлителя, который вступает в работу первым при нажатии на педаль тормоза.

Суммируя впечатления от знакомства, отметим, что машина показалась нам привлекательной во многих отношениях. Она должна понравиться и перевозчикам, и пассажирам. С появлением специальной российской версии Advance автобус MAN Lion's Intercity сумел раскрыться с новой стороны. А рост спроса на нее лишнее тому подтверждение.

ДВИГАТЕЛЬ ПРОГРЕССА

В заднем свесе размещен шестицилиндровый дизельный двигатель MAN D0836 (290 л. с., 1100 Нм) экологического класса Евро-5. Коробка передач — автоматическая ZF 6AP1200 EcoLife со встроенным интардером. Объем топливного бака — 300 л. Все точки заливки



СОЕДИНЯЯ ГОРОДА

ЛИАЗ-529265 > ГАБАРИТНАЯ ДЛИНА: 12,4 М > НАЧАЛО ПРОДАЖ: 2020 Г. > ЦЕНА: Н. Д.

ЛИКИНСКИЙ АВТОБУСНЫЙ ЗАВОД «ГРУППЫ ГАЗ» НАРАЩИВАЕТ ВЫПУСК НОВОЙ ВЕРСИИ 12,4-МЕТРОВОГО НИЗКОПОЛЬНИКА СЕРИИ ЛИАЗ-5292. МАШИНА ПОЛУЧИЛА РЯД ВАЖНЫХ КОНСТРУКТИВНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ, ПОЗВОЛЯЮЩИХ ЕЙ ОБСЛУЖИВАТЬ МАРШРУТЫ ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ БОЛЕЕ 50 КМ. ПЕРВЫМ КРУПНЫМ ПОКУПАТЕЛЕМ ПРИГОРОДНО-МЕЖДУГОРОДНЕГО ИСПОЛНЕНИЯ «ДЕВЯНОСТО ВТОРОГО» СТАЛО АО «МОСТРАНСАВТО»

› МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА

Две служебные двери, большая накопительная площадка, оборудованная креплениями для инвалидных колясок, двухуровневый пол с невысокими ступенями в задней части салона — фактически этот автобус позиционируется как пригородный. Однако в его салоне установлены такие же пассажирские кресла, как на машинах для междугороднего сообщения: мягкие, с высокими спинками, откидными столиками, багажными сеточками и подлокотниками со стороны прохода, а самое главное — с трехточечными ремнями безопасности. Последнее обстоятельство как раз и позволяет ставить такие ЛиАЗы на обслуживание маршрутов протяженностью более

50 км, которые по действующему законодательству уже приравниваются к междугородним.

ОЧЕНЬ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Казалось бы — существует жесткое разграничение автобусов на городские, пригородные и междугородние, в том числе и на уровне их конструкции. Однако в ряде случаев производители стремятся к унификации модельного ряда. Результатом такой экономии стало появление изначально городских

машин, «заточенных» под работу на дальних рейсах. Модели, способные обслуживать маршруты большой протяженности, предлагают, в частности, Волжский и Минский автозаводы. До недавнего времени





«Группа ГАЗ» предлагала две модели междугородных автобусов с высоким уровнем пола. Теперь к ним добавилась третья — созданная на базе городского низкопольника.

ЛиАЗ-5292, первый полностью низкопольный автобус российского производства, выпускается вот уже 15 лет. За это время конструкция машин этой серии неоднократно менялась, причем порой кардинально — взять хотя бы изменение расположения двигателя с поперечного на продольное. Менялась и внешность. Рестайлинговый вариант ЛиАЗ-5292 с полностью обновленным дизайном кузова вышел в свет в конце 2013 года, перед зимней Олимпиадой-2014 в Сочи. Кстати, именно тогда машина получила новые переднюю и заднюю маски, состоящие из нескольких элементов, что существенно облегчает проведение ремонтных работ, головную оптику Hella, увеличенное panoramicное ветровое стекло и большие электронные маршрутуказатели. Однако вплоть до осени прошлого года в упомянутом семействе не было автобусов, которые могли бы эксплуатироваться на междугородних маршрутах.

НОВЕЙШАЯ ИСТОРИЯ

Новая модификация не получила какого-то отдельного наименования: согласно маркировочной табличке она проходит как ЛиАЗ-529265 — точно так же, как



ступенчатого редуктора и планетарными передачами в колесных ступицах. Экономически оправдано и поперечное расположение радиатора: отсутствие массивного углового редуктора снижает стоимость машины и упрощает ее обслуживание.

А вот коробка передач осталась практически такая же, как на городских версиях: 6-ступенчатая гидромеханическая КП ZF Ecolife, рассчитанная на крутящий момент до 1400 Нм. Особенность современных автоматов ZF с ГМП — тонкое электронное управление и блокировка гидротрансформатора на каждой из передач. Этим достигается экономия топлива до 5 процентов по сравнению с автоматами, у которых меньше, чем шесть скоростей. Передняя ось с неразрезной передней балкой также имеет маркировку ZF, а на рулевом механизме шильдик Bosch Servocom. Подвеска на машине полностью пневматическая,

и другие версии «девяносто второго» семейства, укомплектованные шестицилиндровым дизелем ЯМЗ-53633 (276 л. с., 1250 Нм). Экологический уровень Евро-5 достигается за счет системы SCR с использованием жидкости AdBlue.

Компоновка мотоотсека унифицирована с пригородными автобусами: двигатель размещен в заднем свесе под последним рядом сидений, причем не возле левой стенки, а посередине моторного отсека. Как следствие, вместо дорогостоящего портального моста ZFAV 132 тут стоит агрегат Raba A-818 с центральным расположением одно-

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



1. В комбинации приборов новый большой цветной дисплей.
2. Тахограф и система видеонаблюдения входят в базовую комплектацию.

УДОБНО. Водительская дверь открывается с брелока.



ПРАКТИЧНО. В салоне предусмотрено место для собаки-поводыря.



тормозная система — с дисковыми тормозными механизмами на обеих осях.

ПО ПУТИ РАЦИОНАЛЬНОСТИ

Пригородные и междугородные маршруты отличаются от городских большей протяженностью и более редкими остановками, что накладывает соответствующие требования на ТС, используемые для загородных поездок. Низкопольность

уже не нужна, важнее становится количество пассажирских мест для сидения. В междугороднем ЛиАЗ-529265 их 42. На пригородных же маршрутах, допускающих проезд пассажиров стоя, эта машина может перевозить 92 человека.



Для удобства пассажиров в салоне предусмотрены Wi-Fi-роутеры, USB-зарядки для гаджетов, открытие багажные полки под потолком, на которых можно разместить легкие багажные сумки или одежду, и, разумеется, кондиционер. В климатической установке применили новые воздуховоды — тем самым увеличили эффективность системы. Так же, как и базовый низкопольник, междугородный вариант оснащен системой «клипинг», наклоняющей автобус в сторону дверей на 7°, аппарелью для въезда/съезда (которой оборудована задняя дверь), что позволяет чувствовать себя комфортно всем категориям пассажиров.

Рабочее место водителя скомпоновано вполне типично для городских машин. Однако и здесь присутствует много новшеств. Прежде всего, это касается комбинации приборов, где вместо стрелочных указателей теперь цифровой дисплей. Да к тому же этот дисплей регулируется по углу наклона вместе с рулевой колонкой. Разумеется, соблюдаются и другие правила эргономики, включая регулировку кресла, наружных зеркал, расположения кнопок и переключателей. Один из важных моментов — тахограф и система видеонаблюдения входят в базовую комплектацию, раньше это оборудование предлагалось только в качестве опции.

- 1. Пассажирские кресла — как на машинах для междугородного сообщения, все с трехточечными ремнями безопасности. В низкопольной части салона над креслами смонтированы полки для ручной клади.**
- 2. При проходе в заднюю часть салона уже нужно преодолеть две невысокие ступеньки.**
- 3. Компоновка мотоотсека унифицирована с пригородными автобусами.**
- 4. Задняя дверь оборудована откидной аппарелью.**

АЛЕКСЕЙ АЛЕКСЕЕВ

ГЛ. ИНЖЕНЕР АВТОКОЛОННЫ № 1375 АО «МОСТРАНСАВТО»

Полунизкопольные автобусы ЛиАЗ-529265 мы задействуем на маршрутах наибольшей протяженности. Например, ст. Мытищи — Чиверово. Ежедневный пробег — порядка 300 км. Основные преимущества нового автобуса для водителей — современная электронная комбинация приборов, удобное кресло, усовершенствованная система видеонаблюдения, которая предлагается в базовой комплектации. Для пассажиров это — просторный салон с удобными креслами, большая накопительная площадка, низкий уровень пола.

Средний расход топлива — 40 л/100 км. Межсервисный интервал 20 тыс. км — это хороший показатель. Применение отечественного силового агрегата позволяет

заметно снизить как первоначальную стоимость автобуса, так и дальнейшие расходы на эксплуатацию. Сервисное обслуживание своих автобусов Мострансавто производит централизованно, на собственных производственных базах. У нас в Мытищах одна из них.



плекс уменьшает количество

жгутов электропроводки в 2,5 раза. Имеется возможность реализации множества дополнительных функций (круиз-контроль, датчик дождя, автоматическое переключение света, настройка интервала движения щеток и т. п.) без изменения архитектуры. Другим достоинством мультиплекса является возможность ускоренной диагностики — полную картину технического состояния машины можно получить в течение нескольких минут.

Как мы видим, все решения по оборудованию автобуса — самого высокого европейского уровня, как по конструкции, так и по технологиям. Вообще, уже не раз доводилось слышать от конструкторов разных автобусных заводов, что «Группа ГАЗ» — движитель прогресса в российском автобусостроении. В подтверждение тому свежая новость о сертификации флагманской городской модели ЛиАЗ-5292 LNG на сжиженном природном газе. Вполне возможно, появится газомоторная версия и у ЛиАЗ-529265.

Что же касается серийной дизельной версии пригородно-междугороднего полунизкопольника, данная модификация поставляется в АО «Мострансавто» начиная с 2020 года. Сегодня эти машины можно увидеть на регулярных маршрутах, преимущественно соединяющих столицу с дальними районами Подмосковья.



ЛИАЗ-529265

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Пассажировместимость, чел.	92
Количество мест для сидения	42
Полная масса, кг	18 000
Габариты (длина/ширина/высота) мм	12 410/2500/2910
Колесная база, мм	5960
Емкость топливного бака, л	220
Двигатель: тип	ЯМЗ-53633, Евро-5, дизельный, рядный, 6-цилиндровый
раб. объем, л	6,65
мощность, л. с.	276 при 2300 мин ⁻¹
крутящий момент, Нм	1250 при 1300-1600 мин ⁻¹
Коробка передач	ZF 6 AP-1200
Подвеска: передняя/задняя	автоматическая/пневматическая
Тормоза	дисковые
Размерность шин	275/70R22,5

КОНКУРЕНТЫ

МАЗ-231062, Volgabus СитиРитм 10 LE

СЕРВИС

Заводская гарантия — 1,5 года или 150 000 км

Межсервисный интервал — 20 000 км

- Уютный салон с удобными креслами, улучшенная эргономика рабочего места водителя.
- Отсутствие багажного отсека, обязательного отсека между городных лайнеров.

ВЗВЕШЕННЫЙ ПОДХОД

РЕАГИРУЯ НА ОБРАТНУЮ СВЯЗЬ ОТ ЭКСПЛУАТАНТОВ, «ИМЗ “АВТОКРАН”» ПРОВЕЛ КОНТРОЛЬНОЕ ВЗВЕШИВАНИЕ ТРЕХ МОДЕЛЕЙ ВЕЗДЕХОДНЫХ АВТОКРАНОВ НА ШАССИ КАМАЗ. ДАННЫЕ, ПОЛУЧЕННЫЕ В ХОДЕ ЭКСПЕРИМЕНТА, ПОДТВЕРДИЛИ СООТВЕТСТВИЕ ВЕСОВЫХ ПАРАМЕТРОВ НЕ ТОЛЬКО ПРАВИЛАМ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ, НО И ТРЕБОВАНИЯМ ЗАВОДА-ИЗГОТОВИТЕЛЯ ШАССИ. ПОСЛЕДНЕЕ ПОЗВОЛИТ СОХРАНИТЬ ГАРАНТИЮ НА ДОРОГОСТОЯЩИЕ УЗЛЫ АВТОМОБИЛЯ

› МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА

РАВНЫ ПЕРЕД ЗАКОНОМ

В России совершенствуется система весогабаритного контроля, растет число автоматизированных пунктов. Наше законодательство не делает никаких исключений для разных видов грузов и транспортных средств. Зато предусматривает значительные штрафы (до 500 тыс. руб.) для грузоперевозчиков за нарушение допустимых осевых нагрузок более чем на 2 %. По данным ассоциации «Грузавтотранс», за прошедший 2019 год размер единоразового штрафа за нарушение весового контроля в нашей стране равнялся 150 тыс. рублей.

«Такая сумма довольно прилично бьет по потребителю. И поскольку мы получаем много писем, главным образом из отдаленных регионов, есть ощущение, что проблема с весовым контролем наблюдается по всей стране, — говорит Дмитрий Бондарев, главный кон-

структор ООО «ИМЗ “Автокран»». — Сегодня мы попытаемся убедить наших потребителей в том, что краны «Ивановец» соответствуют правилам перевозок грузов автомобильным транспортом».

Все было по-настоящему. Важно сказать, что машины проходили замеры в полной экипировке, включая набор ЗИП, экипаж (водитель плюс стропальщик) и топливо (для эмуляции полного бака на опорную раму положили балласт). Взвешивание производилось в статике на подкладных весах ВА-П производства компании «Физтех». В измерениях участвовали три модели кранов-вездеходов, все

на шасси КАМАЗ с колесной формулой 6х6.

Как известно, вездеходные машины более уязвимы в плане соответствия весовым нагрузкам, чем обычные шассейные автомобили с двускатной ошиновкой задней тележки, где допустимая нагрузка составляет 16 тонн. Поэтому неудивительно, что инженеры «ИМЗ “Автокран”» уделили особое внимание именно этому продуктовому сегменту, выделив в нем специальную серию кранов Air, что означает «легкий как воздух».

ВЕС И ПРОТИВОВЕС

Первым номером на весах выступил КС-45717К-3Р Air (Flex) грузоподъемностью 25 тонн — это самый легкий кран в своем классе. Результаты взвешивания были вполне ожидаемы: полная масса 21 460 кг, в том числе 6485 кг на перед-





ний мост и 14 975 кг на заднюю тележку. Разумеется, из-за облегченной конструкции для применения на больших вылетах стрелы данное исполнение нуждается в противовесах.

Сегодня «ИМЗ

“Автокран” представляет такое решение — систему съемных противовесов и портал для их установки. Стоит добавить, что модель КС-45717К-3Р Air — пример развития основного сегмента серии Air (грузоподъемность 25 тонн, стрела 31 м). Данный продукт ориентирован на эксплуатантов, которым необходимо сочетание высокой необходимости, отменных грузо-высотных характеристик во всем спектре вылетов и свободного перемещения по дорогам общего пользования. Предполагаемые клиенты — строительные и арендные компании.

Второй участник ивановского эксперимента — 25-тонный кран КС-45717К-3Н также считается полноценным участником серии Air. Тестовый экземпляр показал схожие результаты взвешивания: полная масса 21 470 кг, нагрузка



на передний мост 6445 кг, на заднюю тележку — 15 025 кг (перераспределение перед/зад вписывается в погрешность измерений).

Машине оснащена овальной стрелой длиной 28,3 м, а также новой кабиной крановщика — совместная разработка «Ивановца»

и Минпромторга пришла на смену классическому желтому «скворечнику», прожившему на конвейере больше 20 лет. Кстати, КС-25Н — новая утилитарная серия «Ивановца». Все краны этих серий соответствуют принципу Plug&Play — готовы к работе на уже в транспортной конфигурации, то есть не требуют монтажа/демонтажа элементов для

перемещения по дорогам.

«Как и все краны серии Air, К-3Н обеспечивает не только 15 тонн на заднюю тележку, но и строго соблюдает технические ограничения КАМАЗа — 6500 кг на передний управляемый ведущий мост, — объясняет Дмитрий Бондарев. — Все грамотные эксплуатанты понимают, насколько опасна перегрузка управляемого моста для характеристик торможения и управляемости, не говоря о том, что это приводит к лишению гарантии на этот сложный и дорогостоящий узел автомобиля».

1. Эта кабина крановщика — совместная разработка «Ивановца» и Минпромторга — пришла на смену классическому желтому «скворечнику», прожившему на конвейере больше 20 лет.
2. Размещение крюка на опорной раме за кабиной водителя обеспечивает беспроблемное прохождение весового контроля.
3. Взвешивание производилось в статике на подкладных весах ВА-П.
- 4-5. Новые элементы комфорта крановщика: лестницы, подъемный задний брус, двухстороннее управление опорами.
6. Перегрузка управляемого моста опасна в плане ухудшения характеристик торможения и управляемости.

ДМИТРИЙ БОНДАРЕВ

ГЛАВНЫЙ КОНСТРУКТОР ООО «ИМЗ «АВТОКРАН»»

Мы работаем со всеми производителями грузовых шасси, представленными на российском рынке. Прежде всего, это КАМАЗ, УралАЗ, МАЗ. Что касается Минского автозавода, его полноприводные машины в России не популярны, а с шасси 6х4 все гораздо проще. Такие краны у нас есть, но они не столь эксклюзивные, хвататься особо нечем, все так умеют. Если говорить о шасси производства УралАЗ, на них тоже есть своя линейка Air, но поскольку базовый автомобиль «Урал» легче КАМАЗа на несколько сотен кг, решение задачи соблюдения весовых ограничений существенно упрощается. И мы даже их сегодня вам не показываем. Кранам серии Air на вездеходах «Урал» более 2 лет, и они хорошо себя зарекомендовали.

Разумеется, мы продолжаем работу над новыми моделями, но о них будем говорить ближе к концу года. Вынужденные остановки производственного процесса вследствие пандемии сдвинули наши планы.



2

ОДНА МОДЕЛЬ,
ДВЕ КОНФИГУРАЦИИ

Новую кабину, которую можно по праву считать образцом промышленного дизайна, получил и кран КС-55717К-3. Интересно, что эта машина прибыла на участок взвешивания не со склада готовой продукции, а из испытательного цеха. Новинка грузоподъемностью 32 тонны, получившая стрелу вылетом 31 м, встанет на конвейер в октябре 2020 года. На заводе ее называют «сюрпризом для конкурентов». За счет широкого применения высокопрочных сталей, шарикового опорно-поворотного устройства собственного произ-

водства, грузовой лебедки Zollern, а также фирменной овальной стрелы и других высокотехнологичных решений инженерам «ИМЗ «Автокран» удалось «впихнуть» массу 32-тонного автокрана в 21,5 тонну.

Правда,

Измерение Вывод записей Голова						
21460		"0"	Вес по бортам	10645	Фикс.	
ВИП	3105	3355	3975	3990	3565	3460
Оси	6460		7965		7030	
<hr/>						
Дата(брutto)	Дата(тара)	Брутто, кг.	Тара, кг.	Нетто, кг.	Госномер	
06.08.2020 14:09		20 285		001		
06.08.2020 14:10		5		001		
		20 280		001		
		5		001		
		20 285		001		

1

взвешивали кран в усеченном варианте: с крюковой обоймой для работы с грузами массой до 16 тонн и без ящика для инвентаря и такелажа. Как пояснил Дмитрий Бондарев, у КС-55717К-3 будет две базовых конфигурации: облегченная и стандартная. Кран самостоятельно может менять оснастку, монтируя или демонтируя съемный ящик на свой задний борт — это так называемая система обеспечения гибкости и комфорта. В итоге потребитель имеет возможность самостоятельно принимать решение: выезжать на объект в полной экипировке, получив разрешение на перевес, либо, если есть потребность в мобильности, а работа с тяжелыми грузами не предусмотрена, использовать облегченную конфигурацию со свободным перемещением по дорогам общего пользования с нагрузкой 10 тс.

Интересно, что на новом 32-тонном кране-вездеходе применена та же система съемных противовесов, что и на 25-тонном кране 45717К-3Р Air. Тем не менее, даже без использования противовесов этот кран имеет в наиболее востребованном диапазоне вылетов 6-8 м улучшенные на 7-12% грузовысотные характеристики, если сравнивать с 25-тонником. Модель КС-55717К-3 ориентирована на широкий круг эксплуатирующих организаций, как тех, кому нужен высокомобильный 32-тонный кран, так и тех, кто хотел бы несколько превзойти характеристики типичного 25-тонного крана на шасси КАМАЗ-43118. В общем, здесь вам и рациональность, и универсальность, и соблюдение технических ограничений. Проверено.

- 1. Результаты взвешивания — на экране.
- 2. Предсерийный образец КС-55717К-3. 32-тонный кран-вездеход встанет на конвейер в октябре 2020 года.



JAC
MOTORS



Реклама

JAC N350

СОЗДАН ДЛЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА

- Конкурентная цена автомобиля от 4 990 000 руб.
- Грузоподъёмность до 35 тонн
- Доступные комплектующие, расходные материалы и запасные части в наличии
- Простота обслуживания и ремонтопригодность
- Адаптация под тяжелые климатические условия
- Гарантия 200 000 тыс.км или 2 года

www.jacrus.ru
8 800 600 70 79

ООО «Джак Автомобиль»
официальный дистрибутор
JAC Motors в России.

GAZ
Единое
транспортное
решение

Вектор NEXT

Выгода до
923 000 ₽*



Реклама

tik-bus.ru

8 (800) 302-37-47

Звонок по России бесплатный

Техинком



*Указанная максимальная выгода действительна при приобретении автобуса Вектор Next (ПАЗ-320405-14 ЯМЗ 110 Е5 газ, ГАЗ 5 ст., Г, 1-2 дв., 17/45 С, РФ, СТ) стоимостью 4 976 тыс. руб. с предоставлением скидок по программам: - по государственно программе субсидирования газонапорной техники скидка в размере 525 тыс. предоставляется Клиенту, приобретающему автобус с двигателем CNG, - по программе "Фирменная лизинговая программа" Клиенту лизинговой компанией предоставляется скидка в размере 8% от стоимости автобуса. Основные условия программы: первоначальный взнос в размере 20% от стоимости автобуса. Обязательно страхование КАСКО. Решение об оформлении лизинга и требования, предъявляемые к заемщику, определяются лизинговой компанией-партнером ООО "Элемент Лизинг". Программы действуют до 30.09.2020г. или до исчерпания бюджета на их проведение. Не является публичной офертой.

ДОРОЖНАЯ КОМБИНАЦИЯ

ТОРГОВАЯ ПЛОЩАДКА КОМБИНИРОВАННЫХ ДОРОЖНЫХ МАШИН РОССИИ ПОСТОЯННО ФИКСИРУЕТ РАСТУЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ НАШИХ ХОЗЯЙСТВЕННИКОВ К ПРИОБРЕТАЕМОЙ СПЕЦТЕХНИКЕ. НЫНЕШНИЙ СЕЗОН ИСКЛЮЧЕНИЕМ НЕ СТАЛ...

› ВАЛЕНТИН ОЖГО, ФОТО АВТОРА И ФИРМ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

И ЗИМОЙ, И ЛЕТОМ...

Географическое положение России уникально: когда коммунальные службы одного региона по несколько раз в день поливают проезжую часть улично-дорожной сети водой, спасая аэрацией от солнечного перегрева плавящийся асфальт, в других регионах такие же машины орошают дорогу жидкими противогололедными реагентами, ограждая водителей и пешеходов от беды. Температурные разнотечения прошлого и текущего годов это доказали. Пока в нынешнем августе коммунальные службы Москвы охлаждали улицы, не помышляя о монтаже зимних навесок и надстроек, в Ямало-Ненецком автономном округе, Республике

Саха (Якутии) и других северных регионах муниципальные автопарки коммунальных, дорожных предприятий уже завершили ремонт техники, полным ходом монтировали зимний рабочий инструментарий, готовясь получать паспорта готовности к зиме.

Правда, общего у всех регионов много. Во-первых, это большой удельный вес отечественных комбинированных дорожных машин (КДМ). Во-вторых, даже с переходом на летние навески и надстройки автохозяйства берутся не столько за консервацию зимнего оборудования, сколько за его ремонт, профилактику и подготовку к работе в новом сезоне. На таком этапе сроки подготовки зимнего инвентаря у регионов тоже раз-

ные, особенно сжатые они в предприятиях северного базирования, которые позже всех из зимы выходят и раньше всех в нее входят. Впрочем, там мало времени и для демонтажно-монтажных операций оборудования зима/лето, и наоборот, поскольку это не сезонный лаповый погрузчик снега, а КДМ круглогодичного применения.

Если оценивать возможности комбинированных дорожных машин, то этим операционистам только и поспевай менять навесное оборудование и кузовные модули надстроек — все время в работе. Получается «швец и жнец» в одном лице. Разве что на трубе не играет. Но в дорожном строительстве или сервисном обслуживании улично-дорожной сети это





1



3



2



4

уже ни к чему. Там главное, чтобы техника не простоявала. И в этом «конек» машин такого исполнения.

Перечены российских производителей КДМ для всесезонного содержания дорог и улиц сегодня богат. В числе самых маститых брендов можно назвать «Меркатор Холдинг», Курганский завод дорожных машин «Дормаш», Арзамасский и Мценский заводы коммунального машиностроения, Кемеровский опытный ремонтно-механический, Рязанский авторемонтный и Тосненский механический заводы, предприятие «Смоленские машины».

Засветился не так давно и миасский «Завод СпецАгрегат», предложивший рынку «комбинашку» на шасси «Урал Next» с колесной формулой 6х4. Это шасси можно видеть с разными надстройками и навесками, но в исполнении всесезонной комбинированной дорожной машины — редко. У предприятия по ней портфель еще не очень большой, но перспектива солидная.

И хотя в основе работы упомянутых выше предприятий

1-2. Стильный Зил-43276Т 4x2 с шильдиком 2016 года выпуска и стиляга Зил-432932 4x2 со штемпелем 2012 года выпуска.
3. «Меркатор Холдинг» летом осуществил первый выпуск КДМ на шасси МАЗ-6501 и МАЗ-5540.
4. Комбинированная машина у миасского «Завода СпецАгрегат» на шасси «Урал Next 6x4» получилась красивой, мощной и функциональной.

четко прослеживается одна конструкторская школа, все-таки у каждого из них есть свое ноу-хау, кто-то в чем-то выделяется, а в чем-то уступает. Правда, такое различие некритично, на сбыте техники существенно не оказывается, поскольку все работают в одной размерной группе и ценовом диапазоне.

ИСЧЕЗНУВШИЕ, НО НЕ ЗАБЫТЫЕ

В РФ чаще всего под комбинированные дорожные машины хозяйственники заказывают отечественные КАМАЗы и белорусские МАЗы. Ранее популярные шасси автомобилей Зил разных моделей и украинский КрАЗ практически ушли в небытие по понятным причинам. Если на исчезнувшую кременчугскую технику рынок среагировал безболезненно, практически «никто не заметил потери бойца», так как в этой размерной группе сразу нашлись охочие продвигать свои КДМ, то занимавшему промежуточную

нишу между советскими среднеразмерными машинами московскому Зилу достойной альтернативы до сих пор нет.

Впрочем, попытка была: предприятие «Полимикс», обосновавшееся на остатках Смоленского автоагрегатного завода АМО ЗИЛ им. В.П. Отрохова, в 2016-м показало на чудом сохранившемся оригинальном шасси Зил-43276Т с маркировкой ООО «ЗИЛ» новеньющую дорожную машину. Напомним, с 2014-го по 2015-й, когда от АМО ЗИЛ оставался небольшой цех временного хранения оборудования и круглая печать у директора упомянутого выше ООО, в Москве было изготовлено где-то две сотни шасси из выкупленных старых запасов и заделов. Одно из них оказалось в Смоленске.

Машина получилась стильной по ходовой, добротной по надстройке и навеске. Одна только кабина чего стоила, радуя глаз своими обтекаемыми формами. Капот и подкрылки изготовлены из пластика, которые лучше поглощают шум, не подвергаются



1



2



3

коррозии и являются долговечными, что немаловажно.

В моторную нишу втиснули белорусский дизельный 136-сильный мотор Д-245, к исполнению которого у потребителя нареканий нет по сей день, поскольку Минск очень плотно работает с компанией Bosch и ее комплектующими.

Даже корейцы подключились к проекту, предложив поставку своих 150-сильных дизельных

агрегатов с предварительной подгонкой под моторную нишу ЗиЛ-432276Т по креплению, вентиляции и охлаждению, адаптацией со сцеплением и КП. И цену не заламывали, рассчитывая на долгосрочное сотрудничество. Однако стильная и вполне совре-

менная дорожная «комбинашка» с тремя видами зимних рабочих органов (фронтальный снежный плуг с регулируемым углом атаки, цилиндрическая щетка среднего расположения, кормовой песко-разбрзыватель) так и не пошла в серийное производство.

Правда, в самой столице, как и по всей России и бывшим республикам Союза, бережно сохранимых «лихачевских» машин еще уймище. Согласно данным «Автостата», только российский парк грузовых автомобилей по состоянию на 1 января 2020 года насчитывал 495,6 тыс. ЗиЛов, заняв в рейтинговой строчке после техники КАМАЗ и ГАЗ третью позицию.

СВОЯ РУБАШКА БЛИЖЕ К ТЕЛУ

К предстоящему зимнему сезону ни отечественное, ни зарубежное машиностроение ничего революционного в группе комбинированных дорожных машин не предложило, ограничившись совершенствованием уже имеющихся моделей или, в лучшем случае, их глубокой модернизацией — надстройки и навески оказались в застое. А вот группа базовых шасси под КДМ в последнее время заметно расширилась. К примеру, компания «Меркатор Холдинг» сразу несколько информационных поводов со словом «впервые».



1. Самая большая популяция КДМ с маркировкой «Меркатор Холдинг» — в Москве и столичной области.
2-3. Из Арзамаса в Хабаровск «комбинашки» прошли своим ходом, не вызвав нареканий у водителей ни по ходовой, ни по моторам. Правда, кондиционер в летний зной был бы в кабине не лишним.



Пусть и маленькое, но все-таки достижение видится в том, что предприятие осуществило выпуск первой КДМ на шасси МАЗ. Так машиностроители ответили на запрос рынка и клиентов, предпредлагающих работать с белорусским шасси. Пришлось адаптировать все навесное оборудование производства «Меркатор» под вос требованные модели МАЗ-6501 и МАЗ-5540.

Еще один инфоповод коснулся шасси КАМАЗ. Летом завод построил комбинированную дорожную машину на шасси КАМАЗ-6580: эта модель только в июле сошла с конвейера автогиганта и сразу же попала на спецоснастку к «меркаторцам». Уникальность новичка — в повышенном комфорте кабины, удобной эргономике поста управления, что уменьшает сменную утомляемость водителя. К поступатам привлекательности можно также отнести и двигатель с увеличенным моторресурсом. Это вполне понятно, поскольку кабина и движок позаимствованы у Mercedes-Benz Actros. А вот система управления «Эрготрон» здесь эксклюзивная.

К слову, еще одна собственная разработка с примером глубокой модернизации коснулась системы управления «Бузина». Она предназначена для управления всеми видами навесного оборудования производства завода «Меркатор». В основе продукта лежит эргономичный джойстик для упрощения процесса управления и интуитивно понятным пультом с цветным экраном диагональю 7 дюймов.

Арзамас тоже подсуетился и еще в мае вывел на рынок КДМ Ко-829Б1 с обновленной версией передней высоконапорной рейки, кормовой аэродромной рейкой с полностью съемными боковыми элементами, а также поливомочечными емкостями воды/растворов в виде пластиковых резервуаров или металлического бака суммарным объемом 12 м³.

АЛЕКСЕЙ ЧЕРЕПАНОВ БРЕНД-ДИРЕКТОР КОМПАНИИ «МЕРКАТОР ХОЛДИНГ»

Потребитель нынче требовательный, выбирает скрупулезно. Наибольшим спросом у клиентов пользуются КДМ на базе самосвала: такая конструкция позволяет устанавливать навесное оборудование и в случае необходимости использовать технику для перевозки сыпучих грузов. Самое популярное шасси под навески и надстройки, конечно, отечественное, импортная колесная база в портфеле заказов занимает не более 10%. В среднем, у нас заказывают 70-80% техники для уборки магистральных трасс и только 20-30% техники для уборки городских территорий. Москва и Московская область являются одним из самых крупных заказчиков техники для содержания и обслуживания дорог. Впрочем, наши машины работают по всей России, от Камчатки до Калининграда. Были поставки в Норильск и Тикси (Якутия). Отгружали даже на островные территории в Северном Ледовитом океане. Технику туда доставляли морем из Архангельска. Безусловно, изоляция из-за COVID-19 сказалась на производстве. Практически все производители КДМ и другой снегоуборочной техники наблюдают некий отложенный спрос. Но зиму-то никто не отменял, так или иначе, техника для содержания дорог нужна. Вопрос, возобновится ли прежний спрос в этом сезоне или придется ждать до следующего, пока остается открытым.



ЕВГЕНИЙ ТИХОНОВ ГЛАВНЫЙ МЕХАНИК МУП «ЮЖНОЕ», ХАБАРОВСК



Три комбинированных машины восемь суток добирались до Хабаровска своим ходом из города Арзамаса, преодолев по дороге «Амур» почти восемь тысяч км. Для техники и оборудования это была хорошая проверка на прочность. Автомобили, как и вся операционная атрибутика, прошли этот тест-драйв на «отлично». Четвертая машина прибыла на железнодорожной платформе. Мы знали, что выбираем: все КАМАЗы полностью соответствуют нормативам самого современного экологического стандарта Евро-5. И вообще, эти машины имеют достойную репутацию. Они одинаково хорошо справляются со своими задачами, как в лютую стужу, так и в летний зной. В зимний период машины работают с удвоенной, а иногда и утроенной нагрузкой, в круглосуточном режиме в агрессивной среде — соль и реагенты не способствуют сохранности техники, поэтому ее износ достаточно большой. Здесь регулируемый по углу наклона снежный плуг, которым при необходимости можно выполнять и земляные планировочные работы, регулируемая дозировка сухих и жидких реагентов. Для уборки дорог — самое то.



Такая всесезонная «комбинашка» является ответом регионам на потребности в технике для дезинфекции улично-дорожной среды. Машина с задней рейкой и дополнительными элементами системы подачи и разлива растворов обеспечивает за один проход операционную ширину обработки поверхности до 20 м.

Редакция «Автопарка» поинтересовалась спросом на эту модель. И хотя информация

по Ко-829Б1 от производителя на момент написания обзора не пришла, крайнюю поставку нам все же удалось отследить: 22 августа сразу четыре таких машины пришли в Хабаровск, пополнив спецавтопарк МУП «Южное». Самое крупное предприятие по благоустройству краевой столицы насчитывает 118 машин разного исполнения, обслуживающие ее Центральный и Индустриальный районы.



ПРИЦЕПЫ

ОБЗОР

КРИЗИСОВ НЕ БОЯТСЯ

РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ, НЕ ПРЕКРАТИВШЕЕСЯ В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ, СТАЛО ЭФФЕКТИВНЫМ РЫЧАГОМ ДЛЯ ПОДДЕРЖАНИЯ РЫНКА СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ. ОТРАДНО, ЧТО В АВАНГАРДЕ ПРОЦЕССА НАСЫЩЕНИЯ ПАРКОВ АВТОТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ САМОСВАЛЬНЫМИ НОВИНКАМИ ИДУТ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ КОМПАНИИ

› ВАЛЕРИЙ ВАСИЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА И ФИРМ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

Согласно данным Russian Automotive Market Research, в первом полугодии текущего года продажи новой прицепной техники на российском рынке упали на 7%, в сравнении с аналогичным периодом года прошлого. Однако компании-производители не перестают пополнять свои линейки более совершенными моделями, включая самосвальные. Как обычно, верхнюю ступеньку по популярности занимают модели для строительной отрасли.

Челябинский машиностроительный завод автоприцепов

(ОАО «Уралавтоприцеп») в августе отчитался об отправке клиенту крупной партии самосвальных полуприцепов ЧМЗАП-9520-030-СП грузоподъемностью 41 тонна. Полуприцеп предназначен для перевозки различных сыпучих грузов, таких как галька, щебень, песок, асфальт, в том числе в условиях низких температур. Важной особенностью этого трехосника, ранее получившего личное имя «Носорог», стало использование в конструкции шасси гидравлических аутригераов, примененных впервые в истории ЧМЗАП

на полуприцепах данного типа. Использование данного механизма позволит исключить случаи опрокидывания и обеспечить безопасную работу при разгрузке самосвала (при наличии ровной и надежной разгрузочной площадки). Дополнительное удобство в эксплуатации обеспечивает гидрораспределитель управления аутригерами, который размещен непосредственно на раме полуприцепа. Раму и 31-кубовый кузов усилили, кроме установки штатного запасного колеса предусмотрели дополнительное пространство для крепления





запаски тягача и механизма его подъема. Кузов оснастили скручивающимся тентом и площадкой, которая облегчит водителю обслуживание верхней части надстройки.

Оси и пневмоподвеска — производства ЧМЗАП (собственное осевое производство является одним из преимуществ завода). Рабочая тормозная система — Wabco, а стояночную систему снабдили энергоаккумуляторами. Гидрооборудование опрокидывания кузова фирмы Binotto работает при температуре до -50°C . Не лишним является и стабилизатор кузова, обеспечивающий его устойчивость при подъеме и опускании.

В сегменте строительных перевозок позиции стальных самосвалов все сильнее теснят конструкции с алюминиевыми платформами. Перевозчики приходят к пониманию того, что большая собственная масса транспортного средства означает упущенную полезную нагрузку, а значит и упущенную в масштабах бизнеса прибыль. В продуктовой линейке калининградского завода Grunwald сегмент больших

1-3. Самосвальный полуприцеп ЧМЗАП-9520-030-СП снабдили гидравлическими аутригераами.
4. Кузов самосвального полуприцепа Bodex KIS 3WA2 HP изготавливают из цельного листа по бесшовной технологии.

алюминиевых кузовов и техники на их основе занимает особое место. В нынешнем году компания запустила производство самосвальных полуприцепов с ковшовой платформой коробчатого профиля, объемом 49 м³ — Gr.T49-AB-

SS. По соотношению объема и собственной массы — один из наиболее легких типов прицепного состава. Собственная масса ТС составляет 7 тонн. При этом груз может быть любого характера — сыпучим инертным материалом, сельскохозяйственным или фракционным для лесной промышленности, сырьем для отрасли переработки отходов и даже тарированным — на паллетах. Задний прямой борт комбинированный — с верхней осью вращения, двумя заслонками и функцией распашных ворот, при которой верхняя перекладина также является подъемной. Материал кузова — высококачественный алюминий и алюминиевый профиль. Задний и передний борта кузова — из листового алюминия с усилителями. Толщина основания кузова — 8 мм, толщина профиля борта — 30 мм. Кузов

для данной модели производится в Бельгии на партнерском предприятии компании STAS. Еще один совместный продукт Grunwald и STAS — самосвальный кузов из алюминия объемом 27 м³.

Среди собственных разработок Grunwald следует упомянуть самосвальный полуприцеп Gr.TSt 27 со стальным кузовом. Это ТС считается самой передовой разработкой конструкторского бюро Grunwald для отрасли строительных перевозок. Собственная масса трехосного самосвального полуприцепа с кузовом объемом 27 кубов не превышает 7 тонн. Платформу из износостойкой стали Hardox 450 изготавливают по технологии half-pipe. Толщина стенок составляет 4 мм, днища — 6 мм. Кузов собирают из трех частей, свариваемых внахлест, что предотвращает истирание сварных швов абразивными грузами. Впервые в практике компании Grunwald стенку кузова и верхнее ребро усиления выполнили в виде единой цельногнутой детали сложного сечения, что упростило технологию изготовления и повысило жесткость конструкции. Для работы с асфальтоукладчиком в задний борт вмонтировали ссыпной лоток. Наклоненная под углом 15° задняя стенка кузо-



1

ва крепится в его верхней части на подшипниках и фиксируется снизу автоматическими замками. Для опрокидывания кузова используются гидросистемы Нува или Binotto.

В штатной комплектации полу-прицеп оборудуется тремя девяты-tonными осями BPW с пневмоподвеской. В исполнении Heavy Duty предлагают усиленные агрегаты, более приспособленные к российским дорожным и климатическим условиям. Тормозные механиз-

мы — барабанного типа, пневмосистема — компании Wabco. По запросу возможна комплектация дисковыми тормозами и осевыми агрегатами SAF Custom Design.

Заметно расширился модельный ряд и у производителей прицепов. Самосвальный двухосный прицеп НефАЗ-8560-0004085-02 гру-

зоподъемностью 10,7 тонны с боковой разгрузкой является развитием популярного предшественника НефАЗ-8560-02. С учетом пожеланий заказчиков новинка получила усиленную конструкцию платформы, в которой толщину боковых бортов увеличили до 2 мм, а передний и задний борта выполнили в виде цельной стенки толщиной 3 мм. Комплекс доработок позволил повысить жесткость и долговечность само-свальной платформы объемом 15 кубов. К другим особенностям модели можно отнести рессорную подвеску, оси собственной конструкции, дополнительные надставные борта и прямое стреловидное дышло.

Простой по конструкции и неприхотливый в обслуживании самосвальный двухосный прицеп модели 8589,



2



4



1-2. Модель Grunwald Gr-TSt 27 оборудована облегченным кузовом, собираемым из трех частей.
3-4. 49-кубовый кузов для модели Gr.Ti49-AB-SS производится в Бельгии на партнерском предприятии — компании STAS.

3

который выпускает предприятие «Орские прицепы» (марка «Сармат»), может одинаково успешно транспортировать сельскохозяйственные или инертные грузы массой до 14 тонн. Металлическая разборная платформа вместимостью 17,5 кубов со съемными бортами (боковые и задний борта имеют верхнюю навеску и нижние запоры бортов) разгружается назад и на боковые стороны. Гидроцилиндр перемещения кузова расположен под его днищем. Прицеп оборудован съемной задней и подъемной боковой защитой, брызговиками и лестницей. Рабочая тормозная система дополнена ABS и автоматическими регуляторами зазора между колодками и барабаном. Сцепная петля выполнена в исполнении «Евро» или по ГОСТу, высота агрегатирования и конструкция дышла могут быть изменены по желанию заказчика.

Комфортно себя чувствует в нашей стране польский бренд Bodex. Один из лидеров среди производителей прицепной техники в Европе приступил к выпуску самосвального трехосного полуприцепа модели KIS 3WA2 HP 24. 24-кубовый кузов изготавливают из цельного листа на гибочном прессе по бесшовной технологии. Основным конструкционным материалом толщиной 8 мм (для днища и бортов) выбрали высокопрочный алюминиевый сплав. Подъемный телескопический гидроцилиндр (Hyva, Binotto или Penta) обеспечивает максимальный угол опрокидывания 45°. Рама, выполненная из монолитированной стали QStE-690, включает пару сварных продольных лонжеронов, соединенных между собой траверсами и балками. Каждая ось с пневмоподвеской SAF выдерживает нагрузку 9 тонн. Двухпроводная пневматическая тормозная система с антиблокировочным устройством Knorr-Bremse оборудована автоматической регулировкой зазора между колодками и барабанами. Все элементы полуприцепа дважды проходят дробеструйную обработку с дальнейшей окраской высококачественными эмалями PPG.

Бельгийские, польские и немецкие бренды предлагают, надо сказать, действительно высококачественные самосвальные транспортные средства. Быть для них равноправным игроком на собственном рынке коммерческого подвижного состава задача для наших машиностроителей вполне реальная.

5. Прицеп-самосвал модели 8589А предприятие «Орские прицепы» оснастило разборной грузовой платформой.
6. Самосвальный прицеп НефАЗ-8560-0004085-02 получил кузов усиленной конструкции.



5



ИЗ ЖИЗНИ «ОТДЫХАЮЩИХ»

HIGER KLQ6128LQ > ПОСТАВЩИК: КОМПАНИЯ «РУСБИЗНЕСАВТО» > ЭКСПЛУАТАЦИОННИК: ООО «АВТОВОКЗАЛ «ВОСТОЧНЫЙ»»
> ДАТА ПОСТАНОВКИ ПОД НАБЛЮДЕНИЕ: ДЕКАБРЬ 2019 Г.

ПРОДОЛЖАЕМ ЗНАКОМИТЬ ЧИТАТЕЛЕЙ С ТЕМ, КАК ЖИВЕТ БОЛЬШОЙ ТУРИСТИЧЕСКИЙ АВТОБУС HIGER KLQ6128LQ. НАПОМНИМ, ЧТО МАШИНА РАБОТАЛА НА ЛИНИИ КАЗАНЬ — НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ. ВПРОЧЕМ, НЕДАВНЯЯ ПАНДЕМИЯ ВНЕСЛА СВОИ КОРРЕКТИВЫ В НАКАТАННЫЙ МАРШРУТ

› МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО АВТОРА

После первого знакомства с автобусом Higer и компанией, которая его эксплуатирует, казалось, что стандартный долгосрочный ресурсный проект прочно встал на рельсы. Дальше дело только за фиксацией пробега, составлением отчетов и другими рутинными мероприятиями. Однако пандемия, которая набрала свои обороты в стране к концу марта, а также последующая за ней самоизоляция, спустили планы. Через каждые две недели я зво-

нил Марату Тимерзянову, главному механику компании «Автовокзал „Восточный“», и получал от него неутешительный ответ: «Мы пока не работаем».

Согласно постановлению кабмина Республики Татарстан от 30 марта, было прекращено междугороднее автобусное сообщение. Впрочем, нельзя сказать, что техника на мертвую встала на прикол. Регулярные рейсы были приостановлены, зато появились

дру-

гие. По заданию кабмина РТ автобусы компании «Автовокзал „Восточный“», среди которых был и наш подопечный, приняли участие в доставке авиапассажиров, прибывавших из-за границы в Казань, к местам обсервации. Перед такими рейсами, как и после них, салон автобуса проходил специальную комплексную санобработку — в гараж компании приезжал фургон

санэпидемслужбы, и всему подвижному составу устраивали «банный день». Естественно, что водители выполняли такие рейсы в защитных костюмах, масках и перчатках — об этом позаботились власти региона.

Такие рейсы прибавили к прежним показаниям одометра долгожданные 4347 км. Если бы не внезапный антикоронавирусный «отдых», машина уже давно разменяла бы первую сотню тысяч км. Но что есть, то есть.

Если кратко по технической части, то пока нет никаких ремонтов, сюрпризов и прочего экстрима. TO-2 машина прошла при пробеге в 51 тыс. км, о чем упоминалось в предыдущем отчете. С серединой мая, когда было разрешено автобусное междугородное сообщение, 12,2-метровый лайнер вновь отправился по знакомым маршрутам в Буйинск и Йошкар-Олу.

Напомним, что эта модель автобуса — самая вместительная в линейке. В машине 55 мест, но, учитывая нынешние реалии, загрузка пассажиров держится на 50-%ном уровне. Соответственно, багажные отсеки под полом объемом в 10,43 м пока отсыхают, предвкушая будущие встречи с чемоданами и баулами пассажиров.

Предыдущий
отчет см.
«Автопарк»
№ 3, 2020.





1. Перед рейсами в обсервации салон автобуса проходит специальную комплексную санобработку.
2. Багажные отсеки у автобуса под полом объемом в 10,53 м пока отдыхают.
3. Пассажирам нравится возможность зарядить в пути телефон или планшетный компьютер.
4. Плановые ТО автобусы проходят в своем техцентре.

Прошедшая невнятная зима и весенне-летняя эксплуатация пока внешне никак не отразились на кузове автобуса. За это стоит сказать большое спасибо катафорезной обработке силовых элементов кузова и бортам, которые выполнены из оцинкованного листа. А еще опрятный вид новому автобусу придают передняя и задняя пластиковые маски. Сколы от мелких камушков не страшны, ветровое стекло с обогревом тоже целое. В межсезонье перевозчики еще раз отметили добрым словом хорошую термоизоляцию машины. Тепла и уюта добавили

и тонированные стеклопакеты.

З отчетный период Higer KLQ6128LQ показал себя достаточно экономичной машиной. Средний расход топлива — 26 л/100 км. Если в рублях, то затраты в рублях, то затраты компании-перевозчика на топливо составили всего 46 300 руб. Собственно, и прошедшей зимой машина не выходила за рамки 26 л на «сотню». Механики объясняют это постоянство просто: зимой топливо «подъедал» отопитель, летом — кондиционер, вот на выходе расход топлива и зафиксирован с почти алтекарской точностью.

Наверняка, когда вы читаете этот отчет, автобус в очередной раз посетил линию ТО-1 (контрольные, крепежные, регулировочные, смазочные и уборочные работы). Этую процедуру проходят все пассажирские машины через каждые 5 тысяч км пробега. Следующая встреча назначена на осень. **STOP**

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ HIGER KLQ6128LQ

Габаритные размеры, мм	12 280/2550/3850
Колесная база, мм	6150
Объем багажного отсека, м³	10,5
Количество дверей	2
Полная масса, кг	19 950
Максимальная скорость, км	110
ДАННЫЕ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ	
Пробег, км	55 350
Расход топлива, л/100 км	26
Затраты на топливо за квартал, руб.	46 300



МАРАТ ТИМЕРЗЯНОВ

ГЛАВНЫЙ МЕХАНИК ООО «АВТОВОКЗАЛ «ВОСТОЧНЫЙ»»

Пандемия внесла свои коррективы в работу предприятия, поэтому пробег у машины скромный: всего 55 350 км. В самое напряженное время наша компания выполнила около 100 рейсов по доставке авиапассажиров из нашего аэропорта к местам обсервации. Наши машины, включая и подопечный автобус, ездили не только по республике, но и доставляли пассажиров в соседнюю с нами Уфу. Могу сказать, что наши водители настоящие герои, они не из робкого десятка. Я лишь раз убедился в том, что среди доступных больших автобусов для работы на межгороде альтернативы Higer нет, как ни крути. К машинам с пробегом гораздо больше, чем 55 тыс. км, нет никаких замечаний.



ВЛАДИСЛАВ КОРНИЛОВ

ВОДИТЕЛЬ 1-ГО КЛАССА ООО «АВТОВОКЗАЛ «ВОСТОЧНЫЙ»»

За рулем этой машины с момента постановки на учет. Пока даже лампочки все заводские стоят, хотя запасные вожу с собой всегда. Считаю, что главный «конек» автобуса — комфорт. Многим нравится возможность зарядить в пути телефон или планшетный компьютер. Опять же в салоне есть точка доступа в интернет по Wi-Fi. Некоторые из пассажиров после рейса даже спрашивают у меня — а что это за машина? По трассе идет как пароход, солидно. Лишь когда меня ставили на экскурсионное обслуживание, вспоминал, что длина машины больше 12 м. Улицы исторического центра Казани неширокие, приходится активно маневрировать.



ОТ ПРОСТОГО К СЛОЖНОМУ

РЕМОНТ ПРИЦЕПНОГО СОСТАВА — СПЕЦИФИЧЕСКАЯ ОБЛАСТЬ СЕРВИСА. ЕСЛИ РАНЬШЕ МНОГИЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ ОБСЛУЖИВАЛИ ВЕДОМУЮ ЧАСТЬ СЦЕПКИ СВОИМИ СИЛАМИ, ТО ТЕПЕРЬ ПРЕДПОЧИТАЮТ ДОВЕРИТЬ ЭТУ УСЛУГУ ПРОФЕССИОНАЛАМ. МАТЕРИАЛЫ, ИНСТРУМЕНТЫ, КВАЛИФИКАЦИЯ ПЕРСОНАЛА, НАКОПЛЕННЫЙ ОПЫТ — ВСЕМ ЭТИМ РАСПОЛАГАЕТ СТО «НАРА АВТО», БАЗИРУЮЩАЯСЯ В ПОДМОСКОВНОМ НАРО-ФОМИНСКЕ ➤ АЛЕКСАНДР ТРОХАЧЕВ, ФОТО АВТОРА

Эксплуатация коммерческого транспорта сопряжена с большим количеством рисков. И чем удаленнее маршрут доставки грузов от оживленных трасс и родного автопарка, тем сложнее решать технические проблемы, возникающие с прицепным составом. А произойти в рейсе может все что угодно: на стоящий полуприцеп иногда падает дерево или фонарный столб; в трейлеры врезаются другие грузовики, складские погрузчики

протыкают вилами борта изотерм и рефов. В число тяжелых случаев входят возгорания и отказ холодильных установок, разрушение конструкции из-за перегруза или смещения перевозимых грузов, опрокидывание и ДТП. И если с локальными повреждениями вроде смятой противоподкатной защиты можно завершить рейс, то при больших механических «увечьях» придется искать ближайший грузовой сервис.

Компания «Нара Авто» выделила ремонт прицеп-

ного состава в отдельное направление. Для этого оборудованы специальные посты, закуплен инструмент и оснастка, подготовлено оборудование и материалы. При необходимости здесь выполняют не только текущий, но и срочный ремонт. В компетенции данной СТО гарантыйный ремонт и обслуживание всех видов прицепной техники, от простых открытых и бортовых платформ до ремонта низкорамных тяглов и автовозов, цементовозов и самосвалов. Наиболее востребованным

видом обращений является ремонт фургонов и гидробортов BAR Cargolift, Dautel, Palfinger/MBV, Zergo. Заказчики обращаются за реанимацией изотермических кузовов, рефрижераторов и холодильного оборудования. Речь об установках Carrier, Thermo King, Zanotti и других производителей. Частыми обращениями, практически круглогодично, являются заказы на диагностику электрооборудования и калибровку систем ABS и EBS. В осенне-зимний период отмечается рост спроса на токарно-фрезерные и сварочные работы, проверку и регулировку пространственного положения осей.

Отдельным пунктом стоят запросы на приведение в исправность гидравлики Binotto, пневматических и тормозных систем Knorr-Bremse, Haldex, Wabco. Не всем по карману приобретение новых оригинальных запчастей, и потому клиенты просят наклеять тормозные колодки, установить ремкомплекты, провести восстановление валов. В списке обращений — капремонт тормозных суппортов и проточка тормозных барабанов. Есть и операции попроще: замена колодок, сайлент-блоков и ступичных подшипников. И все-таки самыми сложными остаются кузовные работы: восстановление



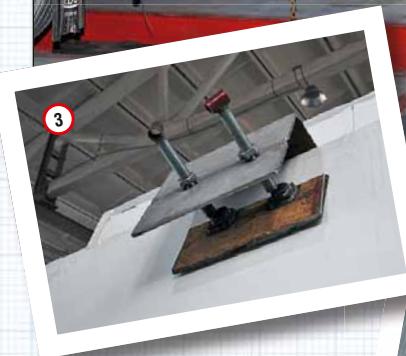
1. В осенне-зимний период отмечается рост спроса на токарно-фрезерные и сварочные работы.
2. Эффективность тормозной системы проверяют на стенде MAHA (Германия).
3. Самыми сложными остаются кузовные работы: восстановление сэндвич-панелей, врезки в стены, замена каркаса, перестилание полов.
4. Чех холодильно-обогревательных установок имеет статус официального дилера крупнейших производителей оборудования.



1



2



3



4

сэндвич-панелей, врезки в стены, замена каркаса, перестилание полов.

Мастерам приходится работать с деревом, пластиком, фанерой, дюралюминием, сталью. При восстановлении повреждений на прицепах, кузовных надстройках и полуприцепах механики применяют различные клеевые составы, резьбовые соединения, усиливатели и всевозможные лакокрасочные материалы. При этом важно выполнить все ремонтные операции аккуратно, добродушно, качественно и в срок. Лишних рук при этом не бывает, а значит, за чужую спину не спрячешься. При этом у каждого специалиста свой рабочий участок.

Профессиональный ремонт прицепной техники невозможен без доступа к оригинальной заводской документации, учитывающей не только конкретную марку и модель, но и особенности комплектации. Важны даже такие нюансы, как последовательностьope-

раций, моменты затяжки и т. д. И с этим у компании полный порядок. Уровень обслуживания и ремонта «Нара Авто» подтверждает и количество дилерских договоров — их больше 30! Фирменными сертификатами на доверие по всем видам работ охвачены CIMC, Grunwald, Fliegl, Foxtank, Kässbohrer, Kolumn, Krone, «Meusburger Новтрак», Schmitz Cargobull, Wielton и другие бренды. Если клиент обращается за услугами по технике не указанных в перечне брендов, сервисный центр не откажет в технической помощи. Единственное — на это может потребоваться чуть больше времени, чем обычно, да и то в исключительном случае.

Для оказания полного спектра заявленных услуг СТО держит широкий ассортимент расходных материалов, компонентов, запчастей, комплектующих. При отсутствии нужных деталей их заказывают с центрального или регионального склада. И если запчасть и работы от по-

сторонника услуг, то на них распространяется гарантия. А подобрать нужные детали не проблема: для этого есть фирменные справочники с уникальными каталожными номерами.

Предварительную стоимость ремонта клиенту озвучивают после входной диагностики. Ее проводят на специально оборудованной линии с помощью сканеров и диагностического оборудования. Мастер-приемщик осматривает поврежденный полуприцеп, записывает необходимые операции, затем рассчитывает объем работ и стоимость запчастей и материалов.

То же самое происходит и при обслуживании без кузовного ремонта. При этом применяется оборудование ведущих европейских производителей. Например, эффективность тормозной системы проверяют на стенде МАНА (Германия). Положение осей относительно рамы прицепа выявляет высокоточный комплекс Josam-Truckaligner (Швеция). Все данные диагностики клиент может получить как в электронном, так и в бумажном виде. «Эти сведения СТО сохраняет для того, чтобы можно было в любой момент под-

нять историю обращений клиента по конкретному виду техники. И, конечно, для того, чтобы избежать необоснованных претензий и требований бесплатного ремонта в установленный гарантийный период», — объясняет замдиректора сервисной службы ООО «Нара Авто Транс» Иван Коломиец.

Впрочем, благодаря качественной работе и четко отлаженному процессу такие случаи фактически исключены. А те, кому в регионе понадобился срочный и качественный ремонт, знают: лучше доехать до проверенной СТО — такой, как «Нара Авто». Почему именно сюда? Да потому, что нужно доверять профессионалам, иначе придется вспомнить и на себе испытать, сколько раз платит скрупой. В рейсах дальнобойщики даже перекусить останавливаются только в проверенных местах. Так почему обслуживание и ремонт трейлера доверять кому попало?!

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ СТО «НАРА АВТО»

(участок ремонта прицепов)

Площадь ремонтного участка, м² 2500

Количество постов 20

Одновременно ремонтируемая техника 12

Число механиков (ремонтников) 26 (вкл. автоэлектрик)

Стоимость нормо-ч, руб. от 1400

Режим работы 8:00–22:00, ежедневно

Услуги для клиентов Wi-Fi, кафе, комната отдыха



17,5-ДЮЙМОВАЯ КОМБИНАЦИЯ



Giti Tire применила новую технологию Combi Road в 17,5-дюймовой шине для грузовиков и автобусов. Модель Giti GTR955 Combi Road посадочным диаметром 17,5 дюйма доступна в трех размерностях. Сначала новинка появится в версии 215/75R17,5, а с IV квартала ее можно будет приобрести в размерностях 235/75R17,5 и 245/70R17,5.

Шины предназначены для региональных и магистральных перевозок и отличаются значительно более равномерным износом и оптимизированным пятном контакта, который достигается благодаря широкому протектору и прочным плечевым зонам. Маркировка «Три горных пика и снежинка» (3PMSF) подтверждает возможность использования новинки в странах, где применение зимних шин регламентируется законом. Шина Giti GTR955 Combi Road, созданная в сотрудничестве с Европейским центром исследований и разработок Giti Tire в Ганновере (Германия), производится на современном заводе в Джакарте (Индонезия). 17,5-дюймовая Giti GTR955 Combi Road — это первая шина Giti Tire столь малого диаметра, предназначенная для грузовых автомобилей и автобусов.

БИЗНЕС-ИНФОРМАТИКА

Bosch создает новое подразделение, отвечающее за программное обеспечение для автомобилей. Начиная с 2021 года нынешние и новые клиенты будут получать электронные системы и необходимое программное обеспечение из одного источника: подразделения, насчитывающего примерно 17 000 сотрудников.

По прогнозам глобальный рынок программного обеспечения, электрических и электронных компонентов для автомобилей будет расти примерно на 7% ежегодно в период с 2020 по 2030 годы. Это соответствует росту с 238 млрд долларов в 2020 году до 469 млрд в 2030-м. По оценкам Bosch, стоимость электронных компонентов в расчете на один автомобиль должна вырасти примерно с 3000 до 7000 долларов в 2025 году. Этот прогноз ставит в один ряд автомобиль премиум-класса с двигателем внутреннего сгорания в 2020 году с частично автоматизированным электромобилем в 2025 году. Таким образом, доля электронных компонентов в общей стоимости компонентов автомобиля вырастет с текущих 16 % до 35 %.

Ожидается, что до 2030 года рынок высокотехнологичных электронных систем будет увеличиваться примерно на 15 % ежегодно.



ЦЕННАЯ МОТИВАЦИЯ

В большом читательском конкурсе трех крупнейших специализированных немецких изданий компания Krone заняла, как и в прошлом году, верхнюю позицию в категории «Шторный полуприцеп». Почти 50 % от общего числа 8125 участников проголосовали за первое место. Кроме этого, более 43 % участников опроса также проголосовали за Krone в категории «Изотермические полуприцепы», что дало производителю из Верльте командное второе место.

И последнее, но не менее важное: ось Krone также была убедительна в крупнейшем опросе читателей коммерческих автомобилей Германии, где Krone заняла третье место. Поскольку первоначально запланированное мероприятие было отменено из-за текущих ограничений, связанных с COVID-19, менеджер по маркетингу Krone Стефан Олкер теперь получил Best Brands Awards на виртуальной церемонии награждения. «Мы рассматриваем результаты этого опроса читателей как ценный мотивационный импульс в трудные времена, — сказал Стефан Олкер. — Отличные результаты хороши для всей команды Krone, которая ощущает последствия пандемии не только в своей личной жизни, но и в повседневной рабочей обстановке».



ДОГОВОР НА 4000 ТОНН

«ЛУКОЙЛ Лубриканты Центральная Азия» (100% дочернее предприятие ООО «ЛПК-Интернейшнл») и корпорация «Казахмыс» заключили договор о поставках смазочных материалов «ЛУКОЙЛ». Продукция, отгружаемая по договору, будет произведена на заводе смазочных материалов «ЛУКОЙЛ» в Алматинской области, открытие которого состоялось в 2019 году. Первая партия смазочных материалов поступит на предприятия корпорации «Казахмыс» уже в сентябре текущего года. Компании начали развивать партнерские отношения с 2018 года. Основой их стал меморандум о совместном изучении перспективных проектов в сфере возобновляемой энергетики на территории Казахстана. Годом позже корпорация «Казахмыс» приняла решение о применении смазочных материалов «ЛУКОЙЛ» на своих производственных площадках. Партия моторного масла «ЛУКОЙЛ Авангард Экстра» и гидравлического масла линейки «ЛУКОЙЛ Гейзер», поступившая в адрес партнера, в процессе использования продемонстрировала высокие эксплуатационные свойства, что способствовало увеличению объемов и расширению ассортимента масел «ЛУКОЙЛ», поставляемых на «Казахмыс», а также дальнейшему укреплению партнерских отношений. В рамках нового договора производитель смазочных материалов поставит 4000 тонн моторного, трансмиссионного, гидравлического и индустриального масла для обеспечения бесперебойной работы техники и оборудования, задействованного на предприятиях «Казахмыс».

ГОРОДСКИЕ

У городского режима движения есть свои особенности, уверяют в Nokian Tyres. Компания представила новую серию шин Nokian E-Truck 17.5 для рулевых и ведущих осей развозных автомобилей, которая дополняет семейство существующих продуктов.

Модель Nokian E-Truck Steer 17.5 для управляемой оси — устойчивая шина для автофургонов средних размеров и городских автобусов с прочным четырехреберным рисунком протектора, который обеспечивает хорошую управляемость. Она создана для долгого срока службы: обеспечивает равномерный износ и оснащена специальными зигзагообразными широкими канавками, которые эффективно уменьшают застревание камней.

Модель Nokian E-Truck Drive 17.5 для ведущей оси рассчитана для круглогодичного использования в сложных условиях городского трафика. Рисунок протектора с открытыми плечевыми зонами и плотно расположенные шашки протектора из специальной резиновой смеси обеспечивают надежное сцепление и управляемость при любых обстоятельствах. Оптимизированное шахматное расположение шашек протектора обеспечивает стабильность при вождении и безопасную, комфортную езду.



РЕСУРСОСБЕРЕГАЮЩЕЕ

Castrol представляет новый продукт Magnatec 5W-30 DX — первое масло в линейке Castrol, которое соответствует новейшему стандарту ILSAC GF-6, утвержденному в мае 2020 года. В экстремальных условиях холодного пуска эксплуатационные характеристики Castrol Magnatec 5W-30 DX выше, чем у масел с более высокими классами вязкости. Продукт предназначен для автомобилей, требующих применения моторных масел, одобренных согласно спецификации dexos1 Gen2 (в классе вязкости SAE 5W-30). Также упомянутый продукт подходит для бензиновых двигателей автомобилей, в которых производитель рекомендует использовать смазочные материалы, соответствующие классу вязкости SAE 5W-30 и отраслевым стандартам API SP, ILSAC GF-6A и более ранним спецификациям.

API SP и ILSAC GF-6 являются новейшими категориями, которые начали действовать с 1 мая 2020 года. Масла категории API SP превосходят по своим свойствам моторные масла категорий API SN и API SN PLUS, введенных ранее. Категория ILSAC GF-6 соответствует стандарту API SP Resource Conserving и распространяется на ряд классов вязкостей (по SAE), среди которых 5W-30. Resource Conserving — это дополнительное требование к маслу, означающее «ресурсосбережение». Согласно утвержденным новым требованиям, масло, имеющее статус Resource Conserving, помогает автопроизводителям США и стран Азии достигать общего снижения количества выбросов в атмосферу. Castrol Magnatec 5W-30 DX доступен в бочках объемом 208 л и представлен у дистрибуторов компании, а также в независимых станциях технического обслуживания.



СТРАДЕ НАВСТРЕЧУ

Перед началом уборочной стадии компания Total напомнила аграриям о линейке смазочных материалов Total Agri, предназначенный специально для сельскохозяйственной техники.

Главная особенность работы сельскохозяйственной техники, от которой зависит выбор масла и смазочных материалов, — это тяжелые условия эксплуатации, при которых двигатель и его компоненты испытывают высокую нагрузку. Каждый вид техники нуждается в специфическом уходе, поэтому для нее необходимы такие смазочные материалы, которые помогут двигателю и другим агрегатам справиться с тяжелой работой, зачастую дополнительно осложненной погодными условиями.

В серию смазочных материалов Total Agri, разработанную с учетом особенностей сельскохозяйственной техники, входят три продукта: масло Total Tractagri HDX 15W-40, разработанное специально для дизельных двигателей сельхозтехники экологического класса European standard Stage IIIA (2006) и американских моторов класса American standard EPA Tier 3; жидкость Total Dynatrans MPX, рекомендованная для трансмиссий с маслопогружными дисковыми тормозами и гидравлических систем; синтетическое масло Total Tractagri HDY 10W-40 подходит для всех дизельных двигателей тракторов без систем каталитического дожига или отвечающих стандартам Tier 1 или Tier 2, а также для всех турбированных или атмосферных

дизелей сельхозтехники. Грамотно подобранные масла способно не только защитить технику от лишних поломок, но и сократить операционные расходы благодаря продлению интервалов замены, напоминают в Total.





ОФОНАРЕВШИЕ ДОРОГИ РОССИИ

Интеллектуальные системы управления освещением становятся обязательным атриутом дорожных инноваций. Разбираемся, каким модернизациям подвергается свет, заливающий проезжую часть.

Обустроенные современным искусственным освещением автомагистрали наши водители ассоциируют с комфортом и безопасностью. Правда, такая идиллия не по всему пути. И не всегда...

В СВЕТЛЫЙ ПУТЬ, ДРУЗЬЯ

С приходом осени и сокращением светового дня тема освещения автотрасс особенно актуальна. Попробуем разобраться, с чем страна подходит к сезону «длинных ночей». Статистика не умиляет, но и не удручет: ежегодно только федеральная дорожная сеть, в среднем, прирастает на 400, а иногда

и больше километров новых линий освещения. В 2020-м будет не меньше. Правда, на фоне 53 000 км ее автомагистралей это очень мало. Многие эксперты склоняются к мнению, что полная электрификация автодорог в условиях России ни к чему. Особенно в глубинке, где транспортный трафик по тайге, тундре или где-то в сопках «у самого синего моря» мизерный, а плотность населения составляет менее 5 человек на квадратный километр. Для сравнения: в Московской области по состоянию на 1 января 2020 года на каждом квадратном километре теснилось 173,5 человека. Соответственно, до-

рожная сеть в пристоличном регионе, как и вблизи любого города-миллионника, краевого или областного центра, густо разветвленная, а потоки легковой, пассажирской и грузовой техники очень интенсивные.

Потому продлевать световой день или восполнять недостаток света в зимнее время и межсезонье за счет искусственного освещения в первую очередь нужно на дорогах с большим транспортным трафиком. В настоящее время общая протяженность линий электроосвещения федеральной дорожной сети составляет 9510 км. Если выстроить все опоры с фонарями освещения в одну линию, то это

даже больше, чем расстояние от Брянска до Владивостока (9310,9 км). Практически освещены все крупные мосты и путепроводы, не забыты сложные дорожные развязки, подъезды к крупным населенным пунктам, участки трасс с высокой интенсивностью движения, обходы городов и т. д.

Сетовать на то, что в Евросоюзе дорожная сеть совсем «офонарела», некорректно. Во-первых, там от города до города рукой подать, можно сказать, в шаговой доступности. Во-вторых, плотность населения на территории ЕС составляет 108 человек на 1 кв. километр. В России на такой площади



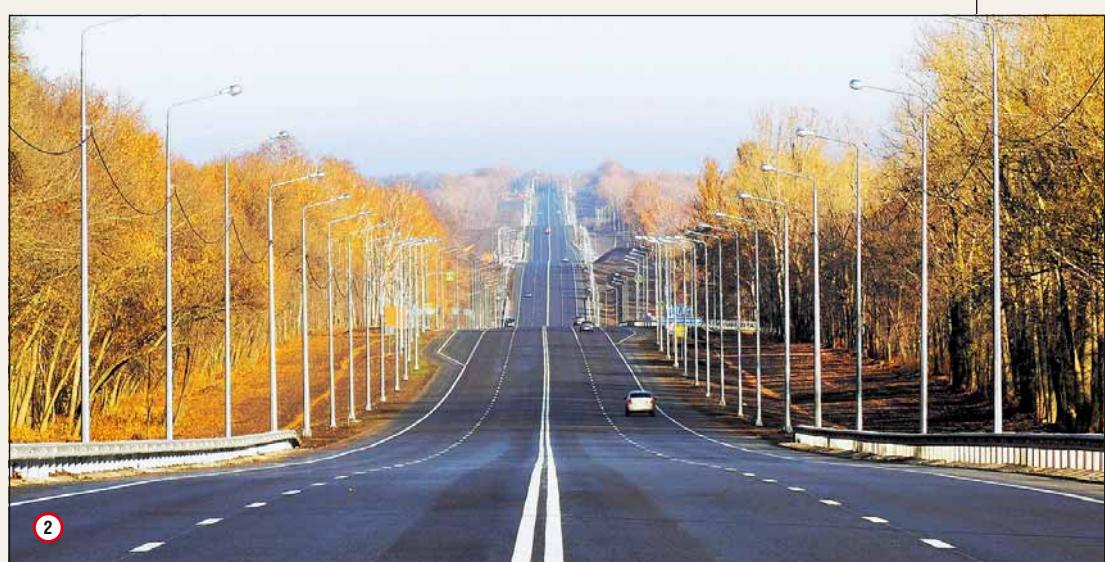
живет всего 8,5 человека, а за Уральским хребтом или где-то в северных регионах и того меньше, а дороги между городами тянутся на сотни, а кое-где и на тысячи километров.

Если в прошлом году на установку освещения из Федерального бюджета России было освоено 4,5 млрд руб., то в 2020 году эта статья расходов превысила 5,5 млрд руб. Вся сумма, как заверили журнал «Автопарк» в «Росавтодоре», будет освобождена: в условиях принятых мер по борьбе с коронавирусом работы идут в соответствии с графиком, а дорожные службы отнесены к непрерывно действующим предприятиям. Оттягивать с вводом объектов или тормозить их строительство не позволено: 40% наездов транспорта на людей происходит именно в темное время суток. К таким выводам по результатам исследования пришли аналитики РосдорНИИ.

К слову, их коллеги из Минтранса Германии отметили позитив от освещения дорог. Как оказалось, статистика ДТП с пешеходами на освещенных автомагистралях снизилась на 68%, летальных исходов стало меньше на 45%, количество аварий, в целом, упало на четверть.

Россия по обустройству автомагистралей искусственным освещением наращивает темпы. В 2019 г. в рамках комплексного обустройства федеральных дорог построено более 700 км линий освещения. Охвачено более двух сотен населенных пунктов, отдельные мосты и путепроводы, развязки, автобусные остановки и пешеходные переходы. В настоящее время разработан План мероприятий на 2020–2025 годы по устройству стационарного электрического освещения участков автомобильных дорог общего пользования, проходящих через населенные пункты. К примеру, Ульяновская область на таких участках федеральных дорог в этом году построит 14 км освещения. На сегодняшний день тамошняя суммарная протяженность освещенных участков федеральных дорог — 80,2 км.

В 2020–2022 годах постройка элементов искусственного электроосвещения также будет выполнена на 2854 участках вне населенных пунктов, среди которых кольцевые пересечения, автобусные остановки, пеше-



ходные переходы и локальные пересечения. При этом упор на всех новых объектах делается на интеллектуальные системы управления освещением и экономичные лампы.

СВЕТИТ И ДАЖЕ ГРЕЕТ

Сразу уточним, что хорошее освещение и душу греет, и настроение поднимает, и безопасность дорожного движения повышает. Заливающий проезжую часть свет разный по цвету, поскольку на федеральных трассах можно встретить как газоразрядные (металлогалогенные и натриевые лампы высокого давления), так и светодиодные светильники. Правда, в последнее время из-за экономии электроэнергии и снижения затрат на ее оплату идет постепенная замена газоразрядных ламп на LED, то есть светодиодные.

Во-первых, такой светильник потребляет в два раза меньше электроэнергии. Он долговечнее, выдерживает до 100 000 часов эксплуатации, то есть 4167 суток или 11,3 года непрерывной работы. На протяжении всего ресурса светодиодный дорожный фонарь сохраняет отличное качество освещения и мощность светового потока. Вытесняемые газоразрядные лампы ДРЛ с инертным газом в колбах со временем «садятся», имеют в 8 раз меньший ресурс, натриевые лампы — в 4 раза, а галогенные аналоги — в 15–20 раз.

Есть еще один поступат привлекательности: полупро-

ЕСЛИ ВЫСТРОИТЬ ОПОРЫ ФОНАРЕЙ ОСВЕЩЕНИЯ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС В ОДНУ ЛИНИЮ, ТО ЭТО ДАЖЕ БОЛЬШЕ, ЧЕМ РАССТОЯНИЕ ОТ БРЯНСКА ДО ВЛАДИВОСТОКА.



водниковые источники света после выработки своего ресурса не требуют специализированной утилизации, поскольку в их конструкции нет ртутных и других токсичных включений. Если лампа накаливания смыше 90% потенциала теряет на нагревание, то магистральный светодиодный светильник имеет 98% КПД. Припилюсуйте сюда еще экономический эффект от интеллектуальных систем управления освещением, которые стали обязательным атрибутом дорожных инноваций.

К примеру, в Брянской области восемь участков федеральной трассы М-3 «Украина», обустроенных светодиодными светильниками, приросли ин-

теллектуальной системой управления. Она учитывает климатические условия, автоматически подстраиваясь под меняющиеся погоду, надвигающиеся сумерки, рассвет и при малейших признаках ограничения видимости без вмешательства человека, даже днем в условиях низкой облачности над данной местностью и осадков, озаряет дорогу светом от фонарей LED.

Здесь уместно подчеркнуть, на какой именно уровень освещенности реагируют датчики интеллектуальной системы. Специалисты дорожной службы в официальном ответе редакции написали: «Если днем при низкой облачности или вечером естественная освещенность сни-



жается до 20 лк, то свет включается. В утренние часы аппаратура настроена иначе. Когда на пороге ночи и рассвета естественная освещенность повышается до 10 лк, то светильники отключаются».

Диспетчер центрального пункта управления АСУДД того или иного Упрдора может производить корректировку, регулировать яркость освещенности дорожного полотна исходя из ситуации. Расстилающийся по поверхности проезжей части яркий или приглушенный свет дискомфорта водителям ни в легковых машинах с низкой посадкой, ни в магистральных грузовиках или автобусах с более высоким постом управления

не привнесут. Современные светодиоды излучают хотя и мощный, но в любом случае мягкий свет, спокойный и практичный для человеческих глаз.

Средний интервал между опорами составляет 40 метров. За отправную точку упомянутое расстояние брать нельзя, поскольку опоры могут иметь разную высоту, стоять как за пределами обочины, так и посреди разделительной полосы, иметь один или несколько светильников.

Соответственно, расстояние между ними может колебаться. Все это определяет ГОСТ 33176-2014 с конкретной привязкой проекта и техзадания непосредственно к месту будущего объекта. Впрочем, водитель об этом не знает и о закулисных производственных методиках никак не задумывается, так как для него важнее иметь комфортные дорожные условия.

СВЕТИ, СВЕТИ ЯСНО...

И будут светить, если это проплачено. На редакционный запрос в «Росавтодоре» ответили, что стоимость освещения



трассы зависит от потребляемой мощности. В среднем освещение всех автомобильных дорог общего пользования федерального значения обходится в 3 млрд рублей в год. Оплата проводится за счет средств Федерального бюджета, ни копейки из казны муниципалитетов, по территориям которых проходят обустроенные искусственным освещением участки таких дорог, не тратится.

Энергия от солнечных батарей, конечно, дешевле, но альтернативные источники освещения на федеральных трассах в настоящее время используются мало. Как бы мы этого ни хотели, но Россия северная страна и для желаемого обеспечения трасс электричеством от солнца требуется размещение избыточного количества солнечных панелей и оборудования хранения электрической энергии. Причин много. Во-первых, из-за недостаточной инсоляции (облучения поверхностей солнечным светом) батареям требуется для зарядки нужной емкости продолжительное время. Во-вторых, такое оборудование и его обслуживание имеют высокую стоимость, которая зависит от мощности солнечной батареи и количества потребляемой энергии.

Однако некоторые позитивные наработки имеются. Лучше всего автономные источники питания внедряет примыкающая к Монголии Республика Бурятия. К слову, в ФКУ Упрдор «Южный Байкал» редакции подчеркнули, что «...природно-климатические условия Бурятии идеально подходят для использования как солнечной энергии, так и ветровой». Внедрение подобных инноваций там ведется с 2014 года. Заметим, это приятные исключения, в целом же по стране освещение автодорог осуществляется за счет подключения к сетям ЛЭП.

По состоянию на 1 сентября 2020 года самой «офонавшей» дорогой России является федеральная трасса М-10 «Россия» Москва – Тверь – Великий Новгород – Санкт-Петербург: на протяжении всех ее 762 км стоят опоры освещения, на которых размещено 28 406 светильников LED. Ничего подобного в стране нет.

Самой красивой системой освещения в России славится мост через пролив Босфор на остров Русский во Владивостоке. Его вантовые канаты в темное время



В СРЕДНЕМ ОСВЕЩЕНИЕ ВСЕХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ ОБХОДИТСЯ РОССИЙСКОЙ КАЗНЕ В 3 МЛРД РУБЛЕЙ В ГОД.



суток расцвечены российским триколором. Проезжая часть получила оптимальный по яркости и цвету световой поток, который не слепит водителей наземного транспорта и рулевых морских судов. Световая среда создавалась с учетом сложных климатических условий, сейсмической активности, перепадов температуры и других факторов. Там используются светодиодные светильники специализированной серии IntiLINE marine компании IntiLED.

Крымский мост через Керченский пролив по световому решению тоже попал в рейтинг красивейших транспортных объектов с удачной интегрированной в наземно-морскую среду магистральной и декоративной подсветкой. На автомобильной части сооружения установлено 1092 мачты освещения, из них 14 стоят непосредственно в зоне арки. На железнодорожной части — 2479, из них 36 — на арке.

В архитектурной подсветке моста задействовано 2000 светодиодов. Непосредственно рабочую зону моста освещают натриевые лампы высокого

давления с электромагнитным пускорегулирующим аппаратом. Такие лампы пришлось использовать из-за их контрастного освещения объекта в любых погодных условиях, что особенно важно для автодороги через Керченский пролив, где густые туманы явление частое. И это оправданно: безопасность — превыше всего.

НЕ СВЕТОМ ЕДИНЫМ...

Как бы дорожники ни старались, но даже самым красивым и полным искусственным освещением дорог обеспечить безопасность движения не получится. Это — лишь часть комплекса

мероприятий, куда еще входит устройство шумовой разметки, барьерное ограждение и т. д.

Все перечисленное и многое другое в целом и обеспечивает комфорт: едущий по любой освещенной трассе водитель меньше напряжен и чувствует себя более защищенным безопасной дорожной обстановкой. Это снижает аварийные риски и, понятное дело, уменьшает количество ДТП. Жалко, что таких мест на российских автомагистралях не просто мало, а очень мало...

Валентин Ожго
Фото автора
и пресс-службы «Росавтодор»



КРИОГЕННАЯ ОБСТАНОВКА

Одним из главных потребителей сжиженного природного газа LNG постепенно становится большегрузный автотранспорт. Газификация автомобилей развивается двумя путями: двигатель работает либо исключительно на газе, либо по газодизельному циклу. Оба имеют свои плюсы, но второй путь для перевозчиков интереснее — у такой машины больший запас хода.

Летом этого года Volvo Trucks поставила в Россию 14 тягачей Volvo FH LNG. Ранее Iveco отгрузила российским перевозчикам более 150 своих газовых грузовиков, включая Iveco Stralis NP LNG. Есть примеры и внутри страны: КАМАЗ активно продвигает газовый магистральный тягач КАМАЗ-5490 NEO, а «Группа ГАЗ» в августе этого года начала производство нового городского автобуса ЛиАЗ-5292 LNG. Что это — временное явление или тенденция?

Думается, что второе. Правда, идею внедрения сжиженного газа в моторы все трактуют по-разному. Один из лидеров европейского рынка газомоторной техники, компания Iveco, строит исключительно монотопливные газовые двигатели. Они работают как на сжатом, так и на сжиженном природном газе с искровым зажиганием и степенью сжатия около 11. Еще один представитель большой семерки — Scania пошла по такому же пути: монотопливный двигатель, искровое зажигание, степень сжатия 12,6. Производители, у которых

нет собственного моторного производства, устанавливают двигатели компании Cummins. Она поставляет полную линейку газовых моторов с рабочим объемом от 5,9 до 9,1 л с искровым зажиганием. Российские машиностроители — КАМАЗ и «Автодизель» движутся в этом же направлении. А вот Volvo Trucks пошла путем совершенствования газодизельного цикла с подачей в цилиндр

пальвой дозы дизельного топлива.

Еще три года назад Volvo Trucks запустила в серию грузовики Volvo FH и FM на сжиженном природном газе. Система питания таких машин включает криобак, рассчитанный на 115 кг (275 л), 155 кг (375 л) или 205 кг (495 л) сжиженного газа, и бак для



1. Первые 14 автомобилей Volvo FH LNG не так давно пополнили автопарк подмосковной компании «ЭйСиРейл».
2. Iveco строит исключительно монотопливные газовые двигатели. Они работают как на сжатом, так и на сжиженном природном газе LNG (Liquid Natural Gas).
3. Технологии, применяемые при хранении газа в криобаке, сохраняют постоянную температуру топлива до -160°C, обеспечивая отсутствие чувствительности топлива к температуре окружающей среды.
4. Природный газ — реальная возможность значительно сократить затраты на топливо, говорят эксперты «Скания».

2





дизельного топлива емкостью 170 л. Запас хода грузовика с самым вместительным криобаком составляет около 1000 км.

Основой для битопливного двигателя Volvo Trucks стал серийный 6-цилиндровый рядный дизель D13K рабочим объемом 12,8 л с системой впрыска Common Rail. Модернизация коснулась головки блока цилиндров и топливной аппаратуры. Газовая система состоит из криобака, в котором сжиженный природный газ хранится при температуре от -140 до -120 °C и давлении 4–10 бар. Там же определенная часть жидкой фазы переходит в газообразное состояние. По отзывам специалистов, технологии, применяемые при хранении газа в криобаке, сохраняют постоянную температуру топлива до -160 °C, обеспечивая отсутствие чувствительности топлива к температуре окружающей среды. Процесс этот практически непрерывен, количество испаряемого топлива зависит от уровня сжиженного метана, интенсивности потребления

газа двигателем, температуры и давления заправляемого метана. При превышении в криобаке давления в 16 бар избыток газа сбрасывается в атмосферу через предохранительный клапан.

Первые 14 автомобилей Volvo FH LNG не так давно пополнили автопарк подмосковной компании «ЭйСиРейл». Седельные тягачи с колесной формулой 4x2 оснащены 13-литровыми двигателями мощностью 460 л. с. экологического класса Евро-6, которые выдают 2300 Нм крутящего момента. Баки сжиженного природного газа рассчитаны на хранение 205 кг топлива.

Выбор в пользу автомобилей Volvo FH LNG был сделан еще и потому, что в Московской области — основном регионе транспортных операций «ЭйСиРейл» — были открыты сразу две газозаправочные станции оператора LNG-инфраструктуры, компании «Новатэк». LNG — Liquid Natural Gas. Обладая запасом хода до 1000 км, тягачи Volvo FH LNG планово заезжают на дозаправку сжиженным природным газом.

Обслуживание Volvo FH LNG проходит в «Вольво Груп Трак

Центре Москва-Юг», который полностью оснащен всем необходимым оборудованием и специнструментом для выполнения обслуживания и ремонтных работ газомоторной техники.

Широкому коммерческому использованию СПГ в нашей стране пока препятствует более высокая стоимость производства автомобилей, работающих на СПГ, а также необходимость хранения топлива в дорогостоящих криогенных резервуарах. Однако с учетом повышения экологических требований к двигателям для автомобильного транспорта, работающего на СПГ, особенно среди тяжелых грузовиков и автобусов, будет возрастать. Опять же, недавно кабинет министров РФ увеличил размер субсидий регионам для перевода автотранспорта с традиционного топлива на газ с 25 до 75 млн руб. Вполне вероятно, что к 2024 году объем потребления природного газа в качестве моторного топлива составит 2,7 млрд м³. Предпосылки к этому есть.

Максим Приходько

Фото фирм-производителей

РОБЕРТО КАМАТТА БИЗНЕС-ДИРЕКТОР ООО «ИВЕКО РУССИЯ»

Мы предлагаем решения для газомоторного топлива не только для магистральных перевозок, но также и для сферы дистрибуции. Согласно нашим внутренним расчетам, один газовый тягач в сравнении с дизельным может сэкономить 2342 тыс. руб. в течение пяти лет при пробеге 150 000 км. Представьте, какова будет экономия в пересчете на весь парк! Согласен, что первоначальные вложения довольно высокие, особенно если речь идет о технике на сжиженном природном газе, баллоны для которого должны быть сверхпрочными. Но если перевозчик подсчитает общую стоимость владения, то увидит реальную экономию. В Европе это решение очень востребовано, и мы полагаем, что доля газомоторного парка в России будет уверенно расти. Так что мы не зря показали на недавней выставке одну из наших новинок — Iveco Stralis NP LNG.



ЮРИЙ ПАНОВ КАНДИДАТ ТЕХНИЧЕСКИХ НАУК, ПРОФЕССОР МАДИ

Думаю, что многие боятся газа. Это общепринятые стереотипы, базирующиеся на не очень удачном опыте прошлых лет. К счастью, есть молодые специалисты, знающие положительный и, в том числе, зарубежный опыт. Метан себя окупает на больших ежедневных пробегах. В этой связи его очень интересная ниша — коммунальная техника. Сегодня в Москве и других городах не спешат покупать газовые КАМАЗы. А ведь ими удобно подметать улицы вблизи АГНКС. Другая тема для метана — доставка легких грузов, возможно, каршеринг. Хотя есть регионы, где природный газ внедряется хорошо. Это, например, Белгород, Воронеж, Новгород Великий, Владимир. Для популяризации использования газа на транспорте сделать, конечно, надо еще много. Пока не совсем понятен процесс сертификации газобаллонного оборудования. Нужна ли нам сертификация ГБО итальянского, голландского, польского производства, если они уже прошли омоложацию в Евросоюзе по 115-му правилу ЕЭК ООН? Ведь наш Технический регламент Таможенного союза (ТР ТС 018) пишет, что на ГБО действует именно 115-е правило.





Во время вынужденных каникул у команды на удаленке работа тоже была: дистанционные совещания, изучение иностранных языков, общение с болельщиками в соцсетях. Но даже «заезды» на профессиональных симуляторах не смогли утолить у парней жажды желания поскорее сесть за руль гоночного КАМАЗа. Когда Роспотребнадзор разрешил в начале июля команде вернуться на свой полигон в Тарловку, это был празд-

ник. Один из гонщиков, Айрат Мардеев, так мне охарактеризовал чувства, охватившие пилотов: «У меня просто был абсолютно детский восторг — наконец-то, я сел за живой руль! Ощущения, прыжки — настоящую машину никакой симулятор не заменит! Да и те эмоции, которые она дарит, это тоже дорогое стоит».

Мимо меня проносились известные боевые дакаровские машины, но я больше интересовался бело-голубым

ГАЗОВАЯ АТАКА

У «КАМАЗ-МАСТЕРА» ХОРОШИЕ НОВОСТИ: ГОНОЧНАЯ КОМАНДА ВЫШЛА ИЗ КАРАНТИНА И ПРИСТУПИЛА К ТРЕНИРОВКАМ. ВТОРАЯ НОВОСТЬ — ПОМИМО ИЗВЕСТНЫХ МОДЕЛЕЙ СПОРТИВНЫХ ГРУЗОВИКОВ ПИЛОТЫ ПОКАЗАЛИ ОБНОВЛЕННЫЙ ГАЗОДИЗЕЛЬНЫЙ КАМАЗ-4326 С МОДЕРНИЗИРОВАННОЙ ТРАНСМИССИЕЙ. СМОТР ТЕХНИКИ ПРОШЕЛ НА ДОМАШНЕЙ БАЗЕ «СИНЕЙ АРМАДЫ» В НАБЕРЕЖНЫХ ЧЕЛНАХ

› МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО АВТОРА И «КАМАЗ-МАСТЕРА»

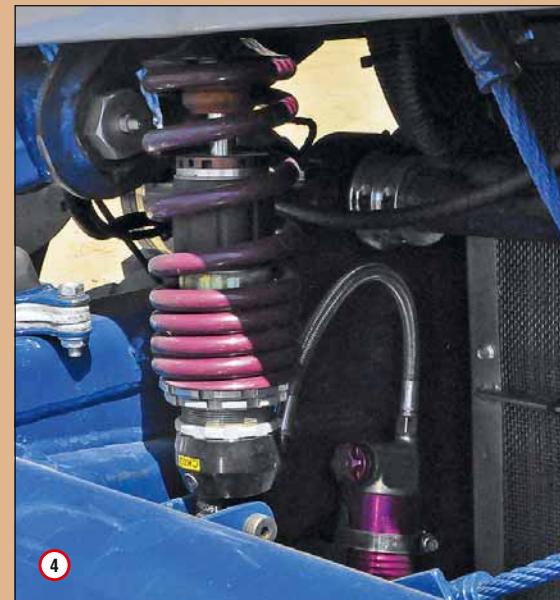
спортивным грузовиком, на бортах которого было написано: Eco Gas. Это особое направление в команде — газодизельный гоночный грузовик. Живое воплощение того, что метан может быть альтернативой традиционному моторному топливу. В отличие от двигателей, которые могут работать только на газе, у газодизеля не надо убирать штатную топливную аппаратуру. Если раньше машина комплектовалась 16-ступенчатой механической коробкой, то теперь к двигателю пристыкована гидромеханическая трансмиссия Allison — такая же, как на спортивном КАМАЗ-43509, о котором мы уже рассказали читателям (см. «Автопарк» №6/2019). Хотя и до замены трансмиссии газодизельный болид в своем классе не терялся. В 2014-м, в год рождения машины, на третьем этапе чемпионата России по ралли-рейдам «Великая степь» пилот Сергей Куприянов сразу привез серебро.

Внедрение автоматических КП вначале опробовали на традиционных даакаровских машинах. Сергей Савостин, заместитель директора команды «КАМАЗ-мастер» по производству и развитию, еще год назад так оценивал потенциал спортивной машины с гидромеханической коробкой: «В песках и горах с обычным сцеплением лучше не рисковать переключаться: можно либо там и остаться, либо вообще укатиться. Коробка с гидротрансформатором позволяет переключаться без потери момента. Также пилот меньше отвлекается, уделяя внимание дороге».

Оценив работу гидротрансформатора на даакаровских грузовиках, пришел черед и КАМАЗ-4326. В начале этого года новую 6-ступенчатую коробку пристыковали

к его V-образной газодизельной «восьмерке». Единственный нюанс — программным методом отключили высшую передачу — в ней пока нет нужды. Машину готовили для гонки «Шелковый путь», но неизвестно разыгравшаяся пандемия COVID-19 спутала все планы. С другой стороны, начальник конструкторского отдела «КАМАЗ-мастер» Евгений Яковлев посчитал, что внезапные каникулы пошли проекту в определенном смысле на пользу. Появилось дополнительное время для работ по точной настройке гидромеханической коробки.

Пользуясь вынужденным затишьем, провели еще ряд профилактических мероприятий — теперь кабина газодизельной машины получила четыре подпружиненных точки крепления, как у всех гоночных грузовиков «Синей армады». Сразу заметно уменьшилась продольная раскачка кабины. Что касается подвески, то по ходовой части у газовой версии нет никаких отклонений от дизельных — унификация. Она прослеживается и в бортовой телеметрии. Все машины оборудованы то-



1. Новую 6-ступенчатую коробку пристыковали к V-образной газодизельной «восьмерке» машины.
2. Синий рычаг — селектор АКП Allison.
3. Грузовик оборудован четырьмя метановыми баллонами. Суммарно они вмещают 80 м³ природного газа.
4. Кабина крепится к раме на четырех точках.



1. По сюжету в гонках участвует женщина, на ее грузовике нанесена реклама губной помады.
2. Видеотерминал «ОКО» — это своеобразный видеорегистратор, используется на этапах российских соревнований.
3. В кабине КАМАЗ-4326 образца 2020 года две педали вместо трех.
4. Основной бак вмещает 1000 л дизтоплива.

пливными датчиками LLS5 от компании Omnicomm. В условиях гонки точные показания остатка топлива в баке — параметр неоценимый, если не один из самых важных.

Газовая составляющая грузовика осталась прежней. Четыре 89-литровых баллона польской фирмы Stako, суммарно вмещающие 80 м³ метана — такого запаса в условиях гонки хватает примерно на 350 км.

Внутренняя часть баллона изготовлена из алюминия, внешняя — из композитного материала, толщина оболочки — 10 мм. Сжатый метан хранится в баллонах при рабочем давлении в 200 атмосфер. Вес пустого баллона составляет 35 кг, а вся заправленная газобаллонная установка тянет на 240 кг. Основной топливный бак грузовика вмещает 1000 л солярки. В итоге машина весит примерно столько же, как и с обычным ДВС, а суммарный запас хода у газодизельной версии несколько больше. Хотя этот показатель в гонках не решающий.

Доводили газодизельную машину с модернизированной трансмиссией вначале в условиях домашней трассы. Окончание коронавирусных каникул команды совпало с выездом на сборы в Астраханскую область. Надо было «приучить» газодизельный гоночный болид к тамош-

«КАМАЗ-МАСТЕР» ПРОСЛАВЯТ В КИНО

17 побед в «Дакаре». Три кубка мира и восемь побед в супермарафоне «Шелковый путь» — такая история не могла остаться в стороне от большого кино.

В скромом времени один из центральных телеканалов покажет многогсерийную спортивную драму «Мастер». Серия расскажет о команде «КАМАЗ-мастер» и лучших гонщиках в классе спортивных грузовиков. По сюжету бывший пилот после долгого перерыва хочет вернуться в родную команду. Но это оказывается непросто: когда-то, став самым молодым чемпионом мира в истории ралли-рейдов, он был уволен за нарушение командной этики. Главный герой хочет вернуть чувство самоуважения и причастность к большому делу и снова выиграть гонку. Его ждет множество испытаний, одно из которых — встреча с бывшей женой. Она

хочет занять в экипаже место штурмана и стать первой женщины-пилотом в мужском коллективе.

Завязку сюжета нам рассказал Айдар Беляев, замруководителя команды «КАМАЗ-мастер». Говоря о будущем сериале, он показал на сторону не по уставу раскрашенных гоночных машин с неизвестной рекламой. Так как по сюжету в гонках участвует женщина, на одном грузовике нанесена реклама вымышленной компании — производителя губной помады. В роли капотного грузовика команды-конкурента из Канады «снялся» гоночный капотник КАМАЗ-43509. Гонщики оказали самую всестороннюю помощь в организации съемочного процесса. Съемки проходили на тренировочной базе команды, а также в Москве и на территории Астраханской области, там, где проходит ралли-рейд «Золото Кагана», и в Казахстане, включая трассу международного ралли-рейда «Шелковый путь». Словом, все будет как в жизни, только в кино.



ЕВГЕНИЙ ЯКОВЛЕВ

НАЧАЛЬНИК КОНСТРУКТОРСКОГО ОТДЕЛА КОМАНДЫ «КАМАЗ-МАСТЕР»

Все автомобили нашей команды, включая автомобили-технички, оснащены датчиками уровня топлива LLS5 компании Omnicomm. Основное их назначение — сбор информации для определения расхода топлива: мгновенного и в пересчете на 100 км. Если раньше у нас были серьезные проблемы с правильностью таких расчетов, то теперь с этим проблем нет. Технички также оснащаются датчиками уровня воды, ее на соревнованиях расходуется много: емкости по 500–700 л наполняются полностью и осушаются досуха. По нашему заказу Omnicomm разработал специальное решение, которое не позволяет алюминиевому стержню датчика корродировать в водной среде. Хочу добавить, что сейчас все электрооборудование спортивных грузовиков работает по CAN-шине. Новые датчики Omnicomm удачно встроились в новую систему. Для нас это удобно ввиду отсутствия лишних проводов.

Еще одно решение от наших партнеров — видеотерминал «ОКО», это своеобразный видеорегистратор. Техрегламент жестко ограничивает применение таких средств — на «Дакаре» запрещена любая передача данных из автомобиля. Мы используем систему «ОКО» там, где можно, например, на этапах российских соревнований. Раньше на спортивных машинах применялись мониторы от этой компании, но сейчас, после модернизации системы telemetry, все показания выводятся на единый экран, надобность в дополнительном компоненте отпала. Зато в автомобилях технической помощи мы с удовольствием используем последнюю модель монитора ICON с функцией тачскрин. Водителям он очень нравится.



ним пескам и барханам. Его бессменный пилот, Сергей Куприянов, так отзывался о промежуточных итогах недавней астраханской командировки: «Впечатлений — огромное количество. Машина стала качественно другой. Это касается и ее управляемости, и комфорта. И удобно теперь концентрироваться на работе с дорогой, не надо отвлекаться на коробку. Машина может привозить результат». Астраханские заезды показали, что новый tandem — газодизельный мотор-гидромеханическая трансмиссия — позволил практически оптимально реализовывать мощность и тягу в разных режимах гонки: что в преодолении крутых песчаных склонов, что в движении на максимальных скоростях.

Сергей Куприянов, говоря о перспективах битопливного грузовика, скромно упомянул, что машина теперь может привозить результат. Хотя в недавнем прошлом, выступая на версии с механической КП, он тоже показывал достойные результаты. В 2016 и 2017 годах на гонке Africa Eco Race у него 4-е ме-

сто в классе грузовиков и 1-е место в классе гибридных автомобилей. В 2018 году на «Ралли Казахстан» газодизельный КАМАЗ-4326 занял 1-е место. Гонка «Шелковый путь» в 2018 году — 4-е место, а в 2019-м на «Шелковом пути» Куприянов на машине в сине-зеленом ливрея пришел пятым, получив специальный приз за вклад в экологию. Это признание того, что логотип Eco Gas нанесен не просто так на борта гоночного газодизеля. Наверняка, что после модернизации машины мы услышим о новых победах, одержанных на этом грузовике.

Пока техрегламент гонки «Дакар» запрещает использование в ней иных версий, кроме как с традиционным ДВС. Но гегемония таких машин уже нарушена: на прошлогодней гонке команда Riwal Dakar выставила гоночный грузовик с гибридной силовой установкой — ДВС и электромотор. Как знать, возможно, мы еще станем свидетелями того, что увидим КАМАЗ-4326, атакующий подиум главной гонки грузовиков.



ДВАДЦАТЬ ЛЕТ НА ВАХТЕ

ПАССАЖИРСКИЕ МАШИНЫ ПОВЫШЕННОЙ ПРОХОДИМОСТИ, ИЛИ ВАХТОВЫЕ АВТОБУСЫ, РАБОТАЮТ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ НЕФТЕГАЗОВОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ В ТРУДНОДОСТУПНЫХ МЕСТАХ И ОСТАЮТСЯ ЕДИНСТВЕННЫМ СРЕДСТВОМ ДОСТАВКИ РАБОЧИХ БРИГАД. КРУПНЕЙШИМ В НАШЕЙ СТРАНЕ ИЗГОТОВИТЕЛЕМ ВАХТОВЫХ АВТОБУСОВ, ОТМЕТИВШИМ В НЫНЕШНEM ГОДУ 20-ЛЕТИЕ С НАЧАЛА ВЫПУСКА ПОДОБНОЙ ТЕХНИКИ, ЯВЛЯЕТСЯ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД «УРАЛ» > ВАЛЕРИЙ ВАСИЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА, АЗ «УРАЛ», АО «ГАЗПРОМ»

За эти годы «вахтовки» из Миасса получили признание у многочисленных отечественных заказчиков. Надежным, неприхотливым, выносливым машинам, базирующимся на двух- и трехосных полноприводных шасси «Урал», не страшны бездорожье, экстремально низкие температуры и большая протяженность маршрутов, обычных для Сибири и Крайнего





Севера. Вахтовые автобусы уверенно доставят специалистов, оборудование, инструменты на любое месторождение, в район прокладки нефте- и газовых магистралей или промысловый объект.

Появление вахтовых автобусов на шасси грузовиков «Урал» неразрывно связано с масштабным освоением в СССР нефтегазовых месторождений, развитием сельского и лесного хозяйства, других отраслей. Если вначале «вахтовки» изготавливали авторемонтные службы и мастерские отдельных предприятий для собственных нужд, то в начале 1980-х годов к промышленному производству таких машин подключили целый ряд автозаводов.

В конце 1990-х эта тематика стала актуальной и для автомобильного завода «Урал», который в то время переживал сложную ситуацию, вызванную резким спадом производства грузовиков. Предприятию пришлось осваивать изготовление непрофильной продукции. Одним из самых перспективных направлений признали выпуск вахтовых автобусов. Проведенная реконструкция и переоружение производства дали возможность в 1999–2000 годах разработать и освоить серийный выпуск трех типов вахтовых автобусов — «Урал-3255», «Урал-32551» и «Урал-32552». В мае 2000 года модели направили на сертификационные испытания, а уже в июне заказчики получили первую опытно-промышленную партию «вахтовок». До конца года изготовили 28 единиц. Это стало важной победой уральских автозаводцев.

Конструкцию северных автобусов, созданных в Миассе на шасси серийных моделей с колесной формулой 4x4 и 6x6, ориентировали на районы, где наблюдаются резкие колебания давления воздуха, значительные перепады температур в течение суток, сильные ветры, повышенная влажность. Поэтому каркасно-металлический кузов-фургон снабдили двойным остеклением, обеспечивающим не только герметичность, но и сохраняющим тепло за счет образовавшейся воздушной прослойки, а также независимым воздушным отопителем и жидкостным подогревателем. Для улучшения теплоизоляционных свойств утеплили пол, крышу и боковины. Специальные средства обеспечивают гарантированный пуск силовой установки и быстрый прогрев ее систем.

Базовые шасси повышенной проходимости, оборудованные достаточными по мощности двигателями, многоступенчатыми трансмиссиями с блокировками дифференциалов, устройством изменения давления воздуха в шинах и надежной подвеской, а при необходи-

димости — лебедками, позволяют «вахтам» двигаться по снежной целине, песчаной и болотистой местности, редколесью, преодолевать неглубокие реки и овраги.

Вахтовые автобусы оказались весьма востребоваными. Уже в начале 2001 года, выпустив первую сотню машин, производственную программу скорректировали в сторону увеличения, изготовив в итоге 400 машин, а в январе 2003 года потребителю отправили 1000-й экземпляр.

Рос не только объем производства, но и число новых моделей. В 2004 году для газовиков и нефтяников изготовили специальные 21-местные автобусы «Урал-32552-47» на шасси 4x4 с более комфортной кабиной над двигателем, улучшенной шумо- и термоизоляцией, независимым отопителем, двумя калориферами с отбором тепла от двигателя, громкоговорящим устройством для переговоров с салоном и удобными сиденьями для пассажиров.

Затем последовали: «Урал-3255-41», доработанный по замечаниям потребителей «Газпрома», и грузопассажирская «вахтовка» с краном-манипулятором, производство которой позже передали партнеру — компании «ГИРД» из Миасса. В 2004 году АЗ «Урал» уже принадлежала половина российского рынка вахтовых автобусов.

В 2007 году выпуск «вахтовок» составил 987 штук, модельный ряд формировали короткие машины

1. С 2015 года настал черед вахтовых автобусов на базе нового семейства грузовиков «Урал Next».

2. В 2004 году для газовиков и нефтяников изготовили специальные 21-местные автобусы «Урал-32552-47» с более комфортной кабиной над двигателем.

3. Вахтовый автобус «Урал-32551» вышел в серию в 2000 году.

4. Капотную модель «Урал-3255-48» (6x6) в 2007 году признали лучшим специальным автомобилем.



В 2010 году в серию запустили бескапотный автобус «Урал-32552-3011-59» (4x4). Кузов-фургон на 23 места, изготовленный из сэндвич-панелей (наружный слой — металлический лист, внутренний — стекловолокнистый пластик), снабдили стеклопакетами с тройным остеклением и тонировкой, лампами дневного света и вешевыми полками шириной 400 мм. В комплектацию входят два независимых отопителя с воздуховодами и тепловыми колодцами, регулируемые воздуховоды с подачей воздуха на каждую пару сидений.

С 2013 года АЗ «Урал» применяет технологию холдного натяжения наружных панелей, которая придает кузову не только более привлекательный внешний вид, но и улучшает герметичность его соединений, а также увеличивает антикоррозийную стойкость и прочность. Использование вклеиваемых стекол повысило жесткость фургона, поскольку kleевой шов обеспечивает абсолютную герметичность по сравнению с резиновым уплотнителем, благодаря чему металл не подвергается коррозии. В салоне появились удобные форточки.

Совершенствование конструкции выразилось также в установке металлического пола с улучшенной тепло- и шумоизоляцией, что исключило проникновение пыли, шума и выхлопных газов в салон и улучшило тепловой режим, герметизация сварных швов предотвратила проникновение в кузов воды. Эффективность вентиляции салона повысили за счет иного расположения и увеличения числа люков в крыше, применили



систему независимого отопления фургона и защиту трубопроводов системы отопления защитными кожухами. Эргономику посадки-высадки пассажиров улучшили за счет замены подножки фургона с ременным приводом на аналог с механическим приводом. В салоне появились светодиодные светильники, а пассажирские сиденья оборудовали двух- и трехточечными ремнями безопасности.

В 2014 году стартовало производство модернизированных бескапотных автомобилей «Урал-М», в конструкцию которых внедрили около 50 изменений и технологических улучшений. Предусматривался выпуск на их шасси «вахтовок» «Урал-32552-3013-79» (4x4) и «Урал-3255-3013-79» (6x6).

С 2015 года настал черед вахтовых автобусов на базе нового семейства грузовиков «Урал Next». Капотные модели «Урал Next» 32552-5013-71 (4x4), «Урал Next» 3255-5013-71 (6x6) и «Урал Next» 32551-5013-71 (6x6) стали обладателями просторной комфортабельной кабины Next с улучшенной эргономикой и современным дизайном, которую установили на усовершенствованное шасси с высокотехнологичной агрегатной базой.

Актуальная линейка вахтовых автобусов АЗ «Урал» включает модели колесной формулой 4x4 и 6x6, рассчитанные на перевозку от 14 до 22 человек, а также грузопассажирский вариант с 8-местным фургоном и отсеком грузоподъемностью до 600 кг.

Занимая позиции одного из лидеров по выпуску вахтовых автобусов, автозавод «Урал» ежегодно реализует порядка 300–400 машин. Их доля на российском рынке «вахтовок» в прошлом году составила 41%.

- 1.** Базовое шасси повышенной проходимости позволяет «вахтам» двигаться по снежной целине, песчаной и болотистой местности, преодолевать неглубокие реки и овраги.
- 2.** Для вентиляции салона автобуса есть два люка и форточки.
- 3.** В 2014 году стартовало производство модернизированных бескапотных автомобилей «Урал-М», в конструкцию которых внедрили около 50 изменений.

АВТОПАРК

приносит доход

авто
парк
5КОЛЕСО



Важная и актуальная информация для **Вашего** бизнеса



Подпишитесь на рассылку



www.5koleso.ru/avtopark



autopark@5koleso.ru



DAF XF САМО СОВЕРШЕНСТВО

Исключительная работоспособность



Седельные тягачи Новые DAF XF: теперь еще больше преимуществ!

Повышение топливной эффективности на 10%*. Сервисный интервал увеличен до 100 000 км**.

Финансовая программа от Альфа-Лизинг**. Обучение водителей эффективному вождению DAF EcoDrive**.

Сервисные контракты DAF MultiSupport**. Само совершенство.

Выберете свой DAF на **WWW.DAF.RU**

РЕКЛАМА. *По сравнению с DAF предыдущего поколения. **Услуги оказывает ООО «Альфа-Лизинг». Подробности на www.daf.ru.
PACCAR COMPANY – Компания PACCAR. Driven by quality – управляемый качеством.