

авто парк

5КОМПЕТЕЦ



**КРАСОТА —
ЭТО СИЛА!**
ГРУЗОВАЯ АЭРОГРАФИЯ

ЛОГИСТИКА
ТРАНЗИТ САНКЦИОННЫХ
ТОВАРОВ ЧЕРЕЗ РФ

КАДРЫ
КОНКУРС
WORLDSKILLS RUSSIA

РЕСУРС
ШИНЫ GITI



ЭКО- ТАКТИКА

MERCEDES-BENZ
GENH2

ТЕСТ
IVECO TRAKKER
ЗНАКОМСТВО
УАЗ ПИКАП С АКП



ВОЕНТОРГ

ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ФОРУМ «АРМИЯ-2020»



URAL NEXT 6x6

НАДЕЖНЫЙ ГРУЗОВИК ДЛЯ ДОСТИЖЕНИЯ ЦЕЛИ



www.uralaz.ru

8-800-100-11-74

Звонок по России бесплатный



ГАРАНТИЯ И СЕРВИС

- Гарантия 24 месяца или 100 000 км
- Межсервисный интервал 15 000 км



ПРОХОДИМОСТЬ

- Двигатель мощностью до 310 л.с.
- Блокировка дифференциалов
- Централизованная система накачки шин



КОМФОРТ

- Новая капотная кабина NEXT
- Сиденье водителя на пневмоподвеске
- Тепло- и шумоизоляция
- Оптимальный микроклимат

ФИРМЕННЫЙ ЛИЗИНГ*

*Более подробную информацию о фирменной лизинговой программе можно получить на сайте uralaz.ru и у официальных дилеров. В программе участвуют и предоставляют лизинг: 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



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 05.10.2020

16+

ПРАВИЛА ПОПРАВЯТ

МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ МАСШТАБНЫЙ ПРОЕКТ ПОПРАВОК К ПРАВИЛАМ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ. ИЗМЕНЯЮТСЯ ПРАВИЛА ПАРКОВКИ, СТОЯНКИ, СКОРОСТНОЙ РЕЖИМ, ВНОСЯТСЯ ОГРАНИЧЕНИЯ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ГРУЗОВИКОВ И АВТОБУСОВ. ПОСЛЕДНЕЕ МОЖЕТ СЕРЬЕЗНО ПОВЛИЯТЬ НА ИНДУСТРИЮ: У ПЕРЕВОЗЧИКОВ ПОЯВИТСЯ НЕОБХОДИМОСТЬ В ИЗМЕНЕНИИ ТРАНСПОРТНОЙ РАБОТЫ.

Проект изменений в ПДД был опубликован на федеральном портале обсуждения нормативных правовых актов еще весной 2020 года и после чего поступил в дальнейшую проработку. Последние поправки были внесены ГИБДД, правительством Москвы и другими ведомствами. А в сентябре документ направили в аналитический центр при Правительстве РФ. Заключение на проект должна выдать рабочая группа по безопасности.

Документ затрагивает множество аспектов дорожного движения и, в том числе, вносит серьезные изменения в жизнь водителей автобусов. Например, запрещается ездить за пределами населенного пункта быстрее 70 км/ч, если в салоне есть места для стоячих пассажиров и не предусмотрены ремни безопасности. Ограничение коснется всех маршрутов, выходящих за пределы города. Если места только для сидения и есть ремни, можно ехать 90 км/ч.

Получается, что тем, кто хочет ездить «с ветерком», то есть двигаться с разрешенной скоростью до 90 км/ч, придется закупить новые транспортные средства, если их автобусы не оснащены данными элементами, так как самостоятельно оснастить сиденья ремнями безопасности не позволяет действующий запрет на внесение изменений в конструкцию. Правда, у перевозчика всегда есть возможность переоборудовать автобус силами компетентной организации. Но это вопрос цены и времени. Вспомним нашумевшую тему обязательного посещения технической лаборатории и экспертных испытаний для регистрации в документах, что ведет не только к удорожанию процесса, но и к длительному простоев транспорта.

Тем же, кто согласится с порогом в 70 км/ч, также будет необходимо установить ограничитель скорости для контроля работы на линии. А это тоже и время, и деньги. Впрочем, не столь значительные. Они сопоставимы, например, с недавно вступившим в силу требованием установки тахографов на все автобусы, работающие на регулярных маршрутах. Средства на это у перевозчиков нашлись.

Куда более серьезной видится другая проблема. Сегодня перевозка стоячих пассажиров на смежных межрегиональных маршрутах не запрещена, а с введением новых правил появится соответствующий лимит, который неминуемо повлечет необходимость увеличивать количество подвижного состава. С позиции конкретно взятого перевозчика это «распаковка» дефицитного капитала, зарезервированного для модернизации действующих активов. А для всех участников дорожного движения —



**МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ,
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР**

рост трафика, что повлечет за собой необходимость пересмотреть и расширить сети автомобильных дорог. Интересно, знают ли об этом в госкомпании «Росавтодор», представившей в конце прошлого года концепцию обновления дорожной сети?

Окончательной даты принятия документа нет, но дополнительных общественных обсуждений, увы, не планируется.

Тем временем депутаты предлагают сделать ПДД законом, чтобы правила, с одной стороны, наиболее полно отражали требования к участникам дорожного движения и их права, а с другой стороны — исключить чехарду с внесением изменений на уровне отдельных министерств и ведомств.

На самом деле эта идея высказывалась уже не раз. Однако еще пять лет назад МВД поясняло, почему правила нельзя делать законом. Во-первых, федеральный закон «О безопасности дорожного движения» закрепляет, что правила устанавливает правительство. Во-вторых, пока правила утверждаются постановлением правительства, есть возможность оперативно вносить в них необходимые изменения. Есть и еще один аргумент против. Правила полностью соответствуют Венской конвенции о дорожном движении. Любые изменения в них должны прорабатываться с точки зрения соответствия международному документу. Если правила будут устанавливать депутаты, то это может привести к нарушению международного соглашения. Так что, скорее всего, предложение депутатов снова не найдет поддержки.



СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА IVECO

32

ТЕСТ



УАЗ ПИКАП С АКП

40

ТЕСТ



MERCEDES-BENZ TOURISMO RHD EURO 6

46

ТЕСТ

НОВОСТИ



6

НОВОСТИ

14

ВЫСТАВКА WASTETECH

СОБЫТИЕ

БИЗНЕС



18

ТРАНЗИТ САНКЦИОННЫХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ РОССИЮ

ЛОГИСТИКА

22

СЕРВИСНЫЕ КОНТРАКТЫ

ЭКОНОМИКА

28

КОНФЕРЕНЦИЯ «АВИТО АВТО»

РЫНОК

29

ИНСТРУМЕНТЫ ЛОГИСТИКИ

МНЕНИЕ

КАДРЫ



30

WORLDSKILLS RUSSIA

КОНКУРС

ГРУЗОВИКИ



32

СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА IVECO

ТЕСТ

36

MERCEDES-BENZ GENH2

ПРЕЗЕНТАЦИЯ

40

УАЗ ПИКАП С АКП

ТЕСТ

44

CITROEN E-JUMPER

ЗНАКОМСТВО

АВТОБУСЫ



46

MERCEDES-BENZ TOURISMO RHD EURO 6

ТЕСТ

Невозможно отказать

Реклама



Пакет оригинальных запчастей

Мы заслужили ваше доверие своим отношением к сервису.

В благодарность за то, что выбираете нас, мы дарим возможность сэкономить на содержании коммерческого транспорта Volkswagen. Воспользуйтесь выгодными пакетными предложениями и обезопасьте себя от нештатных ситуаций. Надежные автомобили — преимущество вашего бизнеса.



Коммерческие
автомобили

f facebook.com/VolkswagenServiceRussia

vk vk.com/vwservice



Available on the iPhone
App Store



GET IT ON
Google play



АВТОПИЛОТ ДЛЯ КОМБАЙНА

ОБЗОР

50

СПЕЦТЕХНИКА



50

АВТОПИЛОТ ДЛЯ КОМБАЙНА

ОБЗОР

52

ВЫСТАВКА «АРМИЯ-2020»

ОБЗОР

56

МАШИНЫ ДЛЯ ДОРОЖНОЙ РАЗМЕТКИ

ОБЗОР

ПРИЦЕПЫ



60

KRONE PROFI LINER

НОВИНКА

ЭКСПЛУАТАЦИЯ



62

ШИНЫ GİTİ

РЕСУРС

64

LAGRANGE GROUP

ОПЫТ

СТО



66

ФИЛИАЛ MAN В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

ТО&ТР

АВТОМЕХАНИКА



70

НОВОСТИ

72

EBERSPAECHER EASYSTART CLIM

НОВИНКА

74

НОВАЦИИ CONTINENTAL

ПРЕЗЕНТАЦИЯ

ЭКСКУРС



78

АЭРОГРАФИЯ НА ГРУЗОВИКАХ

ОБЗОР



KRONE PROFI LINER

НОВИНКА

60



АЭРОГРАФИЯ НА ГРУЗОВИКАХ

ОБЗОР

78



НОВИНКИ 2020 ГОДА В ПРОДУКТОВОМ ПОРТФЕЛЕ ГРУЗОВЫХ ШИН CORDIANT PROFESSIONAL

Шина 235/75R17,5 Cordiant Professional TR-2

предназначена для прицепных осей траловой техники и ориентирована на сегмент автологовистов, перевозчиков спецтехники и сборных грузов. Новая модель имеет ряд конкурентных преимуществ:

- **Повышенная ходимость.** Новый профиль обеспечивает равномерную истираемость протектора.
- **Рабочее давление 8,6 бар.** Надежная работа шины на пониженном давлении относительно предыдущей модели TR-1.
- **Защита боковой зоны** от повреждений за счет применения специального окружного пояса.
- **Защита шины от повреждений.** Применение 3D-геометрии канавок протектора по технологии STONE-COR.
- **Стойкость к поперечным нагрузкам.** Широкие плечевые зоны обеспечивают стойкость к волочению шины при поворотах и разворотах.

Сложные условия эксплуатации на стройках, карьерах, добычах диктуют особые требования к шинам. В новой модели **Cordiant Professional DO-1** был реализован ряд технических решений, позволяющих обеспечить высокую эффективность шины с учетом условий эксплуатации и выгодно выделить ее на фоне конкурентов.

- **Сверхглубокий рисунок** протектора 23,5 мм.
- **Разряженный рисунок** с мощными грунтозацепами для лучших тягово-сцепных характеристик.
- **Система полумостов** обеспечивают жесткость рисунка, снижая вероятность отрывов элементов протектора.
- **Шип по дну канавки** обеспечивает надежную самоочищаемость и защищает от повреждений посторонними предметами.
- **Строительная резиновая смесь** увеличивает сопротивление к абразивному износу, порезам и проколам.
- **Защита боковины** от повреждений благодаря специальному защитному окружному поясу.
- **Усиленная конструкция.** Повышенный индекс нагрузки 157/154G



Модернизация шин **Cordiant Professional модели DR-1** в типоразмерах 315/80R22,5 и 295/80R22,5 направлена на повышение характеристик ходимости, тягово-сцепных качеств шины и повышению уровня безопасности перевозок.

- **Повышенная ходимость.** Новая резиновая смесь и оптимизированный профиль позволяют повысить характеристики ходимости на 20% и улучшить КСК.
- **Повышение тягово-сцепных свойств.** Улучшенный рисунок с увеличенной глубиной ножевых прорезей шашек на 25% способствует надежному сцеплению при разных остаточных глубинах протектора.
- **Повышенный индекс нагрузки.** 315/80R22,5 Cordiant Professional DR-1 имеет индекс 157/150 (L), а Cordiant Professional DR-1 295/80R22,5 имеет индекс 153/148 (M). Это решение позволило увеличить грузоподъемность шины и повысить уровень безопасности перевозок в целом.

Cordiant PROFESSIONAL 15
ГАРАНТИЯ ЭФФЕКТИВНОГО РЕШЕНИЯ



В КЕМПЕРЕ — СПАТЬ

Марка «Volkswagen Коммерческие автомобили» представила новый кемпер Caddy California. Отныне в модельный ряд входят три версии California. Caddy California создан на базе машины пятого поколения. Это первый кемпер, в котором используются конструктивные преимущества модульной платформы MQB. Благодаря новым технологиям автомобиль стал просторным. Среди особенностей исполнения — кемпинговое снаряжение. В машине есть складная кровать с пружинным матрасом. Ее конструкция обеспечивает такой же высокий уровень комфорта во время сна, как и кровати аналогичных моделей версий California 6.1 и Grand California. Кемпер на базе Caddy оснащен большим спальным местом размером 1980x1070 мм. В сложенном положении длина кровати уменьшается в три раза и размещается над багажным отделением. Примечательно, что в предшествующей модели второй ряд сидений был частью конструкции кровати, а в новом кемпере реализовано другое решение, которое позволяет с легкостью извлечь из салона сиденья второго ряда перед поездкой. Caddy California длиной 4501 мм поступит в продажу до конца этого года. В 2021 году появится версия с удлиненной колесной базой — 4853 мм. Информация о том, будет ли доступен Caddy California для российского рынка, будет позднее.



РУЧНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

Модельный ряд пассажирских микроавтобусов Peugeot Traveller и Citroen SpaceTourer теперь доступен с механической коробкой передач. Машины предлагаются в короткобазной версии с колесной базой 4956 мм и в новой модификации силовой линии, где 2-литровый дизельный двигатель мощностью 150 л. с. агрегирован с механической 6-ступенчатой коробкой передач. Версия с длинным кузовом (5306 мм) тоже доступна к заказу, но поступит в продажу в декабре текущего года. Новая комбинация двигателя и коробки передач будет предлагаться для пассажирских микроавтобусов Peugeot Traveller и Citroen SpaceTourer с передним приводом. Цена автомобилей с новой силовой линией начинается от 2 429 900 рублей для короткой версии и 2 479 900 рублей для длинной. За счет большей длины кузова объем багажного отделения у длиннобазной машины при сложенных сиденьях второго и третьего рядов достигает 3300 л, против 2700 л у короткой версии.



ЧЕТЫРЕХОСНИК ВСТАЛ НА КОНВЕЙЕР

На автомобильном заводе «Урал» в рамках серийного производства начата сборка принципиально нового четырехосного «Урал-9593» полной массой до 44 тонн. Колесная формула 8x8 обеспечивает равномерную и оптимальную нагрузку на мосты, дает улучшенные показатели проходимости и грузоподъемности. Допустимая нагрузка на два передних моста может достигать 18 тонн, нагрузка на мосты задней тележки — 26 тонн. Грузоподъемность нового шасси — до 30 тонн. Увеличенная до 8000 мм монтажная длина расширяет возможности для установки тяжелых надстроек различного назначения, в том числе строительных, крановых, нефтегазовых. Автомобиль оснащен двигателем ЯМЗ-653 мощностью 422 л. с., 16-ступенчатой коробкой передач и 2-ступенчатой раздаточной коробкой. Кабина бескапотная, со спальным местом, с улучшенными параметрами эргономики, тепло- и шумоизоляции.

В 2020 году будет собрано и реализовано семь таких автомобилей — это шасси под тяжелые крановые установки производства Челябинского механического завода. Автомобили «Урал-9593» собираются на главном конвейере предприятия в едином потоке с другими модификациями. Напомним, что всего на главной сборочной ленте автозавода «Урал» может собираться 250 модификаций техники.



■ С 1 октября компания Ford Sollers переименована в «Соллерс Форд». Решение о ребрендинге было принято акционерами совместного предприятия — «Соллерс» и Ford Motor Company, говорится в заявлении автопроизводителей. По мнению руководства компании, русификация названия — это логичный шаг, так как собственное производство налажено в России и полностью интегрировано в российскую экономику. Предприятие настроено вдвое увеличить уровень локализации в ближайшей перспективе. В «Соллерс Форд» подтвердили, что переименование компании не отразится на бизнес-процессах и клиентах. Все обязательства по гарантийному ремонту и обслуживанию легковых автомобилей Ford будут выполняться, как и прежде, в полном объеме. Производство Ford Transit налажено на заводе «Соллерс Форд» в Елабуге по технологии полного цикла, что позволяет предлагать российским покупателям современный продукт, полностью кастомизированный под покупателя и адаптированный к эксплуатации в российских условиях. Линейка базовых версий включает цельнометаллический фургон, автобус и шасси. Автомобили доступны к заказу с тремя вариантами длины базы, двумя вариантами высоты крыши и всеми типами привода.

■ ПАО «КАМАЗ» опубликовало финансовые результаты за 1-е полугодие 2020 года по МСФО. В результате, по итогам первого полугодия 2020 года, была получена чистая прибыль в сумме 32 млн руб. против убытка 3204 млн руб. за соответствующий период прошлого года. Консолидированная выручка группы организаций ПАО «КАМАЗ» составила 85 млрд руб., превысив аналогичный показатель 2019 года на 9%. Несмотря на снижение рынка грузовых автомобилей в России, КАМАЗ по-прежнему находится на первом месте по продажам грузовых автомобилей полной массой свыше 14 тонн. Ранее КАМАЗ опубликовал бухгалтерскую отчетность за первые шесть месяцев текущего года по РСБУ: чистая прибыль компании за отчетный период составила 554 млн руб. против убытка в 2 млрд руб. за аналогичный период 2019 года. Валовая прибыль достигла 7,295 млрд руб., что выше по сравнению с тем же периодом прошлого года на 4,8 млрд руб.

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



Eberspächer



НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИМЫЕ ВЫСТАВКИ В РФ И ЗА РУБЕЖОМ

АГРОСАЛОН 2020

Международная специализированная выставка сельскохозяйственной техники.
6–9 октября, МВК «Крокус Экспо», Москва.

РОССИЙСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ФОРУМ RAЕ 2020

Отраслевая платформа для обмена идеями и опытом, установления деловых контактов и решения актуальных задач.
13–14 октября, гостиница «Рэдиссон Ройал», Москва.

ОТКРЫТЫЕ ИННОВАЦИИ 2020

Московский международный форум инновационного развития.
19–21 октября, Инновационный центр «Сколково», Москва.

MINIGWORLD RUSSIA

Международная выставка машин и оборудования для добычи, обогащения и транспортировки полезных ископаемых.
20–22 октября, МВК «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.

GASSUF

Международная выставка газобаллонного, газозаправочного оборудования и техники на газомоторном топливе.
27–29 октября, МВК «Крокус Экспо», Москва.

НАВИГАЦИОННЫЙ ФОРУМ 2020

XIV Международный навигационный форум, базовая площадка для обсуждения вопросов, связанных с реализацией программы «Сфера».
3 ноября, МВК «Крокус Экспо», Москва.

РЫНОК НЕФТЕПРОДУКТОВ 2020

XI Международная конференция по топливному рынку России.
27 ноября, отель «Балчуг Kempinski», Москва.



ПО ДОРОГАМ — В ПАРТНЕРСТВЕ

Проект «Дороги России» запустили компании Ford Trucks и «ЛУКОЙЛ». Инициатива направлена на популяризацию культурно-познавательного туризма и одновременно позволит партнерам акции продемонстрировать совершенство современных и высоких технологий, воплощенных в продукции брендов. В рамках автопробега экипажу во главе с телеведущим Владимиром Гавриловым предстоит преодолеть за рулем грузового автомобиля более 30 тыс. км, проникнуться особенностями жизни дальнбойщиков и населения удаленных городов России, а также запечатлеть красоты местной природы и достопримечательностей. В качестве средства передвижения в распоряжение экипажа передан абсолютно новый седельный тягач Ford F-Max яркого цвета Race Red, в двигатель которого залито моторное масло LUKOIL Avantgarde Professional XLE 10W-40. Масло LUKOIL Avantgarde Professional XLE 10W-40 выбрано для проекта не случайно. Компания «Турботракс», эксклюзивный дистрибьютор Ford Trucks в России, и ООО «ЛУК-Интернешнл», 100% дочернее предприятие ПАО «ЛУКОЙЛ», сотрудничают в области поставок продуктов «ЛУКОЙЛ», в числе которых смазки, моторные и трансмиссионные масла, а также охлаждающие жидкости, для сервисной заливки на официальных станциях технического обслуживания Ford Trucks в России.



ОБЕЩАЛИ — ПОКАЗАЛИ

Предсерийные образцы электромобиля GAZellee-NN показала «Группа ГАЗ». В основе конструкции первого коммерческого электромобиля лежит единая унифицированная электроплатформа, архитектура которой позволяет выпускать полную линейку легкого коммерческого транспорта: бортовые грузовики, микроавтобусы, фургоны и различные варианты специальной техники. В конструкции электромобиля GAZellee-NN сочетаются унифицированные компоненты модельного ряда самого популярного российского легкого коммерческого автомобиля «Газель Next» (шасси, кузов, салон) и оригинальные электрические узлы: тяговые батареи, электродвигатель, преобразователь напряжения, зарядное устройство и другие компоненты. Полная масса автомобиля — 4,6 тонны, грузоподъемность — до 2,5 тонн (бортовые модификации). Электродвигатель — синхронный на постоянных магнитах, пиковая мощность — 100 кВт, максимальный крутящий момент — 310 Нм. Энергоемкость аккумуляторных батарей — 48 кВт·ч. Максимальная скорость — 100 км/ч, а запас хода на одной зарядке — 120 км. По желанию заказчика запас хода может быть увеличен до 200 км за счет установки дополнительных батарей. Также предусмотрена возможность быстрой зарядки до 80% емкости за 30 минут.





18-я Международная выставка
газобаллонного, газозаправочного
оборудования и техники
на газомоторном топливе

27 – 29 октября 2020

Россия, Москва, МВЦ «Крокус Экспо»



газобаллонное
оборудование



газозаправочное
оборудование



техника на газо-
моторном топливе

Получите бесплатный
билет по промокоду

5koleso20

www.gassuf.ru

Организатор



Международная
Выставочная
Компания

+7 (495) 252 11 07
gassuf@mvk.ru

Реклама

НАЗНАЧЕНИЯ



АЛАН РАПСО,
глава технического подразделения
силовых установок Hyundai Motor Group

Последние 30 лет г-н Рапсо руководил исследованиями и разработками в сфере силовых установок, электромобилей и аккумуляторных батарей для крупнейших автопроизводителей, включая Renault, Nissan и PSA. До прихода в Hyundai Motor Group он курировал разработку силовых установок и шасси в PSA. Алан будет отвечать за разработку двигателей, трансмиссий и электрических систем в Научно-исследовательском центре Hyundai Motor Group. Он возглавит процесс перехода концерна к универсальной архитектуре силовых установок, соблюдая баланс между разработками автомобилей с ДВС и электромобилями. К 2025 году концерн планирует выпустить в общей сложности 44 электромобиля.



ШОН З. МАКАЛМОНТ,
член совета директоров
компании BorgWarner

До вхождения в совет директоров BorgWarner Шон З. Макалмонт занимал должность президента компании Career Learning Solutions. Доктор Макалмонт получил степень бакалавра в Университете Бригама Янга, степень магистра в Университете Сан-Франциско и докторскую степень в области образования в Университете Пенсильвании, который окончил с отличием. Параллельно с членством в совете директоров BorgWarner г-н Макалмонт будет входить в Национальный консультативный совет школы менеджмента BYU Marriott School of Management и в совет директоров компании Nepris Inc. Эти организации помогают продвигать наиболее интересные студенческие идеи и проекты для их внедрения в промышленность.



СИМОНЕ МОНТАНЬЯ,
генеральный директор
ООО «Скания-Русь»

Ранее г-н Монтанья занимал пост вице-президента подразделения «Scania финансовые сервисы» в Латинской Америке и управляющего директора Scania Banco в Бразилии. Общий стаж в компании Scania у Симоне составляет почти 20 лет. В период с 2012 по 2015 гг. Симоне возглавлял ООО «Скания Лизинг» и ООО «Скания Страхование». В 2006 году г-н Монтанья окончил Школу бизнеса им. Бута в Чикаго по программе EMBA. Ранее, в 1998 году, получил степень MBA в Павийском университете Италии. На посту гендиректора ООО «Скания-Русь» г-н Монтанья продолжит укреплять лидирующий курс, внедрять инновации и ответственный подход к ведению бизнеса с учетом интересов рынка.



ВСЕСЕЗОННАЯ

Новую модель комбинированной дорожной машины на базе шасси MAN TGS 33.440 6x4 выпустила компания «Меркатор Холдинг». Техника может использоваться в летний период как самосвал, а зимой эффективно выполнять работы по содержанию дорог с любым типом покрытия. Для выполнения функций дорожной техники предусмотрен набор разнообразного навесного оборудования: распределитель противогололедных реагентов, фронтальный отвал, боковой отвал, грейдерный (межосевой) отвал и межосевую щетку. Распределитель противогололедных реагентов с системой увлажнения Bucher SH позволяет точно дозировать реагенты при их широкой подаче и разнонаправленностью обрабатываемых полос. Узел спроектирован с учетом климата России и используемых химических реагентов. Это уже не первый совместный проект «Меркатор Холдинга» и компании «МАН Трак энд Бас РУС». Ранее была создана уникальная для России машина для эффективной мойки мусорных контейнеров. В настоящее время готовится проект по постройке второй мойки мусорных контейнеров на шасси грузовика MAN.

ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ

На рынок вышел первый автобетононасос P380B6x4HZ на шасси Scania нового поколения с надстройкой CIFA. Для новинки инженеры выбрали компактное шасси с усиленной рамой с колесной формулой 6x4. Машина укомплектована рядным 6-цилиндровым двигателем объемом 13 л, мощностью 380 л. с. с крутящим моментом 1975 Нм.

Установка CIFA имеет эффективный насосный узел, рассчитанный на длительный период использования, маневренную раздаточную стрелу из пяти секций высотой раскладывания 8,5 м, что дает возможность подавать бетонную смесь до 9–11-го этажа. До конца года планируется реализовать порядка шести аналогичных автобетононасосов на шасси Scania с колесными формулами 6x4, 8x4 и 10x4, кроме того, есть заказы на 2021 год. Ожидается, что компании «Скания-Русь» и «Коминвест-АКМТ» в скором времени представят российским строительным компаниям еще одну модель — Zoomlion 56X-6RZ, это будет первый автобетононасос на шасси Scania, оснащенный установкой Zoomlion. Оборудование будет установлено на шасси с колесной формулой 10x4. Высота подачи раствора заявлена на отметке 56 м.





busworld®

RUSSIA MOSCOW

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
АВТОБУСНОЙ ТЕХНИКИ

МВЦ КРОКУС ЭКСПО

26–28 ОКТЯБРЯ 2020

www.busworld-moscow.ru

ПРОМОКОД
для БЕСПЛАТНОГО посещения:

BUSWORLD-B009

Организатор



Международный партнер



Генеральный
информационный партнер



ГРУЗ В РАДОСТЬ

Новую модификацию среднетоннажника Tiger V китайский производитель FAW оснастил крано-манипуляторной установкой. Такой комплект оборудования позволит использовать компактный грузовик с бортовой платформой для выполнения работ в условиях ограниченного пространства. Автомобиль грузоподъемностью 3 тонны оснащен дизельным двигателем Weichai WP4.1Q140E50 экологического класса Евро-5 и 6-ступенчатой механической КПП. Рабочий объем мотора — 4,087 л, мощность 130 л. с., крутящий момент — 450 Нм. КМУ Unic с 4-секционной стрелой характеризуется грузовым моментом в 7,88 тм при рабочем радиусе от 0,67 до 9,81 м. Грузоподъемность на минимальном вылете стрелы составляет 3030 кг, на максимальном — 480 кг. Габаритные размеры бортовой платформы — 6200х2300х400 мм. Рабочая область — 360 градусов. До конца этого года компания «ФАВ-Восточная Европа» намерена реализовать на российском рынке порядка 15 таких автомобилей.



ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ АПГРЕЙД

На заводе Volvo Group в Калуге выпущен первый магистральный тягач Volvo экологического класса Евро-6. Грузовик Volvo FH 4x2 оснащен 13-литровым двигателем D13K в исполнении Евро-6 мощностью 500 л. с. с моторным тормозом VEB и АКП I-Shift. Автомобиль дополнен аэродинамическим пакетом, включающим спойлеры на крыше, по бокам кабины и шасси. Передаточное число главной пары — 2,50. Особое внимание в комплектации Volvo FH Евро-6 уделено минимизации риска попадания автомобиля в ДТП, повышению безопасности водителя и сохранности перевозимых грузов. Седельный тягач получил адаптивный круиз-контроль с системой предупреждения о фронтальном столкновении. Водительский комфорт улучшен благодаря наличию автономной климатической установки i-Park Cool с датчиком интенсивности солнечного света и тонировке ламинированных стекол кабины. Автомобиль поставлен в автопарк клиента из Республики Беларусь. Таким образом, Volvo Trucks Россия официально открыла для своих клиентов из России, Беларуси и Казахстана возможность заказа грузовых автомобилей Volvo модельного ряда Volvo FH, Volvo FM, Volvo FMX экологического класса Евро-6 вместе с техникой стандарта Евро-5.



НАВСТРЕЧУ СПРОСУ

Официальный дистрибьютор JAC Motors в России — компания «Джак автомобиль» получила ОТТС и Одобрение типа шасси на легкий коммерческий автомобиль JAC N35 категории N1 китайской сборки. В России модель будет представлена в двух модификациях: JAC N25 и JAC N35 полной массой 2495 и 3490 кг соответственно. Габаритные размеры автомобиля — 5165х1750х1955 мм, колесная база — 2640 мм. Модель оснащается рядным четырехцилиндровым турбодизелем JAC HFC4DB2-1D класса Евро-5 рабочим объемом 1999 см³. Максимальная мощность составляет 130 л. с., крутящий момент — 285 Нм. Мотор снабжен системой впрыска Common Rail, сажевым фильтром и нейтрализатором отработавших газов. В паре с ним — 6-ступенчатая механическая коробка передач JAC LC6T32. Передняя подвеска — независимая торсионная на двойных поперечных рычагах, задняя — зависимая рессорная со стабилизатором поперечной устойчивости. Трехместная кабина легкого грузовика благодаря оптимальному углу наклона передних стоек обеспечивает хорошую обзорность. Водительское сиденье регулируется в двух направлениях. В кабине есть отсек для документов, перчаточный ящик, отсек для очков, органайзеры в дверях и подстаканники. Ожидается, что китайский малотоннажник найдет своих потребителей среди частных перевозчиков, осуществляющих доставку мелких партий грузов в городе.

■ ГК «Газпромбанк Лизинг» заняла седьмое место по итогам 1-го полугодия 2020 года среди компаний, занимающихся финансированием сделок по приобретению транспорта бизнесом. Такие данные содержатся в очередном опубликованном рейтинге агентства «Эксперт РА». За отчетный период компании «Газпромбанк Автолизинг», входящей в группу, удалось нарастить сумму сделок до 6,6 млрд руб. (+100%), а Carcade — практически сохранить прошлогодний объем (10 млрд руб. —3%). В результате по темпам роста группа заняла лидирующую позицию среди компаний из топ-10 (+30%). Новый бизнес российских лизинговых компаний за указанный период, по данным проведенного рейтинговым агентством анкетирования, составил 570 млрд рублей, что на 22% меньше аналогичного показателя годичной давности. Между тем, автолизинг, даже несмотря на сокращение авторынка (—23,3% в сегменте новых легковых и легких коммерческих машин, —12% — в сегменте грузовиков), остался на прошлогоднем уровне. А доля автомобильного сегмента на рынке лизинга в целом выросла с 34 до 43%.

■ Эксперты аналитического агентства «Автостат» подсчитали, что за 8 месяцев 2020 года в нашей стране было куплено около 61 тыс. новых легких коммерческих автомобилей (LCV), что на 12% меньше, чем за тот же период прошлого года. Почти 45% этого рынка приходится на отечественную марку ГАЗ. Так, с января по август продукция Горьковского автозавода разошлась тиражом в 27 тыс. единиц, показав падение на 14%. Следом, с огромным отставанием от лидера, идет другой российский бренд — УАЗ, легкая коммерческая техника которого была приобретена в количестве 8,7 тыс. экземпляров (—22%). Третье место и лидерство среди иностранных брендов сохраняет Ford с показателем 7,9 тыс. машин, что на 2% выше результата годичной давности. В топ-10 марок на рынке новых LCV в России по итогам 8 месяцев нынешнего года также попали: Lada (6,8 тыс. шт.; —3%), Volkswagen (2,5 тыс. шт.; —30%), Peugeot (1,9 тыс. шт.; —3%), Mercedes-Benz (1,7 тыс. шт.; —21%), Hyundai (1,6 тыс. шт.; —2%), Citroen (1,3 тыс. шт.; +4%) и Fiat (0,7 тыс. шт.; +13%).



Отопительные системы Webasto работают на топливе независимо от двигателя и обеспечивают рабочие температуры для всех систем и комфорт в кабине при экономии топлива и моторесурса

Вебасто — рабочая атмосфера круглый год!

Оборудование от ведущего производителя из Германии:



Жидкостные подогреватели



Автономные отопители



Кондиционеры

Генеральный представитель в России и Казахстане —
 ООО «Вебасто Рус»: partner.webasto.ru
 Дилер в Вашем регионе: 8-800-250-19-99.

Webasto
 Feel the Drive

ПУТИ ОТХОДОВ

ПО ДАННЫМ МИНПРИРОДЫ, В РОССИИ ЕЖЕГОДНО ОБРАЗУЕТСЯ ОКОЛО 5,4 МЛРД ТОНН МУСОРА. ВЫВОЗ ОТХОДОВ — ОДНО ИЗ ТЕХ НАПРАВЛЕНИЙ, НА КОТОРЫЕ НЕ МОГУТ ПОВЛИЯТЬ НИ ПАНДЕМИЯ, НИ ФИНАНСОВЫЕ КРИЗИСЫ. НОВИНКИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ТЕХНИКИ, ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ДЛЯ РАБОТЫ НА ЭТОМ ФРОНТЕ, ТРАДИЦИОННО СОСТАВИЛИ ЗНАЧИТЕЛЬНУЮ ЧАСТЬ ЭКСПОЗИЦИИ ЕЖЕГОДНОЙ ВЫСТАВКИ WASTETECH

► МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА

В этом году выставка стала хоть и скромнее по своим масштабам, но на ней, как и в более благополучные времена, было на что посмотреть и что обсудить. Согласно данным компаний, занимающихся вывозом твердых коммунальных отходов, за последнее время более чем на 20% увеличился объем мусора в многоквартирных частных домах в связи с переходом значительной части граждан на удаленный режим работы. Не исключено, что именно этот факт для мусоровозной техники — сегмента, который и ранее оценивался как самый быстрорастущий, — послужит дополнительным импульсом к развитию.

Самую большую площадь во втором павильоне МВК «Крокус Экспо» занял стенд компании Stahlbau из Казахстана. Предприятие показало на выставке два мусоровоза с задней загрузкой. Первый базируется на шасси Iveco 682, которое собрано в Казахстане. Это шасси — аналог китайского грузовика Hongyan. «Восемьдесят вторая» модель начала продаваться в России в 2015 году, после проведения ресурсных испытаний в ряде регионов страны. Инженеры Stahlbau адаптировали к этому трехосному шасси

22-кубовый кузов, который, кстати, варят и устанавливают на шасси в городе Нур-Султан. Он рассчитан на семикратное уплотнение мусора, загрузочный бункер выполнен из немецкой стали Hardox. Машина может работать с контейнерами массой до 700 кг, грузоподъемность составляет до 12,5 тонн, а полная масса достигает 33,5 тонн. По соседству с казахским трехосником расположился мусоровоз на двухосном шасси Iveco EuroCargo, построенный той же фирмой Stahlbau. Машина оснащена 252-сильным дизелем и механической КПП ZF, объем кузова составляет 16 м³. Этот мусоровоз также может работать с контейнерами массой до 700 кг, но его грузоподъемность 9,5 тонн, а полная масса — 19 тонн.

Кстати, продвигает мусоровозы Stahlbau на нашем рынке фирма EMG, один из крупнейших поставщиков спецтехники на рынке Российской Федерации. В продуктовом портфеле этой компании есть и турецкие мусоровозные установки Kademe — на выставке машина с таким кузовом базировалась на шасси грузовика Ford Cargo, собранного на калининградском заводе «Автотор». Его 15-кубовый кузов зеленого

цвета выполнен из стали ST-52, а приемный бункер, на боковой плоскости которого красуется логотип бренда — из более высокопрочной стали Hardox. Коэффициент прессования здесь равен 6, объем загрузочного бункера составляет 1,5 кубометра, а полная масса автомобиля — 18 тонн. По словам представителя ООО «Турботракс», эксклюзивного дистрибьютора Ford Trucks в России, этот мусоровоз является серийным продуктом, машины в такой комплектации заказывает Татарстан.

Бок о бок с этим мусоровозом стоял абсолютно новый продукт — бункеровоз

1. Мусоровоз Geesinknorba на шасси MAN TGS 28.320 6x2-4 стал лауреатом премии EwaTech & WasteTech Awards EWA сразу в двух номинациях.
2. Бункеровоз на шасси Ford Trucks с колесной формулой 6x4 оборудован 20-тонным крюковым погрузчиком Marrel, он может работать с контейнерами более чем семиметровой длины.
3. Ford Trucks с турецкой надстройкой Kademe — заказ регионального оператора из Татарстана.
- 4-5. 22-кубовый мусоровоз на шасси Iveco 682 производится в Казахстане.
- 6-7. Мусоровоз Stahlbau на шасси Iveco Euro Cargo также может работать с контейнерами массой до 700 кг, но его грузоподъемность составляет 9,5 тонн.



на тяжелом шасси Ford Trucks с колесной формулой 6x4. Машина оборудована 20-тонным крюковым погрузчиком Marrel, может работать с контейнерами более чем семиметровой длины, время загрузки составляет 44 секунды, время выгрузки — 53 секунды. Полная масса подобного автомобиля достигает 34 тонн при грузоподъемности в 21 тонну.

Пару 34-тонному турецкому мусоровозу на выставке составил крюковой погрузчик ТК-7066 на шасси китайского среднетоннажника JAC N80. Кстати, он впервые был представлен широкой публике. Машину полной массой до 9,5 тонн

построила компания «ТК Лифт», модель имеет обозначение ТК-7066. Пятитонный крюковой погрузчик — известной фирмы Palfinger. Вся установка весит 685 кг и может работать с контейнерами длиной до 4,9 метра. Монтаж настройки — полностью болтовой. Система «мультилифт» подходит для работы в различных отраслях промышленности и может быть использована для перевозки металлолома, бытового и строительного мусора, песка, щебня и различных грузов.

И снова шасси Iveco Euro Cargo. Кузов турецкой фирмы Katmerciler объемом 16 м³ уста-

новила на него российская компания «Автокрафт», которая по совместительству является дилером КАМАЗа во Владимирской области. «Особенность нового мусоровоза — способность работать со всеми типами контейнеров и платформенных баков», — так коммерческий директор компании «Автокрафт» Максим Прыгунов объяснил надпись «Сделано для России», нанесенную на ветровое стекло выставочного образца. Для загрузки контейнеров объемом от 4 до 8 м³ используется порталный механизм.

Основной материал надстройки — сталь ST-52, дно приемной ванны и прессующие плиты изготовлены из стали Hardox 450. Благодаря гидравлике итальянского производства мусор внутри может быть уплотнен в шесть раз. Объем загрузочного бункера — 1,7 м³. Грузоподъемность — 8 тонн, а полная масса 18 тонн.





Выпускает «Автокрафт» и мусоровозы поменьше. Вот, к примеру, 8-кубовая машина КАТ-8 на шасси Isuzu NPR75 с задней пневмоподвеской. Она может увезти до четырех тонн мусора, спрессованного до шести раз. Объем загрузочного бункера здесь 1,1 м³.

Как антипод — мусоровоз Geesinkporba на шасси MAN TGS 28.320 6x2-4 с подруливающей задней осью. Голландский кузов объемом 20 м³ на шасси установили на заводе в Мценске Орловской области. Он имеет объем 20 кубометров, а его коэффициент

прессования равен семи. Объем

приемного бункера составляет 2,78 м³. Важной особенностью этой надстройки является четырехступенчатый механизм работы пресса. Стоит добавить, что данный мусоровоз удостоился международной премии EcwaTech & WasteTech Awards EWA сразу в двух номинациях: лучший мусоровоз и лучший телематический сервис управления парком транспортных средств, MAN Pride. Напомним, что компания MAN является одним из лидеров сегмента мусоровозов в России и занимает 42% отечественного рынка среди производителей большой европейской семерки.

Был на выставке и мусоровоз на шасси КАМАЗ-53601, модель СМ-16. Кстати, это полностью российская разработка. Произвел и установил на шасси 17,5-ку-

бовую надстройку для этой машины завод КДМ из Смоленской области. Об особенностях этой новинки «Автопарк» рассказал главный инженер ООО «Завод Комплексные Дорожные Машины» Олег Сосин: «В надстройке СМ-16 при произ-

1. Мусоровоз Katmercil от компании «Автокрафт» может работать со всеми типами контейнеров и пластиковых баков.
2. Мусоровоз СМ-16 на шасси КАМАЗ — полностью российская разработка.
3. Восьмикубовая машина КАТ-8 на шасси Isuzu NPR75 может увезти до 4 тонн мусора.
4. Машина для раздельного сбора мусора финской компании NTM. Предлагаются двух- и четырехкамерные надстройки.
5. Крюковый погрузчик ТК-7066 на шасси JAC N80 впервые был представлен широкой публике.





водстве применяется европейская сталь — стенки бункера четырехмиллиметровой толщины, без сварных швов. Загрузочное устройство выполнено из стали Hardox, гидравлика — итальянская, привод насоса от КП. Для удобства оператора предусмотрено три пульта управления». Коэффициент прессования смоленского кузова равен 7, масса перевозимых отходов составляет 11,5 тонн, а полная масса данного автомобиля — 20,5 тонн.

В финале еще об одной интересной новинке, возможно, нашем ближайшем будущем. Финская компания NTM представила мусоровоз для раздельного сбора отходов. Четырехкамерная надстройка разделена на две горизонтальные и две вертикальные части, различные по объему. Размеры камеры рассчитаны с учетом объема собираемых фракций на наиболее протяженном маршруте. Объем принимаемых бункеров — от 60 до 700 л. Маятниковая система уплотнения мусора с рабочим давлением 200 бар обеспечивает высокий коэффициент прессования. Запатентованный подъемник мусорных контейнеров разгружает четыре фракции за одно опрокидывание. Цикл разгрузки контейнера запускается с помощью нажатия одной кнопки и не отличается от цикла разгрузки одно- или двухкамерного мусоровоза. Подъемник контейнера поднимает две внутренних емкости и возвращает их обратно в контейнер автоматически, что экономит много времени. Мусоровоз построен на трехосном шасси Volvo FMX. Машину эксплуатирует региональный оператор «Петро Васт».

Год назад о раздельном сборе мусора много говорили как о необходимом условии мусорной реформы. Грядет новая эра: мы больше не будем варварски сбрасывать отходы на свалки, мы их будем цивилизованно перерабатывать. Но смогут ли россияне отделять пластик от стекла? Удается ли их научить столь сложным манипуляциям? Жизнь должна была дать ответ на эти вопросы. 🚛



НОВЫЙ MAN

СКОРО В РОССИИ



#простоМОЙгрузовик
#SimplyMyTruck



реклама

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



ТРАНЗИТНЫЙ НОМЕР

В РОССИИ РАСШИРЯЕТСЯ ДИАПАЗОН ПРИМЕНЕНИЯ СИСТЕМЫ ОНЛАЙН-КОНТРОЛЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ЭЛЕКТРОННЫХ НАВИГАЦИОННЫХ ПЛОМБ. ТЕХНОЛОГИЯ НА ОСНОВЕ ГЛОНАСС СТАНОВИТСЯ НЕОТЪЕМЛЕМЫМ АТРИБУТОМ ТРАНЗИТА САНКЦИОННЫХ ТОВАРОВ И ПОЗВОЛЯЕТ ВСЕСТОРОННЕ РАСКРЫТЬ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ СТРАНЫ

АЛЕКСАНДР РОЖКОВ

Когда различные страны в силу тех или иных неблагоприятных политических обстоятельств не в состоянии договориться между собой о взаимовыгодном сотрудничестве, на помощь приходит универсальный язык

современной техники. Грузовики с санкционными грузами пересекут границы эмбарго и меридианы запретов с помощью интеллектуальных систем, контролируемых из космоса.

По общему мнению, российский санкционный

транзит призван открыть границы международного сотрудничества, расширить географию позитивной экономики, преодолеть негативные экономические последствия пандемии и смягчить последствия политического недоверия.

ЗАПРЕТЫ И ПОСЛЕДСТВИЯ

Продовольственное эмбарго было введено указом президента РФ от 6 августа 2014 года № 560 как ответ на санкции ряда государств в отношении российского бизнеса из-за ситуации на Украине и вхождения Крыма в состав России.

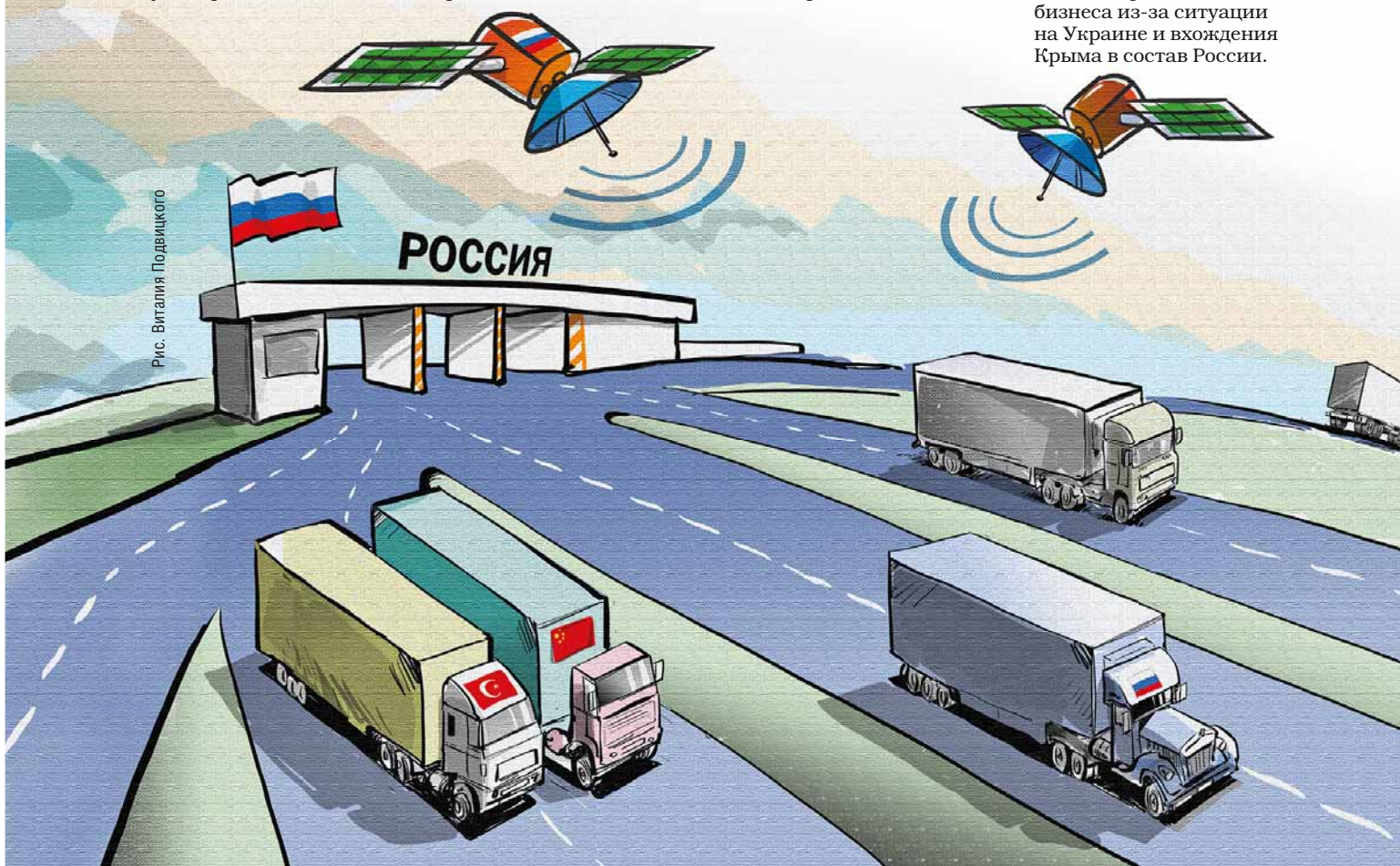


Рис. Виталия Подвицкого

К странам, в отношении которых действуют специальные экономические меры, относятся США, государства Евросоюза, а также Великобритания, Норвегия, Украина, Албания, Черногория, Исландия, Лихтенштейн, Турция, Канада, Австралия. Эффект от действия санкций особенно ярко проявился на примере Украины, являвшейся ранее крупнейшим продовольственным экспортером в Казахстан. Украинское дипведомство сообщило, что в период с 2014 по 2019 годы из-за российских ограничений на транзит украинской продукции товарооборот с Казахстаном уменьшился в 4,5 раза.

Что же касается самой России, то в результате эмбарго в стране сократился импорт и заметно увеличился экспорт продовольственных и сельскохозяйственного сырья, что позитивно повлияло на экономику. По аналитическим выкладкам Минэкономразвития в июле 2020 года наблюдалось улучшение динамики российского ВВП. Падение сократилось до минус 4,7% по сравнению с показателем минус 6,4%

годом ранее. В общем, за семь месяцев этого года ВВП снизился на 3,8% год к году, говорится в обзоре Минэкономразвития «Картина деловой активности».

ПЕРЕСЕКАЯ ГРАНИЦЫ ЭМБАРГО

После вступления в действие ответных санкций транзитные потоки с запрещенной продукцией направились в обход России, что значительно снизило поступление доходов в бюджет из-за недополучения таможенных платежей. В целях преодоления негативного воздействия на экономику и для продолжения ее устойчивого развития 15 июля 2020 года открылся ранее запрещенный транзит санкционных товаров по территории России. ФТС и Минтранс создали систему онлайн-контроля грузоперевозок с использованием электронных навигационных пломб (ЭНП) на основе ГЛОНАСС. В ФТС заявили, что для контроля грузов установлено 20 автомобильных и 10 железнодорожных контрольных пунктов в местах пересечения государственной границы.

Следует отметить, что указ президента РФ,

В РЕЗУЛЬТАТЕ ЭМБАРГО В СТРАНЕ СОКРАТИЛСЯ ИМПОРТ И УВЕЛИЧИЛСЯ ЭКСПОРТ ПРОДОВОДОВ И СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОГО СЫРЬЯ

разрешающий транзит, вступил в силу с июля 2019 года, но правила осуществления транзита санкционных грузов с использованием ЭНП разрабатывались еще в течение полугодия. Подготовка правовой основы была завершена в конце 2019 года, а в феврале 2020-го были окончательно доработаны требования к операторам, обладающим полномочиями навешивать и снимать навигационные устройства. Таким образом, санкционный транзит на регулярной основе мог стартовать уже с марта, когда допуск к контрольной системе получил первый оператор — ООО «Центр развития цифровых платформ» (ЦРЦП). С марта по июль 2020 года ФТС совместно с ЦРЦП, уполномоченным 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.

Онлайн-контроль организован следующим образом. Наложение ЭНП осуществляется на границах при въезде на территорию РФ (на работу с одной пломбой дается 5 минут). Предварительно перевозчику необходимо зарегистрироваться в системе оператора транзита и за 2 часа перед тем, как перейти границу, передать этому оператору сведения о планируемой перевозке (код товара, его происхождения, страна отправления и назначения, предполагаемые даты транзита), а также предоставить данные

о ТС. Эти сведения будут заноситься в единую информационную систему обеспечения транспортной безопасности, доступ к которой также получают ФТС и Ространснадзор. Данные о маршруте груза с цифровой пломбой в режиме онлайн будут доступны перевозчикам и грузоотправителям в личном кабинете на сайте оператора. Надзорные структуры аналогично через интернет получают сведения о соблюдении режима перевозки.

ДЕЛО ТЕХНИКИ

Навигационная пломба включает в себя электронный блок, контрольный, коммуникационный и навигационный модули, средства криптографической защиты информации. Устройство каждые 2 часа передает информацию о дате, времени, географических координатах, скорости перемещения наложенной пломбы (а значит, и скорости транспортного средства). При попытке несанкционированного вскрытия тревожный сигнал немедленно поступает оператору пломбирования.

ЭНП соответствует стандартам защищенности, необходимым для суровых эксплуатационных условий по всей территории России. Это полностью автономное устройство, которое может функционировать при температуре от -40°C до $+70^{\circ}\text{C}$ до 45 суток.

«Отличительной особенностью, которая выделяет это устройство в ряду зарубежных аналогов, является способность обеспечивать защиту передаваемой информации, — объясня-



ЕВГЕНИЙ БОЛЬГЕРТ
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПАЛАТЫ
ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ «АТАМЕКЕН» (КАЗАХСТАН)



В ЕАЭС в рамках пилотного проекта мониторинга транзита на автомобильном транспорте Казахстан начал применять ЭНП уже с 10 июля. Автомобильным перевозчикам из республики гораздо выгоднее осуществлять перевозки по территории России с использованием навигационных пломб, чем по обходным маршрутам. Используя маршруты через Россию, перевозчики сокращают стоимость и период транспортировки, поэтому западные товары, теоретически, должны подешеветь. И тем не менее, на изменение цен в конечном итоге повлияет сложившаяся практика применения всей навигационной системы. 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 казахстанских транспортников, система станет излишней мерой контроля и увеличит издержки перевозчиков.

ОЛЕГ БАЙКОВ
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНДИРЕКТОРА BIOCARD LOGISTICS

В отношении аппаратной и программной надежности в условиях глобальных киберугроз следует сказать, что для работы системы защиты в режиме реального времени, в том числе с применением алгоритмов AI, Deep Learning, Big Data, необходимы внушительные кластерные ресурсы ЦОД. Как правило, развертывание и содержание таких инфраструктур является непрофильным и очень затратным для компаний, поэтому очень многие делают рискованный выбор — отказываются от комплексной кибербезопасности или сводят ее к минимальному функционалу. В то же время возникает отличная возможность сократить расходы на оборудование, ПО и специальную подготовку персонала — вынести критичные данные или даже всю IT-инфраструктуру в облако, размещенное, например, в Германии. В отказоустойчивой облачной инфраструктуре, где обеспечивается аппаратное шифрование данных и настраивается Backup-as-a-Service, важная информация будет защищена. Мы считаем, что это самое грамотное и надежное решение. Однако комплексная и систематическая работа над обеспечением кибербезопасности должна продолжаться, и оператор обязан сосредоточиться на защите рабочих станций, серверов и баз данных. Оценивая значение российского транзита для формирования экосистемы цифровых транспортных коридоров и единого доверенного пространства ЕАЭС, скажу, что создание этой системы направлено, прежде всего, на решение задач в сфере эффективности использования накопленного транспортно-логистического потенциала Союза, в том числе и транзитного.



ет генеральный директор ООО «Центр развития цифровых платформ» Елена Игнатенкова. — Весь электронный сервис разработан на основе российского программного обеспечения». За информационную безопасность системы отслеживания перевозок товаров отвечает комплексное решение, которое включает в себя системы межсетевого экранирования и обнаружения вторжений, защиты информации от несанкционированного доступа, защиты от воздействия вредоносного кода, криптографическую защиту информации и систему контроля защищенности. ЭНП оснащены встроенным аппаратным модулем СКЗИ, он обеспечивает неизвлекаемое хранение ключевой информации и криптографические преобразования при взаимодействии пломбы с центром обработки данных или мобильным терминалом. «Защита персональных данных владельцев транспортных средств, сведений о фактических маршрутах и времени движения транспортных средств осуществляется в соответствии с действующим российским законодательством в сфере защиты информации», — подчеркивает Елена Игнатенкова.

Использование пломб является платным. Стоимость наложения устройства — 1224 руб., снятие — 996, а суточная аренда — 2500 руб. После активации ЭНП водителю также должны выдать учетный талон, который он обязан сохранить на все время транзита и вернуть при выезде из России. Самостоятельно снимать

пломбу запрещено, система распознает подобное действие как несанкционированный доступ, который контрольные органы, де-факто, могут принять за попытку выгрузить санкционный товар на территории России, что повлечет за собой конфискацию груза.

Представители компаний, которые прокомментировали тему открытия санкционного транзита, отметили ряд проблем, связанных с практикой использования электронных пломб. «Наложение пломб будет осуществляться в 30 пунктах, что повлечет за собой очереди. Процесс регистрации считаем неудобным из-за необходимости задействования дополнительных человеческих ресурсов», — рассказал заместитель гендиректора Biocard Logistic Олег Байков. Эксперт также выразил недоумение по поводу введения учетного талона, который водитель должен сохранить и вернуть при выезде из России: «Учетные документы на бумажном носителе... а на дворе XXI век... Большой риск утери/порчи, что повлечет за собой закрытие транзита». В Biocard Logistic (международная транспортная компания полного цикла) также обращают внимание на запрет самостоятельного снятия устройства. Данное правило влечет дополнительные временные затраты на заезд в уполномоченные учреждения. При лимитированном сроке службы пломбы (45 суток) отсутствие возможности замены или перезарядки, по мнению компании, является существенным недостатком.

В компании NOVELCO считают, что использование навигационных пломб откроет новые горизонты для перевозок по территории страны. «Все административные процедуры потребуют гораздо меньше времени



за счет упрощения или полного исключения контрольных операций. Отсюда снижается риск потери и повреждения грузов, а также исключается влияние человеческого фактора при проведении проверок. Все это, в свою очередь, ведет к снижению страховых рисков и, следовательно, должно учитываться при определении размера страховой премии», — рассказал генеральный директор NOVELCO в России Григорий Григорьев. Еще один немаловажный плюс использования пломбы — контроль соблюдения графика отдыха водителя и необоснованного простоя. «А если говорить о значении, то внедрение системы позволит расширить огромный транзитно-логистический потенциал страны», — пояснил эксперт.

СТИМУЛ ДЛЯ РОСТА

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, получают дорожку на \$5000. Заместитель министра транспорта

РФ Алексей Семенов подчеркнул, что открытие транзита санкционных товаров станет стимулом для роста контейнерных перевозок через Россию, возможностью для российских логистических компаний в период пандемии коронавируса получить дополнительную загрузку и новых крупных грузоотправителей в Азии и Европе.

Прямую связь между открытием транзита и возможностью получения дополнительной загрузки, а также новых клиентов отмечает Олег Байков (Biocard Logistics). «По нашим расчетам, объем транзита должен превысить показатель в 100 тысяч перевозок в год. Прогнозируемое увеличение грузоперевозок — на 25–30%», — сказал он.

Эксперт в транспортной отрасли Алексей Тузов считает, что открытие границ России для транзита санкционных товаров авто- и железнодорожными перевозками будет драйвером роста контейнерных перевозок по территории РФ, а также даст возможность отечественным логистическим компаниям получить новых заказчиков из Европы и Азии, дополнительную загрузку, соответственно, и прибыль. «Сейчас это особенно важно для транспортной отрасли России, убытки которой за время пандемии составили более 230 млрд рублей», — заключил эксперт.

ЕЛЕНА ИГНАТЕНКОВА

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
ООО «ЦЕНТР РАЗВИТИЯ ЦИФРОВЫХ ПЛАТФОРМ»

Рост темпов экспорта транспортных услуг российскими грузовыми перевозчиками невозможен без упрощения контрольных процедур на евразийских транспортных коридорах. Электронный обмен юридически значимыми документами, которые можно загрузить в электронную навигационную пломбу и считать с нее, упростит национальное регулирование транзита в странах ЕАЭС, а наличие пломбы на грузовом отсеке подтверждает отсутствие доступа к товарам после ее наложения и необходимости проверок контрольно-надзорными органами в пунктах пропуска через госграницу.

Внедрение и применение системы отслеживания перевозок товаров происходит в штатном режиме совместно с ФТС России, Минтрансом России, Ространснадзором, ОАО «РЖД» и другими участниками перевозочного процесса.

Цифровизация отрасли увеличит скорость прохождения административных процедур, а использование российских транспортных коридоров — скорость доставки грузов. Технологии, которые применяются в Системе отслеживания перевозок товаров, позволяют сформировать экосистему цифровых транспортных коридоров и единого доверенного пространства ЕАЭС, что сократит временные и финансовые издержки при перевозке грузов через Россию.



ДЕНИС ГОЛОСЮК

ТЕХНИЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР ФЕДЕРАЛЬНОГО АГРЕГАТОРА
ЭВАКУАЦИИ И ТЕХПОМОЩИ МЭТР

Открытие транзита «санкционки» положительно скажется на рынке международных перевозок, на это указывают и прогнозы, озвученные Минтрансом. Запуск транзита должен помочь отечественным компаниям. В нынешний непростой период транзит позволит увеличить загрузку и обзавестись новыми клиентами, как в европейских странах, так и в Азии.

Пломбы неоднократно тестировались еще в 2018 году. Тогда в пилотном проекте участвовало более 60 иностранных компаний. Выяснилось, что эти пломбы вскрыть невозможно, они очень устойчивы в любых погодных условиях и надежны в отношении киберугроз. Применение ЭНП пригодится не только для транзита санкционных товаров, этот опыт также можно использовать для развития цифровизации транспортных коридоров ЕАЭС.



ПОЙМАЙ ВЫГОДУ

УШЛИ В ПРОШЛОЕ ВРЕМЕНА, КОГДА ПОКУПАТЕЛЬ БЕГАЛ ЗА ПРОДАВЦОМ. ТЕПЕРЬ ПРОДАВЕЦ УВИВАЕТСЯ ВОЗЛЕ ПОКУПАТЕЛЯ, ПРЕДЛАГАЯ ВЗЯТЬ ВМЕСТЕ С ТЕХНИКОЙ В ДОРОГУ ЕЩЕ И ПАКЕТ ЗАМАНЧИВЫХ РЕШЕНИЙ

› ВАЛЕНТИН ОЖГО, ФОТО АВТОРА И КОМПАНИЙ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

Я ДЕЛАЮ ВАМ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Главное, от сервисных предложений практически никто в последнее время не отказывается. Это не брачный союз, а всего лишь соглашение на обслуживание техники, в котором разводов, в прямом и переносном значении, нет: поставщик машин

честно исполняет свой партнерский долг на протяжении всего оговоренного срока.

Москва пошла еще дальше, став родоначальником нового для России контракта жизненного цикла (КЖЦ). Это тот же сервисный контракт,

только в расширенном по перечню услуг и увеличенном по календарю действия. Ведущий перевозчик столицы Мосгортранс теперь приобретает автобусы Ликийского и Нефтекамского заводов только с условием долгосрочного обслуживания и ремонта техники по 15-летнему жизненному циклу.

Краткосрочные сервисные контракты большинство компаний предоставляет с ми-

нимального 12-месячного срока услуги, но некоторые стартуют с двухгодичных СК. Например, компания DAF Trucks Rus LLC на нашем рынке начала предлагать услугу MultiSupport в начале 2020 года с минимального двухлетнего срока. Предлагается три вида пакетов (Care+, Xtra Care и Flex Care), но наиболее популярным (более 80% всех сделок) является стандартный контракт Care+, который включает в себя базовые работы ТО.

Сервисная прибавка к покупаемому автомобилю получилась стоящей: более 40% бестселлера DAF XF продается на рынке РФ именно с оговоренным выше сервисным сопровождением.

При этом сроки сделок





1. DAF Trucks Rus на российском рынке сервисных контрактов со своим пакетом MultiSupport работает первый год, но результат уже радует.
2. Для Ульяновского автозавода и его клиентов услуга «Сервисный контракт» относительно новая.
3. Mercedes-Benz в России старается угодить всем, предложив четыре типа сервисных контрактов — «Исключительный», «Селект Плюс», «Селект» и «Компакт».

разные. Если самый популярный пакет Care+ заключается на 2 года, Xtra Care — на 5 лет, то Flex Care имеет временной лаг от 3 до 5 лет.

О продлении клиентом сервисного договора на новый период говорить не приходится, поскольку услуга DAF у нас новая. Но накопленная дилерами завода практика в странах ЕС показывает, что до 40 % СК продлеваются еще на один срок. Если пять лет назад в таких сделках были заинтересованы только 10 % покупателей, то нынче этот показатель составляет около 50 %. Кстати, под действующее предложение попадает только новая техника, но уже в 2021 году в программу будут допущены грузовики DAF с пробегом.

Iveco не берет автомобили на сервисный контракт со вторичного рынка. Сделка заключается только на новые ТС. Это связано с минимизацией рисков, так как компания принимает на себя

все затраты по ремонту и обслуживанию автомобиля. Решение аргументировано: если машина с пробегом, то вряд ли узнаешь, какие проблемы возникали с ней у владельца ранее и какие вложения потребуются для ее содержания потом.

Очень строго у Iveco прописаны и другие условия сервисной сделки. На вопрос «Автопарка» о том, может ли клиент в период действия заявленного пакета сервиса перейти на другой сервисный контракт, там ответили: «Нет, это не практикуется. Контракт заключается на новый автомобиль, расчетная стоимость включает поправки на особенности эксплуатации и общий пробег».

Для Ульяновского автозавода и его клиентов услуга «Сервисный контракт» относительно новая. Она востребована, уже прорабатываются сервисные контракты на автомобили УАЗ вторичного рынка, чего пока завод и его дилеры предложить не могут. По словам руководителя департамента развития продаж запасных частей и аксессуаров УАЗ Андрея Кузьмина, владелец их техники в период действия заявленного пакета сервиса без проблем

В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ПОТРЕБНОСТЕЙ КОНКРЕТНОГО БИЗНЕСА КОНТРАКТЫ МОДИФИЦИРУЮТСЯ ТАК, ЧТОБЫ СООТВЕТСТВОВАТЬ ИНДИВИДУАЛЬНЫМ ТРЕБОВАНИЯМ ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ

может перейти на другой сервисный контракт. Это удобно, если со временем изменилась интенсивность эксплуатации автомобиля, как в меньшую, так и в большую сторону.

А вот клиенты компании «Турботракс», являющейся эксклюзивным дистрибьютором Ford Trucks в России, в период действия заявленного пакета сервиса перейти на другой сервисный кон-

тракт могут лишь при условии добросовестного выполнения положений действующих пакетов BASIC или MAXIMUM. Как уточнил на запрос «Автопарка» маркетолог ООО «Турботракс» Иван Касич, любой сервисный контракт позволяет авто-владельцу «...рассчитать стоимость эксплуатации техники точнее и с выгодой хозяйству, позволяя планировать расходы



на обслуживание и ремонт, избегая «сюрпризов» в виде дорогостоящих ремонтов в послегарантийный период».

Покупая новый грузовик Ford, владельцы заключают сервисные контракты на два-три года. Машин с пробегом это тоже касается, единственное условие — ТС должно быть не позже 2018 года выпуска.

У КАМАЗА СВОЕ ВСЕ ВКЛЮЧЕНО

В нынешнем сезоне хороший информационный повод в теме сервисных контрактов дало ПАО «КАМАЗ»: российский автогигант на пороге лета начал продажи магистрального флагмана КАМАЗ-54901 — новейшей линейки автомобилей К5. В ценник на эту

машину производитель сразу вложил стоимость сервисного контракта, который стал неотъемлемой частью сделки по продаже. Решение получилось оправданным, поскольку потребитель вместе с магистральным тягачом получал полное сервисное сопровождение техники.

Перечень позиций по сервису получился внушительным. Во-первых, услуга включает в себя все ТО плюс материалы. Во-вторых, срок — все ремонты будут проведены по расширенной гарантии на протяжении трех лет или фактическом пробеге до 540 тыс. км. Предусмотрена одна замена АКБ, а также, при необходимости, эвакуация неисправного ТС до ближайшего сервисного центра КАМАЗ.

Помимо этого владелец приобретенной машины бесплатно получает систему мониторинга ИТИС-KAMAZ. Этот аппаратно-программный

комплекс ценен уже тем, что позволяет обнаружить сливы топлива и отследить неучтенные рейсы. Налицо способность бортовой интеллектуальной транспортной информационной системы повышать экономическую и операционную эффективность транспортного бизнеса. Результаты показывают, что перевозчик только за счет этого может сократить затраты на ГСМ до 30% и уменьшить износ деталей и узлов до 14%. Спрос на такую машину пошел в рост практически сразу. Только в сентябре партия из десяти автомобилей КАМАЗ-54901 пополнила автопарки Москвы и Нижегородской области. Техника ушла к потребителям по лизинговой схеме через «КАМАЗ-Лизинг».

У «Даймлер КАМАЗ Рус» (ООО «ДК РУС») тоже в этой теме появилась новизна: в рамках программы послепродажного обслуживания марка Fuso предложила для потреби-



1. «Скания Русь» самые крупные сервисные сделки заключала с торговой сетью «Дикси» в 2011–2014 гг., оформив около 400 контрактов полного покрытия 3XL.

2. Компания «Турботракс» поставила вопрос ребром: владельцы грузовиков Ford перейти с одного сервисного контракта на другой могут лишь при условии добросовестного выполнения положений действующего пакета.

3. Iveco не берет на сервисный контракт автомобили со вторичного рынка, сделка заключается только на новые ТС.



телей своей техники сервисные контракты. Новая услуга является своего рода карт-бланшем для владельца грузового автомобиля. Предложение, помимо прочего, включает скидки на запасные части и расходники, что ведет к сокращению эксплуатационных расходов. К примеру, набор запчастей и материалов для конкретного вида ТО будет стоить на 25% дешевле, чем если покупать расходники самостоятельно.

Запчасти и смазочные материалы только в оригинальном исполнении, а это исключает преждевременный износ и даже выход со строя агрегатной базы, силовой линии. Приплюсуйте сюда высокие стандарты качества выполняемых работ квалифицированными сотрудниками сервисных центров Fuso в России.

Фиксированной стоимости сервисного контракта нет, предусмотрен гибкий подход с самыми разными вариантами покрытия, с учетом годового

пробега и срока действия. Владелец техники может выбрать либо плановое техобслуживание, либо технический осмотр и ремонт. СК можно заключить на срок до пяти лет.

БЕЗ ОГЛЯДКИ НА ВОЗРАСТ

Компания «Скания-Русь» в продаже сервисных контрактов на первичном и вторичном рынках пошла своим путем. Там из-за коронавируса адаптировали финансово-сервисные инструменты к экономическим сложностям. В сентябре появились обновленные сервисные контракты «Оптим 2.0» для покупателей новых автомобилей и «Бизнес 2.0», рассчитанный на технику с пробегом. СК «Оптим», приобретаемый как отдельно, так и в составе комплексного предложения Scania, которое включает лизинговое финансирование, страхование, систему мониторинга автопарка



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



FMS, обучение. Этот пакет обеспечивает владельцу техники Scania помимо скидок также бесплатную защиту силовой линии на срок до шести лет или пробег в 800 тыс. км.

В среднем российские транспортные компании заключают сервисный контракт на три-четыре года, именно столько машина находится у первого владельца. Потому-то появился вариант «Оптим 2.0», при котором обслуживание со временем становится выгоднее: с каждым следующим годом

1. «МАН Трак энд Бас РУС» снял все ограничения: сервисный контракт можно продлить, досрочно расторгнуть, перейти с одного пакета на другой или пересмотреть условия.

возрастает скидка на ТО и сопутствующие ремонты. Здесь важно, что скидка привязана к номеру шасси, и если следующий владелец при покупке автомобиля перезаключает существующий контракт, то получает скидку на сервисное обслуживание пропорционально возрасту

автомобиля, и плюс ряд других преимуществ.

Если перевозчик купил 4-летний автомобиль и пролонгировал «Оптим 2.0», ему сразу предоставляется скидка 25% на техобслуживание и сопутствующие ремонты, а через год она достигнет 30%. При этом клиент пользуется услугой по защите силовой линии до достижения автомобилем возраста 6 лет или пробега 800 тыс. км.

В 2020 году «Скания-Русь» сделала акцент на разработку различных СК для владельцев техники Scania с пробегом и, кажись, не прогадала. Такие клиенты получили несколько видов СК, в том числе пакет «Бизнес 2.0» на автомобиль любого возраста со сроком контракта от 2 до 10 лет без ограничений по пробегу. В рамках сервисного контракта техническое обслуживание проводится в соответствии с гибким планом ТО. Владелец автомобиля пользуется прогрессивной скидкой на техническое обслуживание, которая достигает 25%, а также получает возможность осуществлять сопутствующие ремонты со скидкой

до 30% по программе «Контракт+».

Также владельцам техники с пробегом предлагается сервисный контракт «Гарант» на срок от 1 года до 10 лет для автомобилей с действующей заводской гарантией, с даты регистрации которых прошло более 11 месяцев. Он адресован и тем, у кого завершился предыдущий СК с включенной защитой силовой линии. Такой операционный пакет обеспечивает техническое обслуживание, ремонты по специальным ценам, а также защиту силовой линии и ТО по гибкому плану Scania Flex.

Если в 2018 году с сервисными контрактами всех видов было куплено 50,8% автомобилей Scania, то по итогам 2019-го соответствующий показатель увеличился до 79%. Это связано с тем, что покупатели видят преимущества услуги.

Компания «МАН Трак энд Бас РУС» сообщила, что только за последние два года доля продаж техники MAN с сервисными контрактами практически удвоилась и продолжает неуклонно расти. MAN предлагает четыре





программы: MAN Comfort, MAN Comfort Plus, MAN Comfort Super, а также MAN Comfort Managed. Самым популярным является базовый контракт — MAN Comfort, покрывающий полностью потребности в регламентном техническом обслуживании. В премиальный пакет MAN Comfort Super помимо регламентных работ входит замена всех изнашиваемых деталей, а также устранение непредвиденных поломок любого уровня сложности. Прописана возможность дополнительных сервисов, от мойки до эвакуации при возникновении нештатной ситуации.

У мюнхенской марки среднестатистический срок заключения СК составляет 4–4,5 года, что совпадает со сроком планируемого владения. При этом СК можно как продлить после его окончания, так и расторгнуть досрочно. Пересмотр условий тоже возможен, как и переход с одного пакета СК на другой. Вот что по этому поводу сказал директор по послепродажному обслуживанию ООО «МАН Трак энд Бас РУС» Кирилл Агеев: «Мы отлично понимаем, что потребности могут ме-



няться, изменяться пробег, характер перевозимых грузов, регионы и условия эксплуатации. Поэтому всегда идем навстречу, меняя и сроки, и наполнение наших сервисных контрактов исходя из запросов клиентов».

Владельцы со вторичного рынка техники тоже в приоритете. Правда, контракт MAN Comfort Plus (регламентное ТО + продленная гарантия) является исключением, под его условия подпадает машина только первых 12 месяцев эксплуатации.

В «МАН Трак энд Бас РУС» подметили еще одну важную деталь, характеризующую особенности сегодняшнего рынка: из-за пандемии COVID-19 спрос на продление контрактов является высоким как никогда ранее. Это связано с тем, что многие клиенты отказались от планового обновления парка машин, посчитав целесообразным поддержать технический уровень имеющейся техники с помощью продления операционного сервиса. 



МОЩЬ. ИНТЕЛЛЕКТ. КОМФОРТ

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



KAMAZ - 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

КТО ИЩЕТ — ТОТ НАХОДИТ

ПРОХОДИВШАЯ ПОД ПАТРОНАТОМ «АВИТО АВТО» ОНЛАЙН-КОНФЕРЕНЦИЯ ДЛЯ ДИЛЕРОВ И ПРОДАВЦОВ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА И СПЕЦТЕХНИКИ СОБРАЛА СПЕЦИАЛИСТОВ ВОКРУГ КРАЙНЕ АКТУАЛЬНОЙ ТЕМЫ — ПОВЫШЕНИЕ ПРОДАЖ С ПОМОЩЬЮ ОНЛАЙН-ТЕХНОЛОГИЙ > ВАЛЕНТИН ОЖГО, ФОТО МАКСИМА ПРИХОДЬКО

Услышать готовые рецепты и узнать пути решения накопившихся из-за COVID-19 проблем никто не надеялся, но сориентироваться в ситуации, пообщаться, позаимствовать что-то интересное или поделиться своим мнением хотелось многим.

Так оно и получилось. Тон в разговоре задавала менеджер по работе с ключевыми клиентами «Авито» Анна Кравченко, которая проанализировала рост спроса и пред-

ложений и рассказала про самые популярные запросы. Докладчик назвала нынешний год интересным и полным неожиданностей, поскольку в категории грузового транспорта и спецтехники на протяжении всего 2020-го наблюдается сравнительный рост спроса. Исключение отдано только периоду самоизоляции. Впрочем, снижение показателей было лишь в первую неделю апреля. Эксперт сравнила интерес к коммерческому транспорту в прошлом и нынешнем годах, отметив по состоянию на сентябрь его рост на 16%.

Правда, для сопоставления взяты не все сегменты коммерческой и специальной техники, а лишь три основные группы. Самый

большой взлет спроса зафиксирован в сегменте сельхозтехники — 33% относительно 2019 года. Далее значатся прицепы, давшие рост в 17%. Сегмент строительной техники показал увеличение спроса на 15%.

В разделе «Предложения» ситуация другая, статистика не столь возвышенная. Если взять средние данные по сентябрю, то в группе грузовиков и спецтехники подано примерно 190 000 объявлений, что относительно прошлого года больше всего на 7%.

Эксперт привела интересный факт о том, как покупатели ищут товар на «Авито». Как

оказалось, в сентябре первое место по запросам занял кран-манипулятор. КМУ в строку поиска написали 405 081 раз. Второе место отдано автомобилям КАМАЗ, на них поступило 378 839 запросов. На третьей позиции поиска находится эвкатор, на четвертой — экскаватор-погрузчик, и замыкает топ-5 в поисковой строке самосвал. Далее в поисковых интересах стоят МТЗ, ЗИЛ, МАЗ и КАМАЗ-самосвал. Замыкает десятку лидеров трактор МТЗ-82.

Интернет-сервис объявлений раскрыл для профессиональных продавцов методику работы со своими продуктами. Схема включает несколько шагов: подключение тарифа, размещение объявления, его продвижение и анализ результатов. Чем больше информации о товаре предоставлено, тем конкретнее поисковая система продвигает объявление к покупателю.

Вскоре в объявления о продаже грузовиков придется вписывать идентификационный номер транспортного средства. VIN сейчас указывать в исходных параметрах необязательно. Однако прозвучал совет тем, кто уже такие объявления дал — вписывайте код ТС уже в последующих пролонгациях. Это поможет избежать информационного простоя.

1. В категории грузового транспорта и спецтехники практически на протяжении всего 2020 года наблюдается сравнительный рост спроса.
2. Автомобили КАМАЗ заняли второе место по количеству запросов на «Авито» в сентябре.



ИСКУССТВЕННЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ: СМЕНА ПАРАДИГМЫ В ГРУЗОПЕРЕВОЗКАХ

ТЕХНОЛОГИИ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА НАХОДЯТ ВСЕ БОЛЬШЕЕ ПРИМЕНЕНИЕ В СФЕРЕ ЛОГИСТИКИ. НАПРИМЕР, УЖЕ СЕГОДНЯ ОНИ ПОЗВОЛЯЮТ ПРОВЕРИТЬ КОНТРАГЕНТА НА НАДЕЖНОСТЬ, ВЫПОЛНЯЮТ РОЛЬ УДАЛЕННОГО СОПРОВОЖДАЮЩЕГО ВОДИТЕЛЯ, ОПРЕДЕЛЯЮТ ОБЪЕКТИВНУЮ СТОИМОСТЬ ПЕРЕВОЗКИ

➤ СВЯТОСЛАВ ВИЛЬДЕ, УПРАВЛЯЮЩИЙ БИРЖИ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ATI.SU

До сих пор на любых платформах автомобильных грузоперевозок вопрос безопасности стоит очень остро. Например, у нас ежедневно размещается больше 100 тысяч различных грузов со всей страны — это огромный объем. Поэтому задача проверки надежности контрагентов ложится, прежде всего, на самих клиентов. А у них на это обычно нет времени, подходящего специалиста, желания.

В этих условиях именно биржи должны предлагать удобные инструменты для проверки контрагентов. Недавно мы решили добавить к стандартным инструментам проверку с помощью искусственного интеллекта (ИИ). Он помогает нам оценивать, соответствует ли указанная пользователем роль его реальной деятельности. Это позволяет избегать ситуаций, когда посредники пытаются обмануть других участников, регистрируясь как перевозчики и отправители.

Сегодня искусственный интеллект анализирует поведение множества проверенных, образцовых участников нашей биржи и выявляет закономерности в их поведении. У тех пользователей, поведение которых соответствует этим выявленным паттернам, появляются специальные галочки в Паспортах ATI. Так мы подтверждаем, что пользователь именно тот, за кого себя выдает. Отсутствие этой галочки ни в коем случае не говорит, что обладателю соответствующего аккаунта нельзя доверять, но напоминает, что стоит быть осторожнее, выполнить более тщательную проверку.

Также ИИ помогает при мониторинге процесса перевозки. Времена сопровождающих экспедиторов ушли в прошлое — сейчас весь процесс можно отследить с помощью мобильного приложения, которое доступно нашим клиентам. Однако при таком мониторинге за перевозкой следит специалист, пусть и в удаленном режиме. ИИ частично берет эту задачу на себя — анализирует множество состоявшихся перевозок и выявляет различные закономерности. Если поведение водителя или что-либо



Фото: logist.today

иное кажется подозрительным, подает сигнал. Таким образом, «удаленный сопровождающий» может не отвлекаться на мониторинг постоянно, а лишь реагировать на сигналы.

Еще одной важной сферой применения ИИ становится определение справедливой рыночной цены. Зачастую участникам рынка, особенно на не самых популярных маршрутах, сделать это непросто, поэтому интеллектуальный помощник здесь очень кстати. Нейронная сеть на основе больших данных может гораздо точнее определить среднюю рыночную цену на данном маршруте для данного груза с учетом всех обстоятельств. Это полезная информация, помогающая сориентироваться участникам рынка при заключении сделок или проведении торгов.

Таким образом, сегодня с помощью ИИ мы стремимся сделать рынок более прозрачным в разных звеньях цифрового контура, таких как «Заказчик-Перевозчик» и «Перевозчик-Водитель».





ЗНАНИЕ — СИЛА!

В КОНЦЕ СЕНТЯБРЯ В СТРАНЕ ПРОШЕЛ ФИНАЛ VIII НАЦИОНАЛЬНОГО ЧЕМПИОНАТА WORLDSKILLS RUSSIA. СРЕДИ 130 КОМПЕТЕНЦИЙ, В КОТОРЫХ СОСТЯЗАЛИСЬ СТУДЕНТЫ ТЕХНИКУМОВ И КОЛЛЕДЖЕЙ, БЫЛА ТА, ЧТО БОЛЕЕ ВСЕХ СООТВЕТСТВУЕТ ДУХУ И БУКВЕ НАШЕГО ЖУРНАЛА — «ОБСЛУЖИВАНИЕ ТЯЖЕЛОЙ ТЕХНИКИ» » МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО АВТОРА

За медали боролись будущие сервисные специалисты из Москвы, Татарстана и Кузбасса. Привычный ход состязаний этого года был изменен — сказалась пандемия. Нынешний финал конкурса «Молодые профессионалы» прошел в дистанционно-очном формате. Площадка для выполнения конкурсных заданий компетенции «Обслуживание тяжелой техники», на которой в качестве натурального пособия было выставлено два тяжелых экскаватора Volvo, больше походила на киносъемочную: большие ярко-желтые гусеничные машины были под неусыпным присмотром десятка видеокамер. Финалисты, глядя в объектив одной из них, представлялись жюри, а затем

приступали к выполнению тестового задания. Сама площадка располагалась в Подмосковье, на базе тренинг-центра компании Volvo Construction Equipment. Жюри находилось от этой позиции за три тысячи километров, в сибирском Новокузнецке, оценивая работу конкурсантов по видеосвязи.

Компетенция по обслуживанию тяжелой техники — дело серьезное и одновременно затратное, поскольку требует специально оборудованного места обучения. Вот почему большого количества конкурсантов по этой дисциплине пока нет, тогда как рынок труда для таких специалистов уже сформировался. Квалифицированных механиков ждут и россий-

ские предприятия, и аналогичные в странах СНГ. Неслучайно, что к финалистам пристально присматривались и в Москве, и в Сибири. Будущие механики тяжелых машин признавались мне после этапа конкурса, что в родных стенах учатся, в основном, на отечественной технике. Парни впервые видели перед собой самые новые модели экскаваторов известной марки, а значит, шансы на победу были равны у всех. Участники должны

были провести диагностику, выявить и устранить неисправности в системе пуска двигателя гусеничной машины, ее электрической и гидравлической системах, а также произвести точные измерения компонентов машин.

На каждый модуль отводился всего один час. По оценке техэксперта на площадке Дмитрия Левина, парням, прежде всего, надо было совладать с волнением, а уж потом грамотно распорядиться

1. Ярко-желтые гусеничные машины были под неусыпным присмотром десятка видеокамер.
2. Финалист Андрей Поваляев устраняет неисправность гидросистемы экскаватора Volvo EC350DL.
3. Техэксперт Дмитрий Левин (справа) объясняет конкурсанту Айнуру Каюмову очередное задание.
- 4-5. Площадка располагалась в Подмосковье, а жюри находилось в Сибири, оценивая работу конкурсантов по видеосвязи.
6. Дмитрий Доронин только закончил свое выступление. Он серьезен и еще не знает, что завоевал бронзовую медаль.

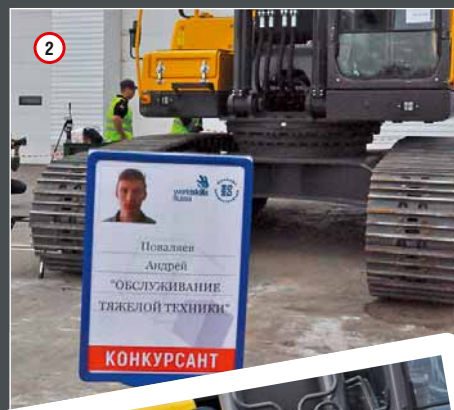
отведенным временем. Каждый участник должен был продемонстрировать все свои знания, навыки и умение пользоваться измерительным, диагностическим и другим специальным инструментом. При этом им надо было не отвлекаться на вспышки фотокамер прессы, наблюдателей и многочисленных болельщиков. По лицам конкурсантов было понятно, что они старались. Одни вели себя совсем как школьники: почти взрослые дядьки, вначале зажмурившись, вспоминали, как надо читать электросхемы, а потом штурмовали чертежи. Другие сразу деловито брались за инструмент и с видимым удовольствием «ныряли» во внутренности моторного отсека экскаватора. А перед этим надо еще не забыть технику безопасности: как правильно подойти к машине, как ее грамотно запустить — это целая наука, за которую тоже начислялись призовые баллы. Финалистам, а это парни 3-4-го курсов техникумов, надо было протестировать машину, которую они видели впервые, найти и устранить неисправность и не забыть сделать отчет о выполненной работе по всей форме.

Участие Volvo CE в WorldSkills Russia не случайно. Начиная с 2018 года компания является партнером чемпионата в компетенции «Обслуживание тяжелой техники». Кстати, задания для конкурсов по компетенции были разработаны совместно со специалистами Volvo CE, чтобы максимально раскрыть знания и способности

АЛЕКСАНДР ШТИН

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕРТ ОТ РОССИИ WORLDSKILLS RUSSIA

В компетенции «Обслуживание тяжелой техники» все очень сильно зависит от выбора техники, которая будет представлена для нужд чемпионата. В этом году из-за особого формата соревнований с машинами определились поздно, поэтому задания были составлены без упора на конструкцию техники, а сосредоточились на ее обслуживании. Но все равно парням было над чем подумать. В качестве примера: все гидросистемы экскаватора работают, но очень и очень медленно. Надо найти причину и устранить ее. Скажу, что по некоторым ребятам сразу ясно — есть небольшой опыт в работе, значит учат в колледже на совесть. Такие легко читают гидравлические и электрические схемы, грамотно пользуются измерительным инструментом. Конечно, надо сделать скидку на возраст, но в целом, повторюсь, есть достойные кандидаты. Время повальных юристов и экономистов прошло. На рынке труда сейчас острый недостаток специалистов, которые могут работать руками. Таких, уж простите, с руками оторвет любое предприятие, эксплуатирующее сложную современную технику.



участников соревнований. Представители фирмы относятся к этому чемпионату для студентов колледжей и техникумов как к своеобразным олимпийским играм, только с тех-

ническим уклоном. Заодно, конечно, приглядываются и к финалистам. Наверняка кому-то предложат в будущем работу в компании. Молодой, технически грамотный механик сегодня на рынке труда товар дефицитный, и, кажется, ребята это начинают осознавать. Вслед за основоположником английского материализма Ф. Бэконом нынешние финалисты могут с уверенностью повторить его постулат: знание — сила!

В итоге золото — у Айнура Каюмова из Татарстана. Серебро досталось москвичу Андрею Поваляеву,

а бронзовую медаль завоевал сибиряк Дмитрий Доронин. Кто-то из них обязательно войдет в состав российской сборной и примет участие в европейском



чемпионате WorldSkills, который состоится в австрийском Граце.

Напомню, что цель мероприятия — всемерно популяризировать среди молодежи рабочие профессии. В российском чемпионате WorldSkills приняли участие более 2800 молодых профессионалов в самых разных областях рабочих специальностей. Времена, когда большинство отечественных учебных заведений «штамповали» юристов и экономистов, прошли. Стране остро нужны квалифицированные рабочие и механики, а главное, для них в стране есть работа по профилю.





ДВА КАПИТАНА

САМОСВАЛЫ ЛОГИЧНЕЕ ПРЕДСТАВЛЯТЬ В РОДНОЙ ДЛЯ НИХ СТИХИИ, ЧТО И СДЕЛАЛА КОМПАНИЯ IVECO, ПОКАЗАВ В ПОДМОСКОВНОМ КАРЬЕРЕ СРАЗУ ДВЕ МАШИНЫ: 60-ТОННЫЙ IVECO-AMT 753910-10 И 41-ТОННЫЙ IVECO TRAKKER AD410T41.

МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО АВТОРА

Оба — самосвалы, оба четырехосные. Один с колесной формулой 8x8, другой — 8x4. Первый — новинка, второй уже хорошо известен. Роднит их количество осей и объем самосвальной платформы, а разделяет значение грузоподъемности и место рождения. Один с Урала, другой из Европы, но имя у них общее — Ivesco Trakker.

С МЕСТА В КАРЬЕР

Начну с новинки, Ivesco-AMT 753910-10. Такой самосвал, будучи негруженым, может передвигаться и по дорогам общего пользования, и в этом его преимущество. Компания Ivesco располагает в своей гамме такими машинами, например 40-тонным Ivesco Astra. Для нашей страны подобных богатырей делают на совместном предприятии

«Ивеко-АМТ» в Миассе. Такие самосвалы строят хоть и с применением ивековской агрегатной базы, но вся силовая конструкция собственной, российской разработки. А еще самосвалы «Ивеко-АМТ» комплектуются мостами и трансмиссиями независимых производителей.

Украшением машины является ее самосвальная надстройка с переменной внутренней шириной для лучшей сходимости груза. Кузов

1. Двухместную кабину на «Ивеко-АМТ» и сваривают, и окрашивают.
2. В глинистом карьере рекомендуется использовать все имеющиеся блокировки.
3. На машине автоматическая гидромеханическая 6-ступенчатая коробка передач Allison 4500.
4. Складная лестница размещена по правому борту машины. Логичнее бы — на противоположном.



собственного производства «Ивеко-АМТ», которое с 2006 года производит самосвальные платформы для своих машин. Платформа вмещает до 22 м³. Толщина ее бортов, они изготовлены из стали Hardox, составляет 5 мм; днища, подогреваемого отработавшими газами, — 8 мм. Для опрокидывания кузова используется гидрооборудование Нува.

На правой стороне переднего борта крепится запасное колесо. Механизм его подъема — от компании Al-ko, их комплектующие применяются в европейском прицепостроении. Если самосвал был бы карьерным, вопрос, с какой стороны размещать запаску, не стоял бы. А так возникло недопонимание: складная лестница для того, чтобы закрепить над грузом тент, размещена по правому борту машины, а запаска по левому. Логичнее было бы поступить наоборот, водителю придется побегать вокруг габаритной машины.

Так как самосвал по массе ближе к карьерной технике, толщина лонжеронов рамы составляет 10 мм при высоте в 309 мм — это собственная разработка «Ивеко-АМТ». Для рамы стандартного четырехосного самосвала полной массой 40 тонн обычно тоже используют мощные 10-миллиметровые лонжероны, однако их высота ниже. Под стать раме мосты, они усиленные, от Kessler. Передние имеют грузоподъемность 10 тонн, задние — 20 тонн. Передняя подвеска — на параболических рессорах с усиленными амортизаторами. Задняя — рессорно-балансирная, с V-образными реактивными тягами. Мосты снабжены стабилизаторами поперечной устойчивости. Такую мощь останавливают проверенные барабанные тормоза с ABS.

Машина оснащается 12,8-литровым двигателем Cursor 13 F3B производства FPT Industrial. Он здесь в самой мощной версии: 500 л. с.,



1. Iveco-AMT 753910-10, будучи негруженным, может передвигаться по дорогам общего пользования.
2. Подвеска снабжена стабилизаторами поперечной устойчивости.
3. Толщина лонжеронов рамы 10 мм, высота — 309 мм. Разработка «Ивеко-АМТ».

2200 Нм. Это хорошо себя зарекомендовавшая рядная «шестерка» с турбиной изменяемой геометрии. По правому борту машины расположены защищенный топливный 400-литровый бак и емкость для реагента AdBlue. Модель комплектуется гидромеханической 6-ступенчатой КП Allison 4500. Эта серия специально разработана для тяжелой техники. В данном случае агрегат совмещен с ретардером и механизмом коробки отбора мощности. С американским автоматом состыкована двухскоростная раздаточная коробка ZF VG2000/396.

На самосвале установлена дневная двухместная кабина, аналог тех, что ставят на Iveco Trakker в Европе. Это продукт локализации: «Ивеко-АМТ» делает ее по полному циклу, включая сварку и окраску.

На рабочем месте водителя комфортно — спасибо пневмоприводу регулировки рулевой колонки — его педаль расположена в полу. Необычным показалось место размещения крана опрокидывания самосвальной платформы — он под правой рукой. Обычно делают наоборот. Включив все имеющиеся блокировки — карьер глинистый, — я потихоньку повел машину вниз,

к экскаватору, и сразу к нему пристроился — управление у этого монстра сродни легковому: от упора до упора всего 3,5 оборота рулевого колеса. Получив свою порцию песка в кузов, стал выезжать вверх, на разгрузку. В движении по грязи перевел селектор АКПП в ручной режим и только на ровной прямой нажал заветную букву D. Частично груженный тяжеловес спокойно разогнал под моим руководством аж до пятой передачи. Сделав круг, решил еще больше ускориться, но инструктор напомнил, что машина товарная, имеет своего хозяина и сильно гонять ее не следует.

ДЕЛИМ НА ДВА

После могучей карьерной машины повторил аналогичный путь на ее младшем брате, стандартном четырехосном строительном самосвале с колесной формулой 8x4 — Iveco Trakker AD410T41 испанской сборки. Полная масса 20-кубового самосвала — 41 тонна. Эта машина — типовой продукт компании в области строительной техники. Кузов несет на себе надпись Cantoni&Co. Однако это не итальянская самосвальная платфор-

ма в чистом виде: она сделана силами рязанского завода «ЦТТМ», который является эксклюзивным представителем Iveco: из Италии в Россию поставляют комплект, здесь его собирают, красят и устанавливают на шасси. Кстати, на этой платформе запаска и лесенка для развешивания тента расположены по левому, удобному для водителя борту кузова. Почему так не сделали на уральской машине — вопрос.

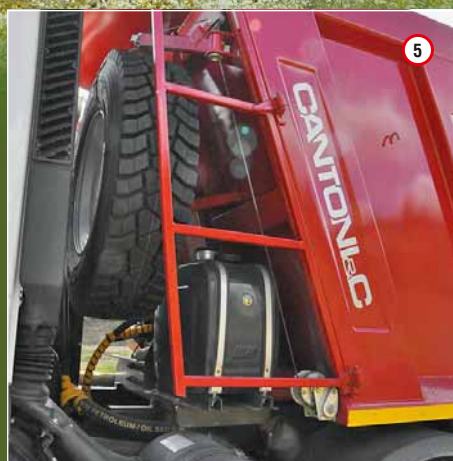
Передние оси выдерживают 9 тонн, задняя тележка — 26 тонн. Подвеска машины повторяет конфигурацию старшего брата с поправкой на меньшую грузоподъемность. В паре с 410-сильным двигателем Cursor 13 работает 16-ступенчатая КП Euro Tronic разработки ZF.

Самосвал был «обут» в не совсем подходящие шины для «карьерного роста», но что делать: переключив коробку в пониженный диапазон, аккуратно, почти что сполз, а не съехал к экскаватору — подъезд к нему к этому моменту уже был здорово раскатан коллегами. «Припарковаться» получилось не с первого раза. Спасибо зеркалам — смотрел по ним прямую трансляцию энергичных жестикующий машиниста экскаватора, благодаря им и ориентировался. Грузная машина потребовала аккуратной работы педали

- 4 Кузов Iveco Trakker AD410T41 вмещает 20 м³ при полной массе 41 тонна.
- 5 Лесенка у Iveco Trakker AD410T41 расположена по левому, удобному для водителя борту кузова.
- 6 Самосвал с колесной формулой 8x4 был «обут» в не совсем подходящие шины для карьера.



4



5

газа при отъезде от экскаватора, но я не застрял и не создал пробки.

РАБОЧИЙ МОМЕНТ

Соединить строительный самосвал с карьерным — недавний тренд. Тяжелые машины до последнего больше соревновались между собой. Классические двухосные или трехосные модели, БелАЗ или НОВА, «бились» с сочлененными вариантами, как у Bell и Volvo. Однако у всех у них один минус — таким исполинам нельзя выезжать за пределы технологических дорог. Попытки отобрать хлеб у тяжеловесов уже есть. Одна из известных — Scania Hagen. Из су-

губо отечественных моделей отмечу 60-тонный КАМАЗ-65805 «Самсон». Теперь настал черед четырехосника из Миасса. Останавливает наплыв новых предложений одно — для работы такой техники требуется более ровная площадка, иначе можно опрокинуть машину набок. Важна и равномерная сходимость груза, иначе тоже можно отправить самосвал на «боковую». Кстати: у уральского Iveco козырек передней стенки кузова небольшой, а у настоящих карьерных самосвалов он накрывает кабину целиком. Значит, представленная машина является промежуточным звеном между автомобилем для перевозки инертного груза и тяжеловозом из карьера.



6



ПЕРВЫЙ СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ЭЛЕМЕНТ

КОНЦЕРН DAIMLER ПРЕДСТАВИЛ ВОДОРОДНЫЙ МАГИСТРАЛЬНЫЙ ТЯГАЧ MERCEDES-BENZ GENH2 С БОЛЬШИМ ЗАПАСОМ ХОДА. НОВИНКА ДЕБЮТИРОВАЛА В СТАТУСЕ КОНЦЕПТУАЛЬНОЙ РАЗРАБОТКИ И СТАЛА ПЕРВЫМ ГРУЗОВИКОМ НЕМЕЦКОЙ МАРКИ НА ТОПЛИВНЫХ ЭЛЕМЕНТАХ. СЕРИЙНЫЙ ВЫПУСК АВТОМОБИЛЕЙ ПЛАНИРУЕТСЯ НАЛАДИТЬ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ 2020-Х ГОДОВ > АЛЕКСАНДР РОЖКОВ, ФОТО DAIMLER AG

В 2019 году генеральный «магистр» Daimler Trucks Мартин Даум с тевтонской уверенностью развернул перед мировой аудиторией крупномасштабную карту с намеченными на ней многочисленными путями, которые призваны направлять прогрессивное движение коммерческого транспорта будущего. Данный документ именуется «дорожной картой по развитию CO₂-нейтрального транспорта к 2050 году», а по сути является детальным наступательным планом «великого немецкого ордена производителей коммерческой техники» по установлению глобального господства своей продукции на ближайшие 30 лет.

ЦИФРОВОЕ МАСКИ-ШОУ

Спустя год г-н Даум появился перед расширенной, благодаря цифровому вещанию, онлайн-аудитории, как и подобает настоящему завоевателю — в защитном забрале. Правда, роль железного забрала выполнила обычная тканевая маска, защищающая от коронавируса. Но это обстоятельство ничуть не умаляет его образа, ассоциирующегося с рыцарем экологии и главнокомандующим грузового подразделения концерна Daimler AG.

Несмотря на вирусную угрозу, в виртуальной сессии наряду с представителями концерна приняли участие некоторые первые лица политической и экономической элиты Германии, заинтересованные в глобальной экспансии немецкой продукции (тоже в защитных масках). В числе присутствующих отмечаются федеральный министр транспорта и цифровой инфраструктуры Андреас Шойер, офицер правительства по инновациям, «зеленым» технологиям и водороду Штефан Кауфман, а также некоторые члены германского парламента.

ВОДОРОД В ВОЙНЕ С ДИЗЕЛЕМ

Андреас Шойер поведал о благих экономических и политических перспективах Германии и подтвердил, что власти всячески поддерживают усилия концерна Daimler по созданию чистого мобильного будущего Европы. Для этой цели министерство выступает в качестве политического союзника Daimler и других немецких автопроизводителей, что позволяет

привлечь для исследований и разработок в области экологической мобильности необходимые финансовые инвестиции. «Мы хотим создать чистую энергию для мобильности, основанную на новых, экологических источниках, и водород является одним из самых перспективных направлений в этой области. H2 — прекрасная альтернатива дизельному топливу, и мое министерство открыто ко всему, что движется навстречу этой цели», — сказал г-н Шойер. Также в этой связи министр отметил, что в экологические разработки с помощью его ведомства за последние годы было привлечено более миллиарда евро.

В свою очередь, гендиректор Daimler Truck Мартин Даум рассказал о том, что потребители продукции его компании постепенно приходят к осмысленным решениям относительно приобретения экологичного транспорта: «Мы определили ключевые технологические характеристики наших электрических грузовиков на ранней стадии разработок, чтобы они стали понятны всему обществу. Теперь дело за политиками, экономистами, другими заинтересованными участниками и всего общества в целом». Концепциями приводов Mercedes-Benz, которые применены в грузовиках GenH2, eActros LongHaul, eActros, а также аккумуляторными грузовиками брендов Freightliner и Fuso, компания отвечает на прогрессивные запросы клиентов и создает настоящие альтернативы ДВС с CO₂-нейтральным статусом.

В Daimler Truck осознают критическую важность водородной установки дальнего маркетингового боя также и в качестве основного средства против губительного для планеты дизельного топлива. Однако



1. Для серийной модификации тягача водородные топливные элементы должны обеспечить 300 (2x150) кВт суммарной мощности, а дополнительный резерв 70 кВт будет храниться в аккумуляторе.
2. Характерная черта интерьера всех современных грузовиков Mercedes-Benz — система MirrorCam.



на сегодняшний день одной из самых острых проблем развертывания такой коммерческой техники является отсутствие заправочной водородной инфраструктуры. По этой причине тяжелый 40-тонный водородный тягач Mercedes-Benz GenH2 использует в своей силовой установке более перспективный в отношении энергоемкости жидкий водород. Благодаря именно такому топливу он способен везти за собой прицеп с массой груза 25 тонн без единой заправки на расстояние до 1000 км.

Задумана концепция грузовика на топливных элементах так, чтобы ни в чем не уступить своему дизельному собрату Mercedes-Benz Actros, включая запас хода и другие характеристики. У него общепринятая по высоте и длине платформа с седельно-сцепным устройством и стандартная габаритная длина для сцепки с полуприцепом.

По заявлению производителя, серийная модель GenH2 будет иметь полную массу 40 тонн и полезную нагрузку в 25 тонн. Это станет возможным благодаря двум бакам с жидким водородом вместимостью по 40 кг каждый и мощной системе топливных элементов. Жидкий водород имеет гораздо более высокую энер-

гетическую плотность по отношению к объему, чем газообразный. Это обстоятельство позволило уменьшить размер топливных баков, обеспечив тягачу дополнительное пространство для полезной нагрузки. В то же время можно возить с собой больше водородного топлива, что значительно увеличивает дальность пробега. Поэтому H2-тягач наиболее оптимален для многодневных и дальних применений, где суточная потребность в энергии весьма высока.

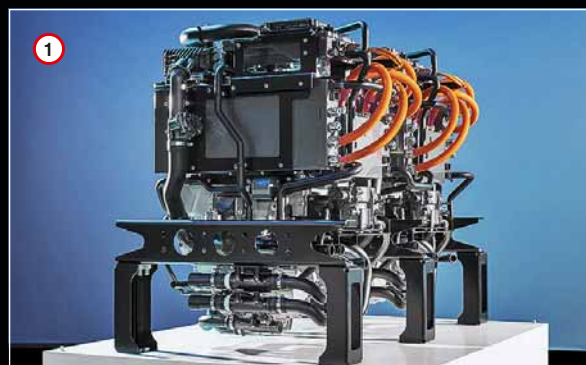
Плотность жидкого водорода равна 70,8 кг/м³, что в 1,83 раза больше, чем в газообразной форме при давлении в 700 бар. Таким образом, энергетическая плотность будет составлять более 8 МДж на 1 л. Хранится жидкий H₂ в криогенных контейнерах, конструкция которых сильно отличается от конструкции композитного баллона для хранения обычного газообразного водорода. Для их производства используются высококачественные стали, предназначенные для требуемых температурных диапазонов.

Система баков H2-тягача изготавливается из высокопрочной нержавеющей стали и состоит из нескольких труб различного диаметра, расположенных одна в другой. Эти

трубы соединены друг с другом и изолированы вакуумной полостью.

Для серийной модификации тягача водородные топливные элементы должны обеспечить 300 (2x150) кВт суммарной мощности, а дополнительный резерв 70 кВт будет храниться в аккумуляторе. Отдача аккумуляторной батареи в 70 кВт·ч не является высокой (как на легковых гибридах), потому что она не предназначена для удовлетворения потребностей в энергии. Ее использование, в основном, ограничено обеспечением ситуативной поддержки мощности топливных элементов, напри-

1. Топливные элементы для водородных грузовиков будут разрабатываться Daimler Trucks совместно с концерном Volvo Group из Швеции.
2. У GenH2 общепринятая по высоте и длине платформа с седельно-сцепным устройством и стандартная габаритная длина для сцепки с полуприцепом.



2





3. По заявлению производителя, серийная модель GenH2 будет иметь полную массу 40 тонн и полезную нагрузку в 25 тонн.

4. Ток с топливных элементов подается на два мотора, каждый из которых имеет номинальную мощность 230 кВт и крутящий момент 1577 Нм (2071 Нм на пике).

мер во время пиковых нагрузок при ускорении или при движении в гору с полной загрузкой. В серийных моделях зарядка производится от рекуперации при торможении и пополняется избыточной энергией топливных элементов. Таким образом, пиковая мощность составит 400 кВт, но доступны они будут ограниченный период времени. Ток с топливных элементов подается на два мотора, каждый из которых имеет номинальную мощность 230 кВт и крутящий момент 1577 Нм (2071 Нм на пике).

Топливные элементы для водородных грузовиков будут разрабатываться Daimler Trucks совместно с концерном Volvo Group из Швеции. В остальных сферах бизнеса эти автогиганты из Германии и Швеции по-прежнему останутся конкурентами.

Вторым в колонне маркетингового оружия Daimler следует Mercedes eActros Long Haul, грузовик с аккумуляторным питанием и дальностью пробега на одной зарядке до 500 км, который встанет на конвейер в 2024 году. Между тем, его легкий предшественник eActros поступит в продажу уже в следующем, 2021 году. Грузовик был представлен в 2018 году и с тех пор интенсивно тестировался контрактными клиентами в повседневных транспортных операциях. По заявлению производителя, дальность действия серийного eActros на одной зарядке аккумулятора значительно превысит максимальный диапазон расстояний раннего прототипа и будет равняться приблизительно 200 км.

МАРКЕТИНГ НА ВОДОРОДНОМ ПРИВОДЕ

Водород стал притчей во языцех и мощным маркетинговым инструментом, но пока, к сожалению, неопределенного в действительности и отдаленного по времени радиуса действия. Водородные концепции в последние годы по большей части используются как пиар-акции для привлечения широкой аудитории и поддержки внимания потенциальных потребителей. Примером тому служат компании, которые у всех на слуху. Давно обещает гру-

зовик с нулевым выхлопом Tesla. Руководителя Nikola Motor Company сейчас собираются чуть ли не привлечь к суду за финансовые махинации. Компанию заподозрили в отсутствии реальных технологий и использовании рекламных кампаний для привлечения громадных финансовых инвестиций, которые идут не по назначению. Аналитическая компания Hindenburg Research провела самостоятельное расследование, в котором обвинила Nikola во множестве фальсификаций. В материалах расследования доказывалось, что на рекламном деморолике, показывающем поездку водородного грузовика Nikola One, в реальности использовался грузовик без мотора. На сегодняшний день Nikola признала большинство претензий, в том числе и по поводу фальсифицированного рекламного ролика.

Давно разработками водородных тяжелых тягачей занимаются и другие известные автопроизводители. У всех на слуху Toyota и Hyundai. Но пока что, кроме отдельных отрывочных сведений, напоминающих рекламный пиар, о них мало что известно — «да только водородный воз и ныне там».

Будем надеяться, что немцы все же заставят работать водород в полную силу, а не оставят ему второстепенную роль рекламного агента (элемента) в своей периодической таблице маркетинговых завоеваний.



ДЕЙСТВУЙ НА АВТОМАТЕ

«УАЗ ПИКАП» (УАЗ-23632-470) > ПОЛНАЯ МАССА: 2860 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ: ИЮНЬ 2020 Г. > ЦЕНА: 1 482 000 РУБ.

ВСЕ УЛУЧШЕНИЯ, КОТОРЫЕ ВНЕДРЕНЫ В «УАЗ ПИКАП» 2020 МОДЕЛЬНОГО ГОДА, ВКЛЮЧАЯ ИМПОРТНУЮ АКП, ВНАЧАЛЕ АПРОБИРОВАЛИ НА МОДЕЛИ «ПАТРИОТ». МОЖНО ЛИ СЧИТАТЬ ЭТО ПРИЗНАНИЕМ ТОГО, ЧТО ПИКАП ЯВЛЯЕТСЯ БОЛЕЕ ПРЕСТИЖНОЙ МАШИНОЙ ДЛЯ УЛЬЯНОВСКИХ АВТОМОБИЛЕСТРОИТЕЛЕЙ И ПРИБАВИТ ЛИ АВТОМАТ ПОПУЛЯРНОСТИ КОММЕРЧЕСКОМУ ГРУЗОВИЧКУ? > МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО АВТОРА

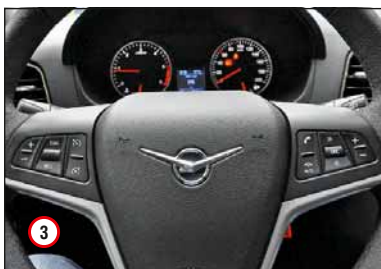
Отечественного потребителя коммерческой полноприводной техники удивить просто. Дайте ему то, что давно стало нормой у импортных аналогов, желательно по приемлемой цене, и дело в шляпе. Обычно производитель работу комфортных опций оттачивает на своих массо-

вых моделях. В случае с пикапом из Ульяновска так и получилось. Шестиступенчатую автоматическую КПП Punch Powerglide французского производства сначала «обкатали» на «Патриоте», и только потом АКП появилась на коммерческой машине. Адептов «честного» полного привода такой маркетинговый ход наверняка изумил, поклонников самой «американизированной» по духу из всех отечественных машин — обрадовал.

КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ ПРЕДЫДУЩИХ СЕРИЙ

Так как пикап стоит на конвейере с 2008 года, для полноты картины напомним, что машина представляет собой в техническом плане. В 2018 году состоялось мощное обновление всего семейства «Патриот». Один из главных результатов — появление 150-сильного двигателя «ЗМЗ Про». Тяги преж-





него, на 127 «лошадей», машине откровенно не хватало, а дизельные версии завод перестал выпускать давно. Запас топлива на борту — всего 68 л (топливный бак, кстати, один). Даже у пикапа JAC T6 бак 76-литровый. Учитывая, что мотор бензиновый, машина тяжелая, а паспортный расход топлива деликатно заявлен на уровне 14,3 л/100 км — для бензиновой машины с коммерческой составляющей этого мало.

Что до двигателя, то, в принципе, получился новый мотор, так как в нем около 30 оригинальных деталей: иные блок и головка цилиндров, усилитель картера, помпа, термостат, коленвал и многое другое. Новый термостат, к примеру, позволяет циркулировать охлаждающей жидкости по малому кругу через отопитель. Благодаря переносу точки забора охлаждающей жидкости в отопитель салон стал прогреваться быстрее. Особенно это заметно на пикапе, так как у него салон компактный. Грузоподъемные параметры и объем остались прежними: 800 кг и 1400 л. Но это, если у вас будет пластиковая крышка. Есть варианты с кунгом, тогда впахнуть в машину можно больше. Но груз должен быть не намного тяжелее — задняя подвеска рессорная, всего по четыре листа в пакете.

Это не VW Amarok, у которого два варианта подвески: «легковая» и грузоподъемная, до 1200 кг. У обновленного отечественного пикапа амортизаторы жестче, чем прежде, а задний стабилизатор мягче — теперь меньшего диаметра. Еще один важный внедорожный параметр — глубина преодолеваемого брода в стандартном исполнении составляет 500 мм. Неплохо, но если вы заглянете в ТТХ импортных одноклассников, там другие цифры. У «японцев», Mitsubishi L200 и Toyota Hilux, 700 мм, а пикап машина явно для поездок с экстремальным уклоном.

Вектор заводских улучшений достиг и переднего моста. У него теперь поворотные кулаки открытого типа. Более жесткой получилась рулевая трапеция, теперь там рулевой демпфер. Машина совершенно иначе стала вести себя как при движении по прямой, так и в поворотах. Заодно уменьшился радиус разворота. Для городской эксплуатации, а именно под нее заточена машина, это очень здорово.

Из видимых «благ цивилизации» — поручни на передних стойках кузова, благодаря чему теперь удобнее забирается в кабину. Водителю и раньше было легче, он цеплялся за руль. Сложнее было пассажиру: подножка высоко, а хвататься не за что. Теперь есть. Из невиди-

1. Ухватистые ручки на передних стойках — то, что нужно было сделать давно.
2. Передний парктроник полагается только топовым комплектациям.
3. Управление круиз-контролем на узовском руле — космос!
4. Две педали в интерьере внедорожника выглядят сиротами без привычной третьей.



мых, но ощутимых на слух — новая шумоизоляция. В машине стало тише, правда, это могут уловить только те, у кого большой опыт общения с ульяновским внедорожником. Тем, кто впервые садится в пикап новой формации, все равно будет шумно. Наконец, кожаный салон с обогревом (включая два места заднего ряда), мультимедийной системой с навигацией и камерой заднего вида плюс обогрев рулевого колеса с кожаной отделкой в самой топовой комплектации, все это тоже сыграло свою положительную роль. Но окончательной вишенкой на торте стало соединение этого великолепия с 6-ступенчатой АКПП модели 6L50.

БЕРЕГИСЬ, РАБОТАЕТ АВТОМАТ

«Аутомат працуюе аутоматычна», — так говорил один знакомый прапорщик, объясняя принцип работы автомата АК-74 в мою бытность службы в армии. Собственно, этой фразой можно объяснить и работу автоматической коробки. Она гидромеханическая, 6-ступенчатая, но можно переключать передачи и вручную. У одноклассников только немецкий пикап Amarok может похвастать 8-ступенчатой АКПП. Остальные либо 6-, либо 5-ступенчатые.



Выбор на эту модель коробки пал, думается, не только из-за приемлемой для завода закупочной цены, но и заложенного в агрегат потенциала. Крутящий момент нынешнего двигателя, объемом 2,7 л, составляет 235 Нм. Французская АКПП способна «переварить» момент до 500 Нм. Столько выдает бензиновый мотор рабочим объемом под 5 литров. Некоторые версии пикапа Chevrolet Colorado как раз и оснащают АКПП производства Punch Powerglide. Если УАЗ задумает выпускать свой грузовичок с дизельным двигателем, нынешняя модель коробки передач тоже подойдет по своим характеристикам.

Еще один неоспоримый плюс этой коробки — она адаптивная и может подстраиваться под стиль вождения. Как ни удивительно, но на обновленном пикапе можно и похулиганить, и сэкономить топлива. Правда, для ощутимой

экономии им придется завести для этого спецжурнал — бортовой комп точных цифр расхода горючего не дает.

Есть новости и по части работы полного привода. Он по-прежнему подключаемый. Автоматическая коробка стыкуется с импортной индийской раздаткой с электронным управлением TZ-94 от компании Divgi-TTS. Передаточное число понижающей передачи — 2,48.

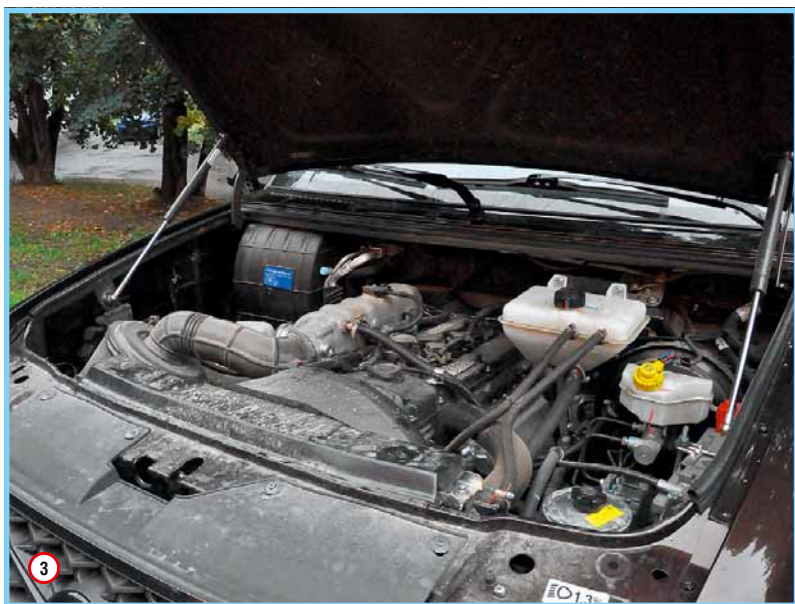
ДВЕ ВМЕСТО ТРЕХ

Версия «Статус Автомат» действительно очень статусно выглядит. Приятный темно-коричневый



1-2. Камера заднего вида и селектор АКП — признаки, что у вас «статусный» УАЗ.





3. Двигатель «3МЗ Про» выдает 150 сил.
4. Озабочьтесь защитой рулевого демпфера — он первый будет встречать все препятствия.

окрас кузова с кожаным салоном кирпичного оттенка — почти «фэмили-лук», как говорят блогеры. Единственный минус — 16-дюймовые литые колеса. Смотрятся они в достаточно больших колесных арках комично, но именно с такими машина сертифицирована.

В «двухпедальной» кабине порадовал удобный руль с кнопками активации круиз-контроля — прогресс! Но я так и не смог подобрать посадку, чтобы не тянуться далеко к рычагу АКП. А переключать передачи вручную хотелось. В этом режиме они отображались на панели приборов, в автоматическом — нет. В ручном режиме энергичные разгоны тут же пресекала стрелка указателя топлива.

В городе пикап без нагрузки — как слон в посудной лавке: большой, управляемый, но тяжелый. Вдобавок ему противопоказаны пробки — сразу увеличивается расход топлива. Я в кузове перевез мебель — комод не поража л своими габаритами, но в багажник легкового универсала не помещался. Стал бы я возить ту же мебель в нем постоянно — вопрос. А вот просто ехать, не спеша в «автоматическом» варианте по незагруженному шоссе стало весьма приятно. Будто и не «уазиком» управляешь.

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



УДОБНО. Новая форма передних сидений с боковой поддержкой.



СПОРНО. Топливный бак небольшого размера.

Но все же такой вариант пикапа — машина не на каждый день. Или на каждый, но там, где нет пробок либо вы — наемный водитель и деньги на топливо вам выдают, ибо коммерческий грузовик на бензине — нонсенс.

УАЗ, в каком бы он ни был обличье — техника не для асфальта. На грунтовке либо вообще в колее пикап «раскрывается» — спасибо блокировке заднего дифференциала. Но если соберетесь штурмовать бездорожье, советую подобрать более «зубастые» шины. И озабочьтесь защитой рулевого демпфера — он первый будет встречать все препятствия. Итого: для городской эксплуатации машина с автоматом стала более дружелюбной, про коммерческие перевозки и говорить нечего.

Ульяновский пикап для тех, кому нужно зримое подтверждение статуса автомобилиста-путешественника, который не хочет вникать в тонкости внедорожного вождения. Он теперь действует «на автомате»: селектор в положение D, плюс подключение шайбой переднего моста (он мощный, неразрезной) по надобности. Думается, вся эта автоматика привлечет к себе внимание аудитории, которая не купит дорогую импортную технику или не умеет штурмовать рычагом механической коробки, а прослыть крутым джипером очень хочет.

УАЗ-23632-470

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x4
Снаряженная масса, кг	2135
Полная масса, кг	2860
Габариты (длина/ширина/высота), мм	5125/2110/1915
Колесная база, мм	3000
Объем топливного бака, л	68
Двигатель:	
тип	бензиновый, 4-цилиндровый, Евро-5
рабочий объем, см ³	2693
мощность, л. с. при мин ⁻¹	149 при 5000
крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	235 при 2650
Коробка передач	автоматическая, 6-ступенчатая
Подвеска (передняя/задняя)	зависимая пружинная / зависимая рессорная
Тормоза (передние/задние)	дисковые с ABS / барабанные
Размер шин	225/75R16C

ЦЕНА

Тестируемого автомобиля, руб. 1 482 000

КОНКУРЕНТЫ

JAC T6, Toyota Hilux, Mitsubishi L200, Volkswagen Amarok



Наличие блокировки заднего дифференциала.



Нет альтернативы по двигателю.



1

СО СКОРОСТЬЮ ТОКА

ФРАНЦУЗСКИЙ БРЕНД CITROEN ОБЪЯВИЛ О ПРЕДЛОЖЕНИИ С 2021 ГОДА ПОЛНОСТЬЮ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО Ё-JUMPER. КОМПАКТНЫЙ ФУРГОН ЯВЛЯЕТСЯ ТРЕТЬИМ ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ LCV И ШЕСТОЙ ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ МОДЕЛЬЮ С ДВОЙНЫМ ШЕВРОНОМ НА РЕШЕТКЕ РАДИАТОРА, ВЫПУЩЕННОЙ В 2020 ГОДУ > АНДРЕЙ КАРАСЕВ, ФОТО CITROEN

О новинке разработчики рассказали уже давно, но только сейчас стали появляться детальные сведения. Новый ё-Jumper будет предлагаться с запасом хода до 340 км (показатель пока является предварительным) по циклу WLTP с возможностью зарядки аккумулятора до 80% за 45 минут. Для получения таких характеристик используется литий-ионный аккумулятор отдачи 70 кВт·ч. Он может быть установлен на электрические фургоны со средней и длинной колесной базой (индексы L2S, L3, L4), а также на шасси с кабиной. Для небольших фургонов (L1, L2) предназначен литий-ионный аккумулятор емкостью 37 кВт·ч. Он обеспечивает пробег электромобиля в 200 км. Интересно, что аккумуляторные батареи изготавливает партнер Citroen, британская компания Bodeo, ранее известная как BD Auto. Гарантия на батарею составляет 8 лет или 160 000 км при сохранении 70% зарядной емкости.

сти. Кстати, этим летом Bodeo представила электрофургон BD e-Ducato.

Для зарядки электрических ё-Jumper используются различные виды кабелей. Например, для подключения к устройству быстрой зарядки типа Wallbox мощностью от 3,7 до 22 кВт служит кабель Type 3. Кабель длиной 8 м поставляется вместе с автомобилем. ё-Jumper можно подключить к кабелю Type 4 для сверхбыстрой зарядки мощностью до 50 кВт.

Текущее состояние заряда батареи отображается на внутреннем зеркале заднего вида, позволяя водителю контролировать уровень заряда тягового аккумулятора в процентах, режим работы трансмиссии (Drive, Neutral, Reverse), текущий уровень силы тока и напряжение тягового аккумулятора. Кроме этого, на зеркале заднего вида имеется индикатор Go green — отображается при пуске двигателя и указывает на то, что двигатель работает.

Неудивительно, что Citroen ё-Jumper использует ту же технологию, что и недавно представленный Peugeot e-Boxer. Это означает, что электрическая версия фургона будет иметь двигатель мощностью 96 кВт (120 л. с.) и максимальный крутящий момент 260 Нм.

Трансмиссия автомобиля имеет одну передачу для движения вперед. Максимальная скорость легких фургонов (полной массой 3,5 т) составляет 110 км/ч. Максимальная скорость 4-тонных моделей ограничена 90 км/ч, в соответствии с Европейскими директивами. Все модели фургона с передними и задними ведущими колесами оснащены системой рекуперации энергии.

От фургонов с ДВС электрический ё-Jumper отличается крышкой разъема подключения к зарядному устройству на переднем левом крыле. Монограмма «ё» отображается спереди ё-Jumper, на правой задней двери и на передних крыльях.



Интересный факт: в Европе большой 4-тонной версией ё-Jumper можно управлять с водительской лицензией категории В (включает легковые автомобили, грузовики массой до 3,5 тонн). Здесь действует европейское правило, разрешающее отнимать от полной массы транспортного средства вес аккумуляторной батареи. Самую большую грузоподъемность имеет электрофургон размерностью L3H2 — до 1265 кг. Полезная нагрузка шасси с кабиной до переоборудования — 1890 кг, лучшая в своем сегменте.

Полезный грузовой объем ё-Jumper такой же, как у ДВС-фургона, и составляет 17 м³ в версии L4H3 — лучший в своей категории. Объем грузового пространства других версий кузовов составляет: L1H1 — 8 м³, L2H2 — 11,5 м³, L3H2 — 13 м³, L4H2 — 15 м³, а полезная нагрузка — от 1265 до 1890 кг.

В салоне предусмотрено современное оснащение, а водительское кресло отличается высоким уровнем эргономики. Электрический Jumper оснащен полным арсеналом средств активной безопасности: ASB (Active Safety Brake), помощником старта на подъеме (Hill start assist), предупреждения о покидании полосы движения, камерой заднего вида и задними датчиками парковки, интеллектуальным управлением фарами. В базовом исполнении предусмотрено оборудование для распознавания знаков ограничения

скорости, круиз-контроль, контроль слепых зон, а также есть функция оповещения о движении сзади, показывающая приближение транспортных средств слева и справа в радиусе 50 м. Есть контроль скорости движения на спуске и интеллектуальный контроль тяги.

Citroen ё-Jumper имеет также множество других функций безопасности, таких как система контроля низкого давления в шинах, подушки безопасности для пассажиров и боковые подушки безопасности (опция), автоматическое включение ближнего света фар, автоматические дворники ветрового стекла, навигация с 9-дюймовым сенсорным экраном (опция) и светодиодные лампы DRL в виде опции.

1. Ё-Jumper будет предлагаться с двумя уровнями запаса хода — до 200 и до 340 км по циклу WLTP.
2. Полезный грузовой объем ё-Jumper такой же, как у ДВС-фургона, и составляет 17 м³ в версии L4H3.
3. Ё-Jumper можно подключать к устройству быстрой зарядки типа Wallbox мощностью от 3,7 до 22 кВт.
4. От фургонов с ДВС электрический ё-Jumper отличается крышкой разъема подключения к зарядному устройству на переднем левом крыле.





НОВИНКА

АВТОБУСЫ

ВЫСОКИЙ СТИЛЬ

MERCEDES-BENZ TOURISMO RHD EURO 6 > ГАБАРИТНАЯ ДЛИНА: 12,3 м > НАЧАЛО ПРОДАЖ: 2020 г. > ЦЕНА: 26 МЛН РУБ.

ЛУЧШИЙ ЗА ВСЮ ИСТОРИЮ БРЕНДА MERCEDES-BENZ ТУРИСТИЧЕСКИЙ АВТОБУС TOURISMO RHD ЯВЛЯЕТ СОБОЙ ТРЕТЬЕ ПОКОЛЕНИЕ ЛАЙНЕРОВ С ВЫСОКО РАСПОЛОЖЕННЫМ САЛОНОМ. ЕГО ВЫБИРАЮТ НЕ ТОЛЬКО СПОРТИВНЫЕ КЛУБЫ, НО И ВЕДУЩИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ОПЕРАТОРЫ. ВЫШЕДШАЯ НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК В 2020 ГОДУ ОБНОВЛЕННАЯ ВЕРСИЯ ПАССАЖИРСКОГО ФЛАГМАНА ПОЛУЧИЛА РЯД СИСТЕМ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ НЕПРЕВЗОЙДЕННЫЙ УРОВЕНЬ БЕЗОПАСНОСТИ

> АЛЕКСАНДР ТРОХАЧЕВ, ФОТО АВТОРА И МИХАИЛА ОЖЕРЕЛЬЕВА

ТРЕТЬЕ ПОКОЛЕНИЕ

Tourismo RHD сменил предшественника после 11 лет выпуска и одновременно заменил в продуктовой линейке модель Travego RHD. Двухосные модели представлены версиями Turismo S длиной 12,3 м на 49 мест и M/2 длиной 13,1 м на 55 мест. Трехосные лайнеры с колесной формулой 6х2 получили фирменное обозначение Turismo M/3 (13,1 м, 55 мест) и L/3 (13,9 м, 61 место). Для сравнения: первенец данного семейства образца 1994 года имел только один вариант: 4х2, кузов габаритной

длиной 12 м, салон вместимостью 51 человек.

До 2017 года в более чем 50 странах мира было реализовано свыше 26 000 Turismo RHD первых двух поколений! В третьем поколении немецкий «турист» стал хорош как никогда и остается на пике технической формы и стиля.

Конкуренция в автобусных перевозках выше обычного. На территории Евросоюза за пассажиров бьются 61 тыс. автобусных компаний с парком в 820 тыс. лайнеров. Они обеспечивают работой 8 млн человек. До наступления панде-

мии COVID-19 только в Германии этим видом транспорта ежегодно перевозили 5,5 млрд пассажиров! В таких условиях не расслабишься. Именно поэтому Mercedes-Benz сделал Turismo RHD с учетом требований отрасли и ожиданий клиентов.

Сегодня герой нашего рассказа только один: 12,3-метровый 49-местный лайнер. Как и другие модели третьего поколения «туристов» с трехлучевой звездой, по сравнению с предшественником он похудел почти на 200 кг. Оптимизация коэффициента аэродинамического сопротивления до 0,33 вместе





с другими мерами позволила умирить топливный аппетит на 4,5%. С двигателем Mercedes-Benz OM 470 LA Евро-6 и пакетом повышения эффективности можно снизить потребление дизтоплива на величину до 7%. При годовом пробеге в 100 тыс. км это дает выгоду в объеме 1500–2000 л горючего — четыре полных заправки.

ХОРОШ В ДЕТАЛЯХ

Двухосный Tourismo RHD и вправду хорош своей конструкцией и оснащением, а также способностью приносить прибыль и сохранять высокую остаточную стоимость. Этой задаче подчинены десятки пунктов, характеризующих новый лайнер в деталях. Прежде всего, они касаются безопасности эксплуатации, удобства обслуживания и минимизации расходов владельца.

В числе современных электронных систем Tourismo RHD получил усилитель экстренного торможения BAS, гидродинамический тормоз-замедлитель Voith, вспомогательный водяной тормоз-замедлитель SWR. Завод оснастил пассажирскую машину электронной системой динамической стабилизации ESP с противобуксовочной системой ASR. При желании водитель может отключить их нажатием кнопки на панели приборов. Сущее благо на борту — адаптивный круиз-контроль ART и система экстренного торможения ABA 4. Независимо от работы системы адаптивного круиз-контроля, активный ассистент торможения предупреждает водителя о препятствии перед столкновением и при необходимости самостоятельно замедлит автобус. Будучи первой в мире системой такого рода, ABA 4 также реагирует на пешеходов, распознавая их на рас-



стоянии до 80 м. Пассивную безопасность автобуса усиливает конструкция Front Collision Guard (FCG), поглощающие структуры которой преобразуют энергию удара в энергию деформации в случае столкновения. Таким образом, последствия столкновения для всех находящихся в салоне пассажиров минимизируются. Место водителя установлено на массивной рамочной части, в случае фронтальной аварии оно может полностью переместиться назад.

Лайнер получил две необслуживаемые аккумуляторные бата-

реи по 225 А·ч в исполнении для большой нагрузки. Очень удобная штука — возможность заправки топливного бака с правой и левой стороны. Откидная передняя панель, за которой хранится запаска, открывает доступ к головной оптике за считанные секунды. Вертикально установленный в заднем свесе двигатель выглядит как на учебном стенде. Многие операции можно выполнять самостоятельно, не вызывая техпомощь и не направляя автобус в сервис. Удобство в проведении ТО создают бортовая диагностическая система с OBD-разъемом

1. Многофункциональное рулевое колесо предлагается в базовом оснащении.
2. Приборная панель Basic Plus — один из вариантов оснащения рабочего места водителя.

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



ОРИГИНАЛЬНО. Холодильник встроен в туалетную кабину со стороны прохода.



ПРАКТИЧНО. Камера по центру кормовой части активируется при включении заднего хода.



1. Салон оборудован с акцентом на комфорт.
2. Функция наклона входных ступенек в сторону дверей является стандартной для Turismo.
3. Опциональный вариант обивки Luxline из комбинированных материалов и тканей.



и встроенный диагностический комплекс IDS.

Крышка моторного отсека имеет четырехригельное запирающее устройство и оснащена замком с предохранительной защелкой фирмы Olcau. Достойные запоры установлены и на крышках багажных отсеков, так что на стоянке незаметно

в них не проникнешь. В багажном отсеке имеется детектор дыма с индикатором на рабочем месте водителя. Есть автоматическая система пожаротушения с детекторами в моторном отсеке и рядом с предпусковым подогревателем. Аварийное зеркало может использоваться для замены повреж-



4. Сервисный блок с воздушными дефлекторами и лампами для чтения над каждым двойным сиденьем.
5. 10,7-литровый дизель Mercedes-Benz OM 470 мощностью 428 л. с. размещен в заднем свесе.

ЭВОЛЮЦИЯ MERCEDES-BENZ TOURISMO

1994 — первое поколение: дебют модели MB 0350
1999 — после рестайлинга модели присвоено имя Tourismo
2004 — выпущена лимитированная серия Edition 10.000
2006 — презентован лайнер второго поколения
2013 — изготовлен Tourismo 15 RHD Евро-6
2013 — в серию пошел трехосный Tourismo 17 RHD (6x2)
2016 — полностью сформирована продуктовая линейка
2017 — третье поколение: мировая премьера Tourismo RHD



денного как с левой, так и с правой стороны.

Позаботились инженеры и о том, кому часами предстоит находиться за рулем. Для этого установлено поддресоренное поворотное кресло Grammer MSG 90.6



с обогревом подушки и двумя подлокотниками. Откидное сиденье сопровождающего снабжено мягкой обивкой и трехточечным ремнем безопасности. Предусмотрены светодиодный светильник водителя и кондиционер кабины. Одним словом, классика жанра, только в исполнении со звездой.

ПАССАЖИРСКИЙ ЛЮКС

Оснащению пассажирского салона могут позавидовать одноклассники иных брендов. В передней части установлен холодильник для напитков, а со стороны прохода в глубине салона есть второй холодильник, встроенный в кабинку WC. За вторым входом расположена и нужная в долгом путешествии бортовая кухня. Отопление салона конвекторного типа, а за кондиционирование воздуха отвечает монтируемая на крыше система EvoCool Basic.

В распоряжении пассажиров комфортабельные сиденья Mercedes-Benz TravelStarEco с откидными подлокотниками, поперечным перемещением боковых сидений, регулируемые спинками и подставками для ног. Есть также два дополнительных варианта обивки. В новой версии Softline представлена более широкая гамма материалов. Обивка Luxline из комбинированных материалов и ткани удовлетворяет требованиям максимального комфорта. Одним словом, грех жаловаться!

В головной части салона и у второй входной двери смонтированы два 19-дюймовых (диагональ — 48 см) ЖК-видеомонитора. Сервисные блоки содержат по шесть динамиков, равномерно расположенных слева и справа. Не забыта кнопка вызова сопровождающего



со световым индикатором. Есть светодиодная подсветка багажных полок, режимы дневного и ночного освещения салона. На оконных стойках ввинчены крючки для одежды, а уют создают занавески. Около второго входа установлен мусоропровод с простой сортировкой и контейнером в багажном отсеке. Предусмотрены даже такие мелочи, как обогрев туалета. Пустячок, а приятно!

В оснащении немецкого «туриста» есть электронное регулирование уровня пола ENR и выравнивание кузова после выключения зажигания. Завод ставит систему подъема и опускания кузова с максимальным отклонением от нормальной высоты примерно на 70 мм. Ветровое стекло идет с электрообогревом, а по бортам применяются окна с двойным стеклопакетом и двухсторонней тонировкой серого цвета. Правое наружное зеркало имеет исполнение с фонарем посадки. По центру кормовой части расположена камера заднего вида со встроенным омывателем, активируемая при включении передачи заднего хода.

MERCEDES-BENZ TOURISMO S

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Количество мест для сидения	49
Полная масса, кг	19 500
Габариты (длина/ширина/высота) мм	12 295/2550/3680
Колесная база, мм	6090
Емкость топливных баков, л	260 + 220
Объем багажного отделения, м³	9,9
Двигатель: тип	MB OM470LA, Евро-6, дизельный, рядный, 6-цилиндровый
рабочий объем, л	6,871
мощность, л. с.	428 при 1800 мин⁻¹
крутящий момент, Нм	2100 при 1200–1750 мин⁻¹
Коробка передач	GO 250-8, мех. 8-ст. с электронным управлением
Подвеска: передняя/задняя	независимая пневматическая / зависимая пневматическая
Тормоза	дисковые
Размерность шин	295/80R22,5

КОНКУРЕНТЫ

Neoplan Tourliner, Iveco Crossway, Scania Touring

СЕРВИС

Заводская гарантия — 1,5 года или 150 000 км

Межсервисный интервал — 60 000 км

- Взаимодействие между ABA 4 и FCG обеспечивает беспрецедентный уровень безопасности.
- Отсутствие опций с двигателем экологического класса Евро-5.

КОМБАЙНЕР ОСТАНЕТСЯ В КАБИНЕ

В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ УПРАВЛЕНИЕ ЛЮБЫМ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ ПО ДОРОГЕ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ В РЕЖИМЕ АВТОПИЛОТА ЗАПРЕЩЕНО. А ВОТ В ПОЛЕ — ПОЖАЛУЙСТА, ЗАПРЕТОВ НЕТ... > ВАЛЕНТИН ОЖГО, ФОТО АВТОРА И ФИРМ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

ПРЕРВАННЫЙ СЕАНС

Патриарх отечественного комбайностроения «Ростсельмаш» постарался не упустить возможность оказаться в первых рядах роботизации своей уборочной техники, крупно вложился в разработку и создал собственную систему автовождения. Он оснастил комбайны семейства «Торум» автопилотажными системами «Агротроник Пилот 1.0» / «Агротроник Пилот 2.0» и летом провел полевые испытания в Ростовской области, назвав их успешными. А чтобы подкрепить эти выводы конкретным примером, завод провел онлайн-показ техники в деле.

Знаковое мероприятие, вызывавшее вначале чувство гордости за отечественное комбайностроение и его инновационный прорыв, оставило осадок. Горчило не от того, что в назначенное время сеанс перенесли вначале на 30 минут, а потом еще на час. И не от того, что комбайн встал прямо в загоне из-за забившегося барабана жатки влажной массой — обычное явление. Привкус досады остался

из-за того, что не увидел долгожданный беспилотный режим уборки.

Колесная 17-тонная машина шустренько пошла в загон. Комбайнер и помощник стояли на мостике, не вмешиваясь в процесс.

Однако выйти из загона, осуществить разворот и снова начать операционный процесс не получилось. Как выяснилось, интеллектуальная система автовождения автоматически восприняла стоящих далеко впереди зрителей за препятствие.

Когда люди покинули условную барьерную зону, комбайн пошел. А если бы там впереди была лесополоса? Выходит, или система автопилота сырая, поскольку среагировала не на близкие, а на удаленные объекты, или же команда испытателей слабо подготовлена и не способна быстро определить причину остановки.

Все это еще раз подтверждает мысль, что сельхозтехнике с системой роботизированного вождения и уборки без человека не обойтись. Такое мнение прозвучало днем позже в ходе агрошоу «Агровидение CNH Industrial 2020», которое в онлайн-формате организовала компания CNH Industrial со своими брендами Case IH и New Holland.

Тема беспилотных сельхозмашин на форуме тоже звучала. Все сошлись во мнении, что даже в эпоху полной роботизации





без человека
не обойтись. Сеять, сажать, пропалывать, окучивать беспилотник не сможет, если человек не залетит в машину топливо, не выставит норму, не запрограммирует задачу. Дистанционно даже самый совершенный комбайн-беспилотник никогда на сто процентов не заменит человека.

А МЫ САМИ С УСАМИ

В одной из известнейших компаний мира по разработке программ искусственного интеллекта, в том числе систем автоматического вождения транспорта Cognitive Pilot, уточнили, что взлетевшая на пик мировой популярности российская автономная система управления Cognitive Agro Pilot является помощником человека, но никак не альтернативой ему. По словам генерального директора Ольги Усковой, у комбайнера появился «...верный робот-помощник, который выполняет за него тяжелую работу. Технология позволяет оператору фокусироваться не на вождении, а на контроле других важных параметров процесса уборки. Повышая общую производительность комбайнов на 30%, система C-Pilot позволяет сократить до двух раз потери

1. Вот все комплектации, позволяющие в режиме автопилота разделить между роботом и механизатором задачи вождения и контроля уборочных агрегатов.

2. В ходе демонстрационного показа беспилотного комбайна «Торум» на уборке сои в Белгородской области что-то пошло не так...

3. Механизатор New Holland с системой Agro Pilot автоматически становится оператором, а не комбайнером.

4. Ростовский комбайн «Торум 750» с автономной системой управления Cognitive Agro Pilot на полях Песчанокпской аграрной группы.

5. Даже с самой умной системой автоматического вождения комбайнер остается в кабине главным действующим лицом.

урожая и уменьшить затраты на топливо».

Сразу нужно сказать, что российская IT-отрасль сегодня представляет одну из сильнейших мировых школ, и наработки по искусственному интеллекту, в том числе по системам автоматического вождения, у нее впечатляющие. Разработками Cognitive Pilot пользуются в США, Бразилии и Китае, где система Agro Pilot обошла аналогичные продукты ведущих мировых IT-центров. Это первая в мире система, которая самостоятельно оценивает обстановку по ходу движения, видит, понимая и реагируя на происходящее. При этом на любое препятствие, будь то человек, животное, торчащий столб, едва виднеющийся валун, умная аппаратура среагирует даже без спутниковой навигации.

В ряде субъектов РФ машинно-тракторные парки начали активно ставить системы автовождения на имеющиеся в хозяйствах комбайны «Ростсельмаша», John Deer, Claas, New Holland, Massey

Ferguson и другие. Суммарно по состоянию на 1 сентября системами Agro Pilot уже оборудовано более 350 зерноуборочных комбайнов.

Самый масштабный проект по роботизации сельхозтехники начала внедрять компания «Русагро». Она заказала Agro Pilot на имеющиеся в ее предприятиях 242 зерноуборочных комбайна в Белгородской, Тамбовской, Курской и Орловской областях, а также Приморском крае. Оснащаться системой техника будет поэтапно в ходе уборочных кампаний 2020–2021 гг. Первые комплексы начали работать в середине июня.

Российско-германский агрохолдинг «ЭкоНива» шагнул еще дальше, подписав с разработчиком трехлетнее соглашение о сотрудничестве. Работы по внедрению системы C-Pilot он будет вести в 35 регионах РФ и в более чем 10 климатических областях. Все идет к тому, что в ближайшие три года каждый десятый комбайн в России станет беспилотным...



ВОЕНТОРГ

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ФОРУМ «АРМИЯ-2020» ПОКАЗАЛ, ЧТО В РОДНОМ ОТЕЧЕСТВЕ ПО-ПРЕЖНЕМУ НЕТ НЕДОСТАТКА В РАЗРАБОТКАХ САМОЙ РАЗНОПЛАНОВОЙ КОЛЕСНОЙ ТЕХНИКИ ДЛЯ ОБОРОНЫ И НЕ ТОЛЬКО: ХВАТИТ И СЕБЕ, И НА ЭКСПОРТ

МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО АВТОРА

Площадь армейской выставки составила внушительные 320 тыс. м², и буквально на каждом ее метре экспонировали что-то интересное или необычное. Если на минуту отвлечься от того, кто организатор выставки, и то, что вся представленная техника в милитари-окрасе, большинство стендов напоминали стандартную диспозицию обыкновенного автосалона — машины стояли на искусственном ковре. Но вот над выставкой низко пронеслась тройка военных штурмовиков, буксируя за собой дым цветов российского флага, и сразу стало ясно, что основной заказчик этого действа — армия.

В БРОНЕ И БЕЗ НЕЕ

Автомобильный завод «Урал» показал новейший 14,5-тонный автомобиль «Урал-53095» с колесной формулой 4x4. Грузоподъемность двухосной машины капотной компоновки составляет 3 тонны, грузовик может буксировать прицеп массой до 5 тонн. В движение ТС приводится хорошо известным

дизелем ЯМЗ-536 мощностью 312 л. с. В паре с ним работает 9-ступенчатая механическая КП. Как и положено военному грузовику, его бронированная каркасно-панельная кабина защищает экипаж от обстрела из стрелкового оружия. Еще один козырь новинки — компактность. Длина грузовика составляет всего 6,5 м. Если убрать броню, может получиться аналог известного Mercedes-Benz Unimog.

Другую новость преподнес поставщик армейских колесных БТР'ов, компания «ВПК»: создатели широко известной многоцелевой машины «Тигр» представили новый легкобронированный полноприводный автомобиль «Стрела». В его моторной гамме несколько вариантов дизелей — ЯМЗ, Foton либо лицензионный китайский Cummins 2.8, и два варианта трансмиссии — 5-ступенчатая МКП либо 6-ступенчатый автомат с гидротрансформатором. Машина обладает противоположной и противоминной защитой второго класса, вмещает экипаж до 8 человек, при этом полная масса броневика меньше 5 тонн.





В качестве опции — возможность перевозить «Стрелу» на внешней подвеске вертолета класса типа Ми-8. Самое интересное, что «ВПК» планирует наладить выпуск комфортной гражданской версии этого внедорожника. Если не переборщат с ценой, будет интересно.

Свою версию аналогичного колесного броневика на выставке показали белорусские мастера автомобильных искусств. Минский завод колесных тягачей, некогда главный поставщик в советскую армию «многоножек» под различные вооружения, в современных условиях ищет свою нишу и решил выступить в малых формах. На своем стенде компания представила новый компактный легкобронированный автомобиль МЗКТ-490101 с колесной формулой 4x4. Так сказать, свое прочтение современного легкого броневика широкого профиля. Мотор — шестицилиндровый ряд-

1-2. Броневе-
мобиль АСР-6.
Предназначен
для полицей-
ских и сил само-
обороны.
3. Надутые
реалистичные
макеты военной
техники от НПП
«Русбал». Этот
имитирует ЗРПК
«Панцирь С1».
4. Тяжелая бро-
нированная ма-
шина «Патруль»
от компании
«Астейс»
на шасси
КАМАЗ.
5-6. 14,5-тонный
«Урал-53095»
берет на борт
до 3 тонн груза.
7-8. Автомобиль
для транс-
портирования
воинских расче-
тов АТВР-5530
на шасси
«Урал-4320».

ный, Doosan мощностью 270 сил. Трансмиссия — 6-ступенчатая АКП Allison. Корпус броневика цельносварной. Судя по песочно-му окрасу этой 11-тонной машины, минчане хотели привлечь к себе внимание иностранных представителей, которых на форуме было много. По статистике, армейскую выставку посетили представители 92 иностранных государств.

А вот кто точно успел расположить к себе военных из Юго-Восточной Азии, так это представи- тели нижегородской компании Bugan. В основе броневеомоби- лей АСР-6, предназначенных для полицейских и сил самообороны, лежат узлы и агрегаты заслужен- ного вояки ГАЗ-66. Естественно, модернизированные. Мотор — ЯМЗ-534. На выставке компания представила несколько вариантов тяжелых броневиков, включая даже в VIP-исполнении с левым и правым расположением руля. По отзывам представителей фир- мы, уже есть заказы на такие ма- шины из далекого Лаоса.

Не все машины 4x4 несли на себе броню и были устрашаю- щего вида. На выставке можно бы- ло познакомиться с компактным колесным трактором «Уралец-224» из Челябинской области. Как во- дится, техника имеет китайский мотор и трансмиссию, осталь-

ное — свое. Полуторалитровый двухцилиндровый дизель — «воз- душник», развивает 22 силы при крутящем моменте в 78 Нм. Механическая КП — 6-ступен- чатая, плюс две скорости назад. Передний мост подключается принудительно, задний оснащен блокировкой дифференциала. В инженерные войска такой ново- бранец может попасть вполне.

Были и совсем экзотические ва- рианты. Вначале я подумал, что это лодка, но при ближайшем рассмо- трении она оказалась амфибией. Помнится, у Джеймса Бонда был служебный Lotus Esprit, который мог трансформироваться в под- водную лодку. Спецны питерской компании «БМК», разработчики ам- фибии «Дрозд», почти так и посту- пили. Их шестиместная «торпеда» оборудована постоянным полным приводом (!), приводится в дви- жение 260-сильным дизельным мотором, имеет водомет и может



выехать из воды прямо на необорудованный берег. Скоростные характеристики тоже вполне бондовские: на суше 100 км/ч, по воде 70 км/ч. Разработчики намекали, что их аппарат пригодится для проведения диверсионных операций.

КАПОТ И ТРИ ОСИ

Со времен афганской кампании военные любят капотные машины — не надо объяснять почему. Продолжая тему защищенных грузовых автомобилей, сразу на ум приходит продукция АЗ «Урал». Без машин из Миасса с такой колесной формулой наша армия — не армия. На отдельной площадке, где были выставлены машины, что уже несут военную службу, красовался свежий «торнадовец», грузовик с платформой «Урал-63706». Неподалеку от стенда завода была площадка Комбината автомобильных фургонов из Шумерли. На шасси трехосного грузовика «Урал-4320» они показали 28-местную вахтовку. По-военному — автомобиль для транспортирования воинских расчетов, АТВР-5530. Автобус-фургон





защищает пассажиров от отравляющих веществ и радиационной пыли. Другой славный представитель полноприводных шасси для нужд армии — КАМАЗ, но у него нет своих капотных модификаций. А вот у челнинской компании «Астейс» они есть. Для полиции и Росгвардии «Астейс» предложила семейство капотных тяжелых бронированных машин «Патруль» колесной формулы как 4x4, так и 6x6. Выставочный образец имел кузов, в который был вставлен бронированный модуль.

ЧЕТЫРЕХОСНЫЕ ТЯЖЕЛОВЕСЫ

В «супертяже» тоже были свои новинки. Мытищинский машиностроительный завод, ныне входящий в группу «Калашников», впервые показал свою колесную машину СККШ-586. Шасси массой 28 700 кг может нести на своем «горбу» свыше 17 тонн различной военной начинки, а полная масса изделия может достигать до 43 тонн. Этого монстра двигает вперед многотопливный двигатель мощностью 650 л. с., который работает в паре с АКП. А еще этот слон запросто превращается в кита — у машины два мощных водомета. И все это добро — в броне.

Если эта машина еще в поисках наиболее подходящих вариантов надстроек, то седельный тягач «Урал-63708 Тornado-У» уже определился с фронтом работ. Эта машина — наш ответ на американский армейский Oshkosh-1070F. Капотный тягач

с устрашающим именем предназначен для буксирования полуприцепов полной массой 85 тонн, перевозки грузов и транспортировки тяжелого вооружения либо специальной техники. Машина с колесной формулой 8x8 оснащается дизельным двигателем мощностью 412 л. с. и 16-ступенчатой механической коробкой передач. Схема расположения мостов в конструкции идентична американскому аналогу: одна ось впереди, три сзади. Передняя и задняя — управляемые, что обеспечивает тягачу достойную маневренность. Средний и задние мосты снабжены блокировками межколесных дифференциалов, а строенная тележка — межосевой блокировкой. Подвеска трех осей пружинная. Дорожный просвет составляет внушительные 400 мм. «Тornado-У» по плечу поднять не менее 60%, и он может брать брод глубиной до 1,8 м.

Если продолжить обзор выставки с позиции «самый-самый», отмечу машины Брянского автозавода. Их техника не частый гость военных телепрограмм, тем более ее не увидеть на дорогах общего пользования. Тем интереснее было воочию осмотреть 500-сильный седельный тягач БАЗ-6403, «запряженный» в полуприцеп-тяжеловоз 3-ППТ-52 типа ЧМЗАП-9990. Полная масса такой сцепки — 90 тонн. Другой интересный представитель — колесная ремонтно-эвакуационная машина на шасси БАЗ-6910. По сути, это мобильный ремонтный завод. Кабина защищена от стрелкового и артиллерийского оружия. Этому эвакуатору



по плечу слесарные, монтажные, грузоподъемные работы — машина снабжена крановой установкой, грузоподъемность на максимальном вылете стрелы — 3 тонны. И это не считая вытаскивания застрявших или поврежденных машин, включая даже гусеничные. Экипаж — 3 человека.

Последнее, о чем упомяну — о форменном надувательстве. НПП «Русбал» показало надувные реалистичные макеты военной техники, в частности резиновую копию известной установки «Панцирь С1». Смутило то, что этот самоходный зенитный ракетно-пушечный комплекс базируется на шасси КАМАЗ, тогда как его надувной собрат «нес» на себе шильд немецкой марки.

Наконец, те, кто уставал изумляться самым передовым и одновременно смертоносным новинкам, шли смотреть тематическую экспозицию «Аллея Танкпрома». Она была посвящена 100-летию отечественного танкостроения. Что-то, а производить хорошие военные машины страна не разучилась, что и было продемонстрировано.

1. СККШ-586. Утверждается, что ничего похожего у наших западных «партнеров» пока нет.
2. Легкобронированный полноприводный автомобиль «Стрела» от компании «ВПК».
- 3-4. Колесная ремонтно-эвакуационная машина на шасси БАЗ-6910. По сути — ремонтный завод.
- 5-6. Седельный тягач «Урал-63708 Тornado-У». Передняя и задняя оси управляемые.
- 7-8. Компактный броневик 4x4 МЗКТ-490101 «Волат».
9. 500-сильный седельный тягач БАЗ-6403 и полуприцеп 3-ППТ-52 типа ЧМЗАП-9990.



ЛУЧШЕ БЕЛАЯ ПОЛОСА, А НЕ ЧЕРНАЯ

СЕЗОН НАНЕСЕНИЯ ДОРОЖНОЙ РАЗМЕТКИ ПОДХОДИТ К ЗАВЕРШЕНИЮ. ПОКА НА ЮГЕ СТРАНЫ ЕЩЕ МАЛЯРНИЧАЮТ, СЕВЕРНЫЕ РЕГИОНЫ СВОЮ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННУЮ ТЕХНИКУ НАЧАЛИ ПРЯТАТЬ ОТ НЕПОГОДЫ И ПЕРВОГО СНЕГА В БОКСЫ И ПОД НАВЕСЫ...

✶ ВАЛЕНТИН ОЖГО, ФОТО АВТОРА И ФИРМ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

ЕСТЬ ТОЛЬКО МИГ

У горизонтальной разметки самый маленький ресурс жизни среди всей визуальной атрибутики, направленной на обеспечение безопасности движения. Россия не исключение. У наших специализированных предприятий машин разметки хватает, чего не скажешь про технику последнего поколения. Толковых производителей такого сегмента ТС на нашем рынке немного. Если смотреть на зарубежную номенклатуру ввоза, то в ней чаще всего встречается техника с маркировкой Bogum (Дания), Hofmann и Winter (Германия), Graco (США) и др. Среди российских производителей в рейтинговых позициях держатся всего два завода. Один — «Спецдортехника» из Саратова с машинами серии «Стрела», а второй — «Тау-С» из Смоленска с магистральными разметочными машинами семейства «Виннер».

К «своим» можно причислить и фирму «Строительная техника и материалы» (СТиМ) из Бреста с ее «Шмелями» на автомобильном шасси и самоходками «Контур».

Никто из перечисленных не скры-

вает, что «малярство» временное. Даже на самых современных дорожных объектах с этим приходится мириться. Через год-два придется перелицовывать всю разметку автодорожной части Крымского моста. Пойдут все те же самоходные разметочные машины на шасси типа «Стрела», Graco, самоходки Hofmann H33 и другие, способные нанести слои разметки из термопластиковых полос с добавлением тех самых стеклянных шариков, дающих высокий коэффициент отражения под фарами в любое время суток и при разных условиях видимости.

После износа придется стесать фрезой на автодорожной части моста остатки нанесенных в 2018 году линий общей протяженностью около 117 км. Там по две полосы в каждом направлении. Краевые линии имеют 20 см

в ширину, осевые — 15 см. Что останется от заданной первоначальной толщины слоя (около 4 мм) через два-три года, судить трудно. Износ уже пошел — трафик приличный. По состоянию на 1 сентября через мост, начиная с 16 мая 2018 года, проехало около 11,5 млн машин, что уже частично сказалось на толщине пласта.

Погодные условия здесь не столь агрессивные, крымский климат мягче, и это положительно скажется на «малярной аппликации», чего не скажешь про северные регионы. Тот же термопластик, износостойкость которого где-то в 5–7 раз

превы-





шает срок службы дорожных красок и который так активно используется дорожными службами всего мира, в российских условиях выдерживает по ГОСТу лишь 20 переходов через ноль по Цельсию. А их весной иногда и за месяц может быть столько же и даже больше.

ЕСЛИ ХОРОШЕЕ, ТО — НАДОЛГО

Упомянутый выше производитель разметочных машин Hofmann обосновался у нас очень прочно. Как уточнили редакции «Автопарка» в компании Dormarke+, динамика продаж последние пять-семь лет была стабильной, но теперь ситуация из-за пандемии изменилась. В этом году план продаж выполнен не полностью, но год еще не закончился, есть надежда на лучшее. Тем более что появилась модель H33-4 со сменной экструдера слева направо и обратно в течение 5–10 минут. Из-за пандемии ввезти новинку в Россию у Dormarke+ пока не получилось, но потенциальные клиенты машиной уже заинтересовались.

Привлекательность в том, что исполнение H33-4 удобнее в плане безопасности, поскольку в операционном процессе можно обойтись без выезда на встречную полосу. Пока такая техника еще на полпути к нам, в регионах достойно служат машины предыдущих поколений, отрабатывая сверх паспортных нормативов по 2–3 ресурса. Правда, их эффективность оставляет желать лучшего: во-первых, старые машины имели воздушный принцип действия — компрессор создавал



1. Установка Bogum с оборудованием для нанесения пластиковой разметки на шасси Iveco Eurocargo.
2. Эмалы для разметки хотя и самые дешевые, но по ресурсу они самые недолговечные.
3. Такой парк разметочной техники, как у компании «БРИЗ-Центр», имеется далеко не в каждом регионе...
4. На отслужившую свое, но еще в рабочем состоянии ходовую базу Hofmann H33D поставили новую установку для нанесения разметки Graco GN 833.

в баке давление, и краска через пистолет распылялась на дорогу. Это не очень экономично, КПД низкий. Во-вторых, много краски улетает в воздух, что увеличивает расход материала. Поэтому сейчас используют насосы, которые под высоким давлением просто вбивают краску в асфальт.

Встречаются и «комбинашки», когда на старые самоходки местные Кулибины ставят новое оборудование других производителей. Автор этих строк в одном из курортных городов у Черного моря не смог пройти мимо «инженерного шедевра», где на «нем-

ца» посадили «американца»: на отслужившую немецкую модель Hofmann H33D местные умельцы поставили новую гидравлическую установку для нанесения разметки Graco GN 833. Американский производитель продает готовые комплекты, которые можно ставить на любую ходовую базу, даже на пикапы. Правда, поставляет такое оборудование без емкости для краски. В России самая старенькая машина работает в Оренбурге, где Hofmann 1993 года выпуска ходит с насосом Graco.

В ГРУППЕ МАЛЕНЬКИХ ТИРАЖЕЙ

Отечественные производители тоже не отсиживаются. Революционного прорыва с инновациями в нынешнем сезоне нет, но сбыт идет. Только в первой половине сентября «Спецдортехника» сообщила об отправке трех разме-



1



2



3

точных машин. Модель «Стрела-К» для нанесения горизонтальной разметки методом высокого давления (ручной, полуавтоматический и автоматический режим) по-прежнему лидирует в спросе. Она имеет автономную силовую установку, тележку с двумя форсунками под краску и стеклошарики, ручной пистолет-раскораспылитель с 15-метровым рукавом. Есть также интеллектуальные наборы — блок управления с журналом производства работ, датчики измерения объема расхода краски и движения стеклошариков.

В Пензу ушла модель «Стрела-К», установка которой смонтирована на шасси «Газель Next». Туда в стандартную комплектацию добав-

1. Самоходка Hofmann H33-4 с системой смены экструдера слева направо и наоборот.
2. Белорусский «Шмель 115» из Бреста с маркировкой завода «СТИМ».
3. Желто-белый окрас пешеходных переходов хорошо вписался в городскую среду.
4. «БРИЗ-Центр» одним из первых в Восточной Сибири начал применять желтые эмали для разметки автодорог региона.

лен насос для перекачки краски. Дорожники Сыктывкара получили «Стрелу» на шасси обычной «Газели» в комплекте с планшетом и специальной программой для оценки степени износа разметки.

К «малярам» Хабаровска отправлена «Стрела» для нанесения дорожной разметки термопластиком с двумя экструдерными головками. Эту установку разместили в кузове популярного в регионе грузовика Hyundai HD 78. Здесь зафиксирован широкий размах комплектации: заказчик взял дополнительно беспроводную гарнитуру для связи оператора, работающего за постом управления в кузове, с водителем в кабине «корейца», а также гидравлический подъемник и комплект котлов «Горыныч» для приготовления термопластика.

С КРАСКАМИ ПОРА РАССТАВАТЬСЯ

От краски наши дорожники постепенно уходят. Она хотя и самая дешевая, но по ресурсу еще и самая недолговечная. Как ответили «Автопарку» в «Росавтодоре», подрядчик обязан восстановить изношенную разметку, если площадь истирания нанесенных краской (эмалью) линий составляет 50%, пластиковых слоев — 25%.

По календарным срокам требования еще жестче. Выполненная из термопластика, холодного пластика с толщиной нанесения



4



1,5 мм и более, штучных форм, полимерных лент разметка должна выполнять свои функции не менее одного года. Что касается «малярства» с термопластиками, холодными пластиками толщиной слоя менее 1,5 мм, там жизненный цикл составляет минимум 6 месяцев, а с красками (эмалиями) — в два раза меньше.

С прошлого года предприятия «Росавтодора» начали применять краски на водной основе, снижающие вредные выбросы в атмосферу за счет уменьшения содержания растворителей. В 2020 г. в арсенале появились термопластики в гранулах. По сути, это полуфабрикат, который подогревают и наносят на проезжую часть — так уходит значительно меньше времени по сравнению с другими видами материалов, а долговечность повышается.

Позаимствованный скандинавский опыт с желтой разметкой оправдался: в снежный сезон желтые линии разметки видны даже при сильных осадках, как при дневном, так и при искусственном ночном освещении дороги. Оправдалось обустройство новой разметки со структурной или профильной поверхностью, которую лучше видно на трассе в темное время суток и осадков. Кроме того, повышается коэффициент сцепления колес с такими местами, а также из-за вибрационного и шумового эффекта при наезде автомобиля

5. Разметочная машина «Стрела-К» завода «Спецдортехника» на шасси «Газель Next» перед отправкой в Пензу.
6. Помимо автономной силовой установки «Стрела-К» получила тележку с двумя форсунками под краску и стеклошарики, ручной пистолет-краскораспылитель.

ЕВГЕНИЙ ПЕТРЮК ДИРЕКТОР КОМПАНИИ «БРИЗ-ЦЕНТР»

Мы стараемся отслеживать мировые тенденции, пользуемся опытом других стран и городов, разрабатываем собственные способы усилить влияние разметки. В этом сезоне ряд новинок, которые мы применяли, связан со световой индикацией. Так, на участках трассы с большой аварийностью по осевой линии вмонтировали в асфальт синхронные светящиеся маркеры. Даже в темноте это дает автомобилистам полное понимание, как выглядит участок дороги. Маркеры автономны — аккумуляторы заряжаются за счет солнечных батарей и начинают работать, когда уровень солнечного света падает ниже определенного показателя. Это регулируется датчиком уровня освещенности. Также мы установили на дорогах Красноярского края проекционную «зебру» и проекционную красную стоп-линию в аварийно-опасных местах. Светящиеся полосы не заменяют традиционную разметку, а дополняют ее. Проекция видна на расстоянии как минимум 150 м, даже ночью и в плохую погоду. Такие инновации уменьшают риск возникновения ДТП.

ВИКТОР ЧАПЛАДЮК ВОДИТЕЛЬ С 40-ЛЕТНИМ СТАЖЕМ

Для водителя результат плачевный, когда разметка истерта шинами или вообще отсутствует, а ты едешь в темное время. Налицо и дискомфорт, и снижение безопасности движения. Вот попробуйте ночью по дороге проехать хотя бы два десятка километров без осевой линии разметки даже не на длиннющей фуру, а на обычном самосвале — глаза на лоб вылезут держаться полосы, расходясь со встречным транспортом. Да еще при этом нужно остерегаться правой стороны проезжей части, по которой, дабы не испачкать туфли в грязи на обочине, кто-то высаживает с дискотеки в соседнем селе. Потому-то к появившимся на дороге машинам дорожной разметки у меня более дружелюбное отношение, нежели к асфальтовым каткам на ямочном ремонте. Может, это чисто психологический фактор, но лично я расцениваю разметку как помощника: постоянно находящегося в поле зрения очерченные линии позволяют визуально держаться не только в пределах полосы, но и в позволенных рамках ПДД.

на разметку с объемным покрытием водитель понимает, что пересек ее границы.

Весьма показательный опыт внедрения инноваций в дорожном «малярстве» накопила сибирская компания «БРИЗ-Центр» из Красноярска. Услугами ее выездных бригад по обустройству дорожной разметки уже не один год пользуются не только в крае, но и в 12 регионах России. Зачастую самые передовые технологии и методики здесь запускают в дело быстрее, чем в Москве и Питере. Там едва ли не первыми в России освоили технологии устройства шумовых полос, структурной разметки, 3D-разметки и многое другое.

Как сообщила редакции Марина Шиликова из пресс-службы предприятия, теперь специалисты компании привнесли на свои объекты еще и интеллектуальные наработки. Благо, опыта, умения и техники, материалов и освоенных методик

имеется предостаточно. Только парк спецтехники здесь насчитывает 39 разметочных машин с маркировкой Hofmann, «ТАУ-С», «СТиМ». Есть даже гидробластер для удаления старой разметки и битумных пятен водой под высоким давлением, который удешевил процесс в два раза в сравнении с фрезой.

Безмолвная доньше разметка стала у сибиряков не только источником шума и даже наигрывать мелодии при наезде колес, но еще и заиграла светодиодными огнями. Такая же экспериментальная проекционная дорожная разметка появилась на 12 участках региональной сети в Свердловской области в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Маркировка, создавая яркие световые коридоры, высвечивается с помощью светодиодных проекторов с цветными фильтрами и заметна при любой погоде. Она не сотрется со временем, хорошо заметна в темное время суток при любой погоде.



Силовая конструкция обновленного Profi Liner строится на сварной раме лестничного типа, усиленной продольными балками и профилированными поперечинами. Составленная из этих элементов «решетка» позволяет использовать меньшие по площади опорные плиты на полу, а значит облегчить и удешевить ремонт. При этом такой фанерный настил больше приспособлен к высоким нагрузкам, чем другие концепции пола. Между прочим, новый Profi Liner адаптирован для нагрузки на ось вилочного погрузчика до 8 тонн, тогда как стандартное значение этого параметра по правилу EN 283 составляет 7 тонн. Плиты настила

крепятся к основанию с помощью высокоэффективного резинового клея, который, по заявлению производителя из Верльте, обеспечивает идеальную герметичность.

Передняя стенка крепится к раме на болтах. Усиленные оцинкованные угловые стойки обеспечивают оптимальную жесткость всего каркаса надстройки и в то же время приспособлены к постоянному контакту с грузом, например штабелируемыми сетчатыми контейнерами. Модернизирован щит для подключения пневматических и электрических кабелей, производить операции по сцепке и расцепке автопоезда теперь удобнее и безопаснее.

По-новому решена защита от удара при подъезде к рампе. Задний бумпер состоит из отдельных компонентов, которые

могут быстро заменяться в случае повреждения. Тем самым сокращаются затраты на ремонт, что, в свою очередь, напрямую отражается на совокупной стоимости владения. Модульная конструкция защиты позволяет перевозчику быстро и легко реагировать на меняющиеся требования к погрузочным рампам и заменять или модернизировать бумперы.

Задние двери с оцинкованными компонентами и видоизмененными уплотнениями производятся на роботизированных производственных мощностях. Это повышает качество и точность изготовления. Производитель также изменил конструкцию заднего портала, теперь стойки уже в базовой комплектации имеют отверстия для поперечной обвязки.

Profi Liner в базовой комплектации оснащается новым тентом. Как и сдвижная крыша Edscha Hybrid, тент имеет в своем составе ремни с арамидным волокном шириной 30 мм — они значительно увеличивают прочность полотна.

СТЕНКА, ПОЛ И ТАКЕЛАЖ

НЕМЕЦКИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ KRONE МОДЕРНИЗИРОВАЛ СВОЙ УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ШТОРНЫЙ ПОЛУПРИЦЕП PROFI LINER, УДЕЛИВ ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ ПЕРЕДНЕЙ СТЕНКЕ, ПОЛУ И КРЕПЛЕНИЮ ГРУЗА > МИХАИЛ НЕВЗГОДИН, ФОТО KRONE

Еще одно эффективное инженерное решение — модернизация шторных роликов, в результате которой уменьшен контакт с внешним уплотнением балки и улучшена подвижность шторы.

Внешняя рама Multi Lock с шагом крепления такелажных приспособлений 100 мм обеспечивает высокий уровень безопасности груза при перевозке. Все полости рамы оцинкованы с предварительной обработкой антикоррозионным покрытием. Для того чтобы уменьшить скопление грязи и влаги в закрытых полостях, в нижней части рамы предусмотрены дополнительные отверстия. Кроме того, закрытый профиль рамы Multi Lock обеспечивает оптимальную непроницаемость по отношению к грузовому отсеку. Это важно в плане защиты груза от хищения.

Оснащение нового «Профи» также включает боковые шторы Safe Curtain, в которых интегрированы высокопрочные полосы из пружинной стали — их поместили в вертикальные карманы из ПВХ в боковых частях тента. Благодаря этой технологии Krone может предложить фиксацию груза с помощью бокового тента, позволяя отказаться от классических вставных реек. Преимущество заключается в том, что обращаться с Safe Curtain стало проще, безопаснее и быстрее, а кроме того, была достигнута экономия веса примерно на 100 кг по сравнению с тентами с обычными вставными рейками. Интегрированные полосы из пружинной

стали выполняют функцию защиты от кражи: если попытаться разрезать тент, разрез будет возможен только в промежутке между двумя вертикальными стальными полосами. Ремонтировать такой тент так же просто, как и обычный боковой тент. Кроме того, теперь исключены производственные травмы, случавшиеся при падении вставных реек.

Разумеется, новый Profi Liner получил надежное и проверенное шасси. Полуприцеп оснащен фирменными осями Krone, они почти не требуют техобслуживания, и поэтому компания-производитель предоставляет на ступицу и балку оси шестилетнюю гарантию без ограничения пробега. Кроме того, у них теперь

всего одно контактное лицо по всем вопросам, связанным с транспортным средством — этот пункт нельзя недооценивать, отмечают в Krone.

1. Рифленая плита в зоне ворот продлит жизнь погрузочной платформе.
2. В тент Safe Curtain интегрированы высокопрочные полосы из пружинной стали.
3. Фанерный настил пола приспособлен к 8-тонной нагрузке на ось погрузчика.
4. Задний буфер состоит из отдельных компонентов, которые могут быстро заменяться в случае повреждения.
5. Оси Krone почти не требуют техобслуживания.





РЕСУРС

ОПЫТ

ЗАЧЕТНЫЙ КИЛОМЕТРАЖ

ШИНЫ GITI GSR 225, GDC 629 > ПОСТАВЩИК: GITI TIRE > ЭКСПЛУАТАЦИОННИК: КОМПАНИЯ «БИЗНЕСБАС»
> ДАТА ПОСТАНОВКИ ПОД НАБЛЮДЕНИЕ: МАРТ 2020 Г.

«АВТОПАРК» СОВМЕСТНО С КОМПАНИЕЙ GITI ПРОДОЛЖАЕТ РЕСУРСНЫЕ ИСПЫТАНИЯ АВТОБУСНЫХ ШИН ДЛЯ МАГИСТРАЛЬНОГО ПРИМЕНЕНИЯ. ВЫДЕЛЕННЫЙ ДЛЯ ТЕСТА БОЛЬШОЙ ТУРИСТИЧЕСКИЙ ЛАЙНЕР YUTONG-6122 ПРОЕХАЛ ПОД НАШИМ НАБЛЮДЕНИЕМ 88 ТЫС. КМ. ДЕЛИМСЯ РЕЗУЛЬТАТАМИ ОЧЕРЕДНЫХ ЗАМЕРОВ > МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА

Осенний полдень. Подмосковный город Егорьевск. Наш подопечный автобус Yutong-6122 с красным логотипом компании «БизнесБас» сверкает в ярких солнечных лучах. Машина только что покинула мойку и готовится к выполнению очередного рейса. За рулем водитель в белой рубашке и ставшем уже знаменитым красном галстуке — таков фирменный стиль пассажирского перевозчика. Что ж, именно сейчас наиболее удачное время для выполнения всех

предусмотренных нашим проектом измерений и общения со специалистами.

К моменту очередного осмотра на одометре 192 593 км. За летний сезон автобус проехал 53 тыс. км. Машина работает на регулярном маршруте, который соединяет Егорьевск с одним из столичных аэропортов. График движения прежний — два рейса в день, это 460 км ежедневного пробега. Летом автобус трижды посетил СТО для планового техобслуживания, кроме того, ежедневно перед выпуском на линию транс-

портное средство проходит проверку исправности тормозной системы, рулевого управления, стеклоомывателей, колес и шин, звукового сигнала. Эту работу выполняют штатные контролеры на собственной СТО «БизнесБас». В общем, сомневаться в техническом состоянии ТС не приходится.

К шинам Giti у механиков и водителей автобуса замечаний нет. Все покрышки на своих местах. Проколов, ремонтов и незапланированных подкачек не было. Средняя величина глубины про-

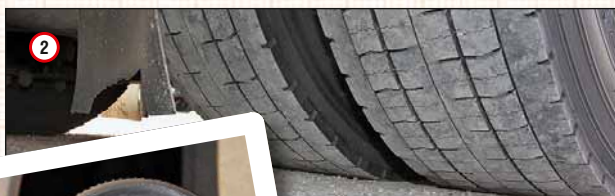
тектора шин на ведущей оси, за которыми мы следим с особым вниманием (модель Giti GDC 629 является новинкой для российского рынка), согласно текущим замерам, составляет 4,5 мм (наибольшее значение — 7,0 мм, а наименьшее — 3,1 мм). Получается, что динамика износа идет на замедление: потеря 1 мм протектора приходится примерно на 15 тыс. км. Стоит заметить, что минимальную остаточную глубину протектора имеют покрышки по правому борту, здесь они изнашиваются более интенсивно, чем на левой стороне. Эту аномалию можно объяснить особенностями эксплуатации автобуса: частым заездом на обочину и уклоном проезжей части в правую сторону.

Исправить картину можно перестановкой колес. Именно такую рекомендацию дают перевозчику в компании Giti. А еще один рецепт для продления жизни шин —

1. Правое наружное колесо ведущей оси имеет повышенный износ. Одна из вероятных причин: особенности профиля проезжей части.
2. Ведущая ось слева: беговая дорожка в полном рабочем состоянии.
3. Давление шин в норме, подкачки не требуется.
4. Шины рулевой оси на испытаниях имеют наилучший задел по ресурсу.

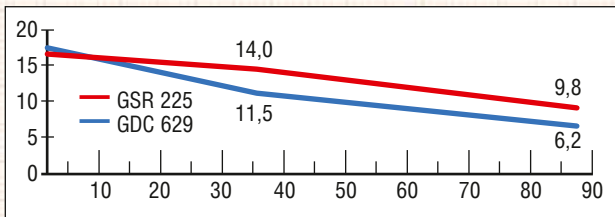
Предыдущий отчет см. «Автопарк» № 5, 2020.





нарезка протектора. Обычно шинные компании рекомендуют делать нарезку канавок заблаговременно, не дожидаясь предельного износа, который для автобусных шин равен 2 мм. Это обусловлено не-

сколькими причинами. Во-первых, чтобы не рисковать, ведь уменьшение слоя протекторной смеси способствует проникновению камней и других острых предметов к нитям стального корда, что приводит к их повреждению и образованию ржавчины. Во-вторых — это своего рода защита от человеческого фактора, от ошибки специалиста, выполняющего нарезку. Однако наш эксплуатационник, основываясь на собственных компетенциях, принял решение не торопить события.



ДАННЫЕ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ

Модель	Начальная глубина протектора, мм	Пробег, км	Остаточная глубина протектора, мм					
			Расположение (см. схему)					
			1	2	3	4	5	6
Gitі GSR 225	16,5	88 593	10,9	9,8				
Gitі GDC 629	17,2	88 593			7,0	6,2	4,5	3,1

МАРЕК ГЛАВАЧ

КОММЕРЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР GITI TIRE В РОССИИ, УКРАИНЕ, СТРАНАХ БАЛТИИ, АРМЕНИИ И ГРУЗИИ

Наш совместный проект с журналом «Автопарк» длится уже шесть месяцев. Автобус эксплуатируется в интенсивном режиме, и при этом машина остается в отличном состоянии. Работой с компанией «БизнесБас» я доволен. Готов прокомментировать текущее состояние тестируемых шин. На момент измерений остаточная глубина протектора шин ведущей оси составила 4,5 мм, рулевой оси — 9,8 мм. Обращает на себя внимание повышенный износ шин правого борта. Это можно объяснить особенностями эксплуатации автобуса, который движется преимущественно по правой полосе и делает много остановок с заездом на обочину. Наша рекомендация — произвести ротацию покрышек. Это, несомненно, продлит им ресурс.



АЛЕКСЕЙ КИМ

ВОДИТЕЛЬ КОМПАНИИ «БИЗНЕСБАС», СТАЖ 26 ЛЕТ

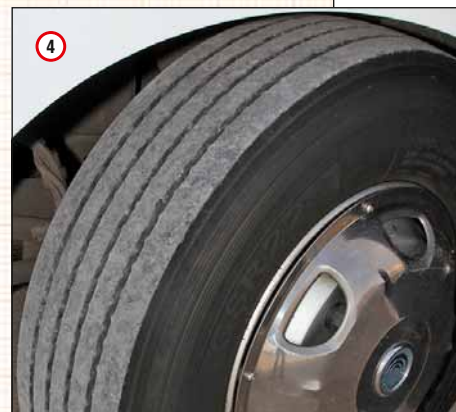
Моя главная должностная обязанность — довести пассажиров до места назначения вовремя, безопасно и с комфортом. Автобус ежедневно выполняет два рейса, все четко по расписанию. Пробег — до 500 км по дорогам разного качества: в основном, маршрут проходит по автомагистралям, но попадаются и участки с неудовлетворительным покрытием. Дороги на маршруте, как правило, свободные. Пробки образуются только на выходных.

Шины, колеса, тормоза наши контролеры проверяют регулярно перед выездом на линию. Давление в шинах всегда в норме, подкачивать ни разу не приходилось. Среди особенностей шин Gitі отмечу низкий уровень шума. Настораживает повышенный износ заднего наружного колеса по правому борту.



Протектор шин рулевой оси (GSR 225) на данном этапе истерся в среднем на 3,0 мм. Износ равномерный, слегка увеличенный в плечевой зоне, где минимальная остаточная глубина рисунка составляет 9,8 мм, что на 6,7 мм меньше первоначальной величины. В данном случае износ 1 мм по беговой дорожке приходится на 15,7 тыс. км. Правая шина изнашивается интенсивнее, чем левая. Как мы уже говорили, это может быть связано с особен-

ностями профиля проезжей части, уклоном в правую сторону. Тем не менее, на данном этапе шины GSR 225 295/80R22.5 в наших испытаниях имеют наилучший задел по ресурсу. Продолжаем наблюдения.



ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ

СПЕЦИАЛИЗИРУЮЩАЯСЯ НА ПОСТАВКЕ НЕРУДНЫХ МАТЕРИАЛОВ КОМПАНИЯ LAGRANGE GROUP ЗА СЧЕТ ЭФФЕКТИВНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СИСТЕМ МОНИТОРИНГА АВТОПАРКА УСКОРИЛА ДОСТАВКУ НА 25%. И ЭТО НЕ ЕДИНСТВЕННЫЙ РЕЗУЛЬТАТ ТЕСНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ПЕРЕВОЗЧИКА С КРУПНЫМ ИНТЕГРАТОРОМ > МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО LAGRANGE GROUP

Сфера деятельности «Группы Лагранж» — поставка нерудных материалов для крупнейших инфраструктурных проектов — строительства автотрасс, авиационных терминалов и взлетно-посадочных полос, площадок под жилые комплексы. Объекты клиентов расположены в Центральном, Северо-Западном и Южном федеральных округах. В среднем, водители компании-перевозчика совершают более 530 рейсов в сутки, суточный пробег достигает 900 км на каждый

грузовик. Автопарк включает свыше 100 единиц техники — тягачи Scania, DAF, КАМАЗ, полуприцепы Grunwald, Wielton.

Изначально перед компанией стояла задача контролировать маршруты, сроки доставки нерудных материалов, а также запустить корректный учет топлива. В 2016 году компания подключила автопарк к системе мониторинга транспорта Omnicomm Online и оснастила технику терминалами Omnicomm Optim и датчиками уровня топлива LLS-AF20310.

На этом этапе перевозчик сократил расход топлива на 8%, ускорил доставку на 25% за счет оптимизации маршрутов и контроля движения транспортных средств. В 2018 году Lagrange Group начала сотрудничество с «Омником Столица» и приступила к переоснащению автопарка с использованием новых датчиков уровня топлива, в результате чего расход топлива удалось сократить еще на 4%. О деталях реализации проекта «Автопарку» рассказали генераль-

ный директор Lagrange Group Денис Максимов и генеральный директор «Омником Столица» Сергей Швыряев.

— Каков средний возраст автомобильной техники в парке компании?

Денис Максимов (Д.М.): В бизнесе самосвалов перевозок очень сложные условия эксплуатации техники и жесточайшая амортизация. Из-за этого мы сократили цикл использования автомобилей до трех лет, средний возраст составляет полтора года. Мы регулярно об-





новляем автопарк, недавно закупили 18 новых тягачей.

— После оснащения парка терминалами Omnicomm расход топлива сократился сначала на 8%, а затем еще на 4%. Из каких составляющих складываются эти цифры?

Д.М.: В первую очередь мы исключили случаи хищения топлива в компании. Также мы самостоятельно анализируем факты недолива на АЗС, поэтому исключили из списка партнеров бренды, которые допускают манипуляции при заправках. И еще одно направление — регулярные тренинги для водителей. Мы контролируем манеру вождения с помощью Omnicomm Online и затем обучаем персонал экономичному стилю вождения.

— Сегодня в транспортном бизнесе много говорят о «человеческом факторе». Какая роль в сокращении расхода топлива отводится квалификации водителя?

Д.М.: Квалификация водителя напрямую влияет на показатели расхода топлива. Именно поэтому в Lagrange Group на постоянной основе проводятся тренинги, обеспечиваются контрольные замеры расхода топлива по каждому маршруту, а новые водители сдают

экзамен перед трудом устройством.

— Платформа Omnicomm Online позволяет контролировать давление в шинах. Вы используете это решение?

Д.М.: Автопарк работает в условиях бездорожья, поэтому часто сталкивается с повреждениями шин (порезы, взрывы). Особенно актуальной является проблема перегрева шин, связанного с потерей давления. В 2019 году Lagrange Group была вынуждена заменить около 30% общего числа шин в автопарке. В среднем, стоимость одной шины составляет 40 тыс. рублей, а простой тягача или прицепа, связанный с заменой покрышки, достигает 3 часов. Используя платформу Omnicomm, мы получили инструмент для контроля технической готовности автопарка и безопасности персонала, техники и грузов.

— Какую долю в общей структуре затрат предприятия занимают расходы на приобретение/обслуживание шин?

Д.М.: Важно понимать, что экономия ни в коем случае не должна влиять на безопасность вожде-



ния. Именно поэтому сейчас активно тестируются датчики контроля давления в шинах. Благодаря данной функ-

ции в компании уже предотвратили несколько возможных ДТП, связанных с перегревом колеса и потерей давления в шине. Последствия взрыва колеса на дороге общего пользования могут быть крайне серьезными, вплоть до угрозы жизни водителю, пассажирам и другим участникам дорожного движения.

— Что можно сказать о влиянии мониторинга Omnicomm на повышение безопасности?

Сергей Швыряев (С.Ш.): В первую очередь, пользователи платформы Omnicomm Online могут отслеживать нарушения скоростного режима, факты резких ускорений, торможений по данным акселерометра и снижать расходы на уплату штрафов, преждевременный ремонт транспорта или восстановление после аварии. Lagrange Group также контролирует манеру вождения водителей и использует эти данные для мотивации и переподготовки персонала. Мы предлагаем систему безопасного вождения

и другим клиентам, особенно она востребована в добывающих компаниях, у перевозчиков опасных грузов, которые обязаны обеспечить сотрудникам обучение бережливому и безопасному вождению.

— С 2020 года перевозчик запускает новые направления магистральных перевозок с привлечением рефрижераторных установок. Какие решения в этой области предлагает Omnicomm?

С.Ш.: Терминалы Omnicomm интегрированы с сертифицированным оборудованием IQFreeze и передают все данные по температуре внутри и снаружи рефрижератора, заданные показатели холодильных установок. Дополнительно можно контролировать расход топлива: сколько всего литров потратила рефрижераторная установка, какой был расход на моточас, сколько моточасов отработала установка, плюс ошибки и сбои в ходе работы установки.

ЛЬВИНЫЙ ЗОВ

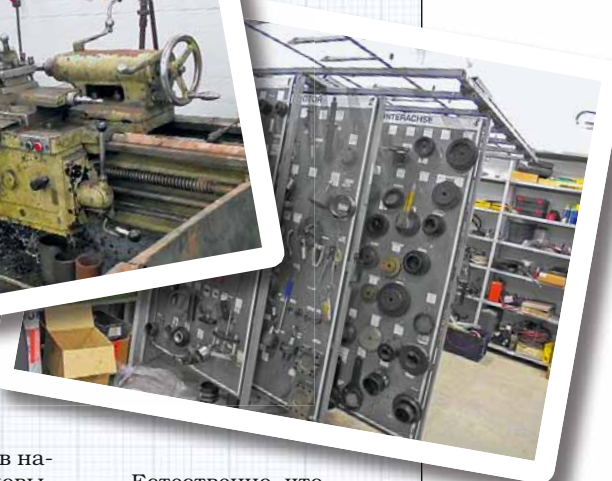
ТЕХНИКА MAN ВПЕРВЫЕ ПОПАЛА В НАШУ СТРАНУ В НАЧАЛЕ ПРОШЛОГО ВЕКА. ЗНАКОМСТВО С ИМПОРТНОЙ ТЕХНИКОЙ СОСТОЯЛОСЬ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ. ЧЕРЕЗ СТО ЛЕТ В ПИТЕРЕ ЗАРАБОТАЛ СБОРОЧНЫЙ ЗАВОД КОМПАНИИ, А ЧУТЬ ПОЗЖЕ ЗДЕСЬ ОТКРЫЛСЯ ФИЛИАЛ MAN В СЕВЕРО-ЗАПАДНОМ РЕГИОНЕ РОССИИ. КАК РАБОТАЕТ ОДИН ИЗ ГЛАВНЫХ ФОРПОСТОВ МАРКИ ОТ КАЛИНИНГРАДА ДО СЫКТЫВКАРА В НЫНЕШНИХ УСЛОВИЯХ?

› МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО АВТОРА



Мощное дилерское предприятие вступило в строй в 2017 году. Расположено оно в Санкт-Петербурге, п. Шушары на Московском шоссе, площадь занимаемой территории составляет более 28 000 м². Из них непосредственно на станцию приходится чуть более 5000 м². Ремзона была спроектирована с учетом всех современных тенденций материнской компании MAN. Здесь 12 сквозных проездов, шесть из которых оборудовано смотровыми канавами. Правое крыло отдано под обслуживание автобусов. Для удобства работы с силовыми установками автобусов в нескольких канавах предусмотрены боковые карманы. Отдельного внимания заслуживает линия диагностики автомобилей, оборудованная стендом проверки тормозов с системой имитации нагрузки на ось, постами контроля люфтов в подвеске и дымомером для дизельных двигателей. Для клиентов, желающих лично присутствовать при дефектовке автомобиля, организован отдельный пост диалоговой приемки.

Вообще, станция является центром компетенции автобусов в Северо-Западном регионе, так как на Петербург и Ленинградскую область приходится большая часть всех поставленных за последнее время в Россию автобусов марок MAN и Neoplan.



Когда в городе проходят крупные выставки или мероприятия, в которых занято большое количество автобусов, сервис переходит на круглосуточную работу.

А еще среди подопечных СТО те машины, в чьих моторных отсеках установлены двигатели MAN. Например, транспортные средства отечественного производства. Приветливо тут встречают и заслуженных старичков. В день посещения станции я увидел городской ЛиАЗ-5292, его «сердце» родом тоже из Германии. Может, поэтому он еще в строю?

Городские автобусы не имеют права долго стоять в ремзоне, поэтому дилерское пред-

приятие практикует выезд своих механиков непосредственно в автопарк. Для этого у филиала есть два грузовых фургона, которые наштабированы под завязку специнструментом, запчастями и необходимыми расходниками. Автобусы с газовыми моторами тоже пока обслуживают на базе клиента.

Левое крыло отдано на откуп грузовикам и спецтехнике на шасси

MAN. Рядом — кузовной участок. Для сложных кузовных ремонтов в наличии стпель с силовыми башнями для правки рам и платформенный стпель для вытягивания кабин. Кстати, в покрасочном боксе кузовного цеха можно выкрасить большой туристический автобус целиком. А если нужен оперативный локальный ремонт, связанный с надстройками, в ремзоне имеется даже собственный небольшой станочный парк.

Естественно, что на дилерском предприятии стараются минимизировать временные затраты клиентов. Например, при обслуживании мусоровозов клиент пригоняет в «МАН Трак энд Бас РУС» машину, собственные механики занимаются обслуживанием шасси, сюда же приглашаются специалисты по надстройке. Ненужный перепробер

1. Склад техцентра насчитывает более 3000 артикулов.
2. Механики занимаются обслуживанием шасси, одновременно с ними работают специалисты по надстройке.
3. ЛиАЗ- 292. Его «сердце» родом тоже из Германии, вот почему он на станции.
4. В ремзоне имеется даже собственный небольшой станочный парк.



исключен. Клиенты это ценят.

Сегодня одни из самых маржинальных сфер автобизнеса — горно-добывающая и лесозаготовительная отрасли. Традиционно они находятся вдали от цивилизации и сервисов. И здесь на выручку опять прихо-

дит выездной сервис компании. Северо-Западный филиал охватывает такие города, как Архангельск, Воркута и другие. Туда, к клиенту, и отправляются фирменные фургонно-техстанции со специалистами. Если неприятность приключится с машиной в прямой до-



сягаемости станции, ее на эвакуаторе отбуксируют на базу.

Но главная задача предприятия — наглядно доказать малому





АННА ШУЛЬГИНА
ДИРЕКТОР СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО ФИЛИАЛА
«МАН ТРАК ЭНД БАС РУС»

В нашем регионе интересно работать, поскольку самые крупные дилерские центры конкурентов расположены тоже в Питере, буквально через дорогу от нас. Что мотивирует нас быть лучше, быстрее, качественнее и еще ближе к клиенту день за днем. Всем нашим клиентам мы говорим: сервисные услуги занимают менее десятой части затрат на обслуживание автомобиля. Доверьте их профессионалам, и вы получите безотказную работу техники, экономию ваших средств и времени.



и среднему бизнесу, что обслуживание техники в условиях фирменного сервиса не так затратно, как им кажется. Во-первых, к услугам большой выбор сервисных контрактов и высококвалифицированный штат мастеров. Это не фигура речи. В мире более 700 дилерских станций MAN. Все сотрудники этих предприятий не просто обучены и сертифицированы по высоким немецким стандартам, но и соревнуются друг с другом за звание лучшего специалиста в мире. Много лет механики питерского филиала входят в топ-10 лучших специалистов

MAN. Во-вторых, полный чек-лист со всеми техрекомендациями. В-третьих, подключение к фирменной телематике MAN Pride.

Никто не сомневается в качестве новых оригинальных деталей MAN. Но они не всегда по карману частным владель-

цам техники. Поэтому производителем предлагается линейка запчастей MAN серии ecoline — узлы и детали, восстановленные в заводских условиях. Вдобавок на них распространяется два года гарантии. Кстати, раз я их упомянул, скажу, что по оценке специалистов техцентра, оборачиваемость склада запчастей станции достигает семи раз за год. Для справки:

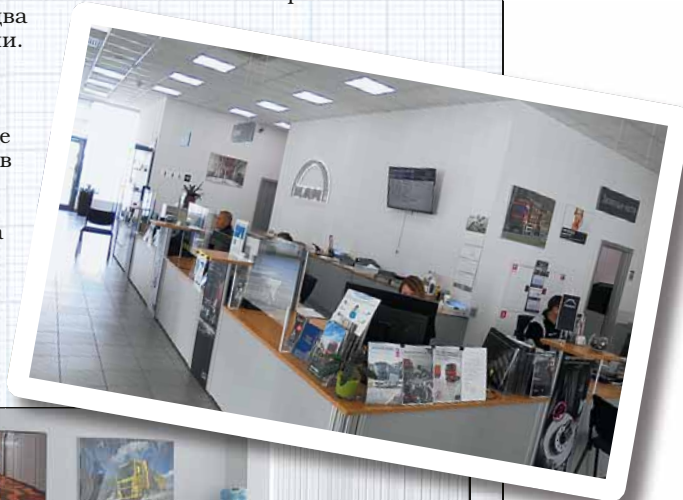
склад насчитывает более 3000 артикулов. Этот показатель не уменьшился даже во время недавних коронавирусных «карантинов», когда машины у многих клиентов стояли на приколе.

1. Эвакуаторы АМПП доводят до ума в модификационном центре питерского филиала.
2. На Питер и область приходится до 85% всех поставленных автобусов MAN и Neoplan.
3. Для выездного сервиса есть два грузовых фургона, которые оснащены специальным инструментом.
4. Комната ожидания для водителей: телевизор, пресса, кофе-автомат, Wi-Fi.

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ООО «МАН ТРАК ЭНД БАС РУС»

(филиал в Санкт-Петербурге)

Площадь сервисной зоны, м ²	5000
Количество постов	22
Ассортимент склада запчастей	3000
Стоимость нормо-ч ТО, руб.	от 1800
Режим работы	8:00–21:00
Специальные услуги	модификационный центр, услуги по сложной доработке техники
Услуги для водителей	комната отдыха, туалет, телевизор, пресса, кофе-автомат, Wi-Fi





ДОРОГАМ — ВЫСОКИЕ ТЕХНОЛОГИИ



ЛУКОЙЛ и ГК «Северавтдор» заключили соглашение о сотрудничестве, целью которого является повышение качества и надежности автомобильных дорог Ханты-Мансийского автономного округа — Югры. Документ подписан в Сургуте генеральным директором

АО ГК «Северавтдор» Валерием Фомагиным и заместителем генерального директора по продажам ООО «ЛЛК-Интернешнл» (100% дочернее общество ПАО «ЛУКОЙЛ») Расимом Амиралиевым. Соглашение стало продолжением научно-технического взаимодействия партнеров в области разработки высокотехнологичных битумных материалов и инновационных методов проектирования асфальтобетонных смесей.

По завершении подписания состоялась укладка опытно-экспериментального участка автомобильной дороги Нижневартовск — Радужный в Нижневартовском районе ХМАО-Югра. Для строительства использовали асфальтобетон с добавлением современного полимерно-битумного вяжущего материала, разработанного ЛУКОЙЛом с учетом суровых климатических условий округа и его удаленности. Наряду с высокими эксплуатационными характеристиками полимерно-битумное вяжущее от компании «ЛУКОЙЛ» обладает еще одним важным преимуществом — сохраняет качество при транспортировке на расстояния до 3 тыс. км.



УДОСТОЕН ЧЕСТИ

Концерн ZF был удостоен четырех наград за производительность от компании DAF Trucks в рамках ежегодной специализированной премии, объединяющей поставщиков комплектующих для конвейера. ZF получил самый высокий титул — «Мастер» — за узел сцепления. Немецкий производитель также получил премию «Лидер» за компоненты трансмиссии, а также награду за амортизаторы и модули шасси.

Новое подразделение ZF по системам управления коммерческими транспортными средствами, сформированное в результате недавнего приобретения Wabco, также добавило к общему счету награду «Лидер» за производительность. Компания DAF Trucks признала значительные улучшения качества и производительности компонентов Wabco по сравнению с предыдущим годом, подняв рейтинг от «Победителя» до «Лидера». Кстати, этой награды были удостоены менее четверти поставщиков DAF.



НА ЦИФРОВОМ ПУТИ

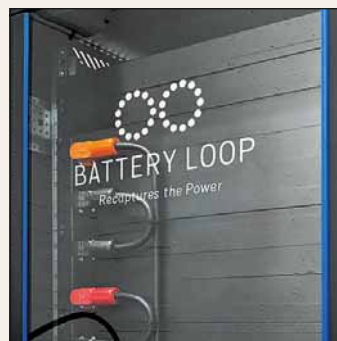
В Финляндии стартовали продажи умных шин Nokian Tyres Intuitu. Технология Intuitu доступна для установки на отдельные типы шин для сельскохозяйственной техники и промышленных тракторов. Решение включает в себя оборудованные датчиками умные шины и мобильное приложение. Всё, что нужно для начала работы — это сделать заказ на такие шины и скачать приложение. В приложении отобразится текущее положение шин, давление и температура в них. Владелец автопарка может пригласить к использованию приложением любое количество водителей, менеджеров и подключить к нему любое количество транспортных средств, по мере надобности. Технология предоставляет водителю актуальные данные и оповещения о состоянии шин текущего транспортного средства, а директору автопарка — сводные аналитические данные для получения максимальной отдачи от используемых шин. Кроме того, производители автомобильной и специальной техники получают дополнительное преимущество от внедрения умных шин, монтируемых по принципу «ставь и работай», выгодному покупателям и повышающему уровень их лояльности. Более того, регистрация умных шин в приложении Intuitu продлевает их гарантийный срок.



ТЯГОВЫМ БАТАРЕЯМ — ВТОРУЮ ЖИЗНЬ

Volvo Buses и Stena Recycling, дочерняя компания Battery Loop, совместно работают над разработкой вторичного использования аккумуляторов электробусов Volvo. Высоковольтные батареи будут повторно использоваться в качестве накопителей энергии в течение ряда лет, например в зданиях и на зарядных станциях. Фоном для сотрудничества является продолжающийся рост использования аккумуляторов, особенно в автопроме. Это сотрудничество ставит Гётеборг на передний план в области повторного использования химических источников тока, емкость которых стала слишком ограничена для эффективного движения автобуса, но ее более чем достаточно для статического использования в целях накопления энергии. Реставрация аккумуляторов означает, что можно сохранить природные ресурсы, поскольку нет необходимости производить новые аккумуляторы для хранения энергии.

Подписанное соглашение имеет глобальный охват. Оно распространяется на все аккумуляторные батареи, за которые Volvo Buses отвечает в своих электробусах во всем мире. На сегодняшний день большинство этих ТС находятся в Европе, но ожидается, что количество электрифицированных автобусов будет расти и в других частях мира.



ХОЛОД — ФАРМАЦЕВТАМ

Thermo King расширил свой ассортимент решений для временного хранения, которые могут удовлетворить потребности фармацевтической отрасли в рамках разработки вакцины против COVID-19. Фармацевтические компании, участвующие в клинических испытаниях на финальной стадии, ожидают, что им потребуется точное регулирование температуры для защиты своей продукции — вплоть до -70°C . Производитель холодильного оборудования и его партнеры по всему миру могут предложить решения для временного хранения вакцин и обеспечить непрерывное регулирование температуры, безопасность и отслеживание с помощью современной телематики. Помимо запуска решений для хранения с применением холода Thermo King помогает клиентам определить способы увеличения ассортимента сухого льда, который часто используется при транспортировке и хранении вакцин, но имеет определенные ограничения. Стоит отметить, что, по данным ВОЗ, почти 20% чувствительных к температурному режиму товаров медицинского назначения повреждаются во время транспортировки, а 25% вакцин достигают места назначения испорченными из-за перебоев в поддержании холодильной цепи.



КЛИМАТИЧЕСКИ НЕЙТРАЛЬНО

Использование в качестве источника энергии водорода обеспечивает безопасную для климата транспортировку сырья и товаров. Bosch делает важный шаг в этом направлении, разрабатывая топливные элементы для трансмиссии, которая будет использоваться в коммерческом транспорте. Серийное производство по планам будет запущено в 2022–2023 годах. Применение топливных ячеек в трансмиссиях Bosch для грузовиков проложит путь для интеграции аналогичного решения в легковых автомобилях, что сделает топливные ячейки неотъемлемой частью трансмиссий будущего. Эксперты Bosch называют семь причин, почему водородные топливные элементы являются важными факторами становления будущей мобильности: климатическая нейтральность, потенциал применения, эффективность, стоимость, инфраструктура, безопасность и, наконец, вопрос времени. Производство водорода — проверенный и технологически простой процесс. Это означает, что его можно быстро масштабировать для удовлетворения высокого спроса. Кроме того, топливные элементы в настоящее время достигли необходимой технологической зрелости для их коммерциализации и широкого использования. По мнению Совета по водородным технологиям, водородная экономика может стать конкурентоспособной в ближайшие десять лет при условии наличия достаточных инвестиций и политической воли.



ГАЗОМОТОРНАЯ СПЕЦИФИКАЦИЯ

Поддерживая перевод коммерческого транспорта на альтернативные источники энергии, Total напоминает об одной из своих актуальных разработок — линейке смазочных материалов для грузовой техники, работающей на газовом топливе, Total RubiaA Gas, недавно ставшей доступной для российского рынка.

Первое масло из этой линейки, доступное для покупателей, — минеральное для тяжелонагруженных газовых двигателей Total RubiaA Gas 5M 15W-40 — полностью отвечает стандарту Cummins CES 20074 и соответствует требованиям Isuzu. Оно имеет высокую термическую стабильность и стойкость к окислению кислородом и оксидами азота. Пониженная зольность (0,5%) позволяет избежать нагара на свечах зажигания и образования отложений в камере сгорания. Total RubiaA Gas 5M 15W-40 проявляет превосходную вязкостную стабильность во время работы, обеспечивая эффективную защиту двигателя в жестких условиях работы.

На данный момент в России одним из лидеров по внедрению газовых двигателей является ПАО «КАМАЗ» — стратегический партнер Total, в том

числе в части исследований и разработки инновационных продуктов для тяжелой техники. Уже несколько лет КАМАЗ использует газовые двигатели Weichai WP7NG в своих автобусах, а также разрабатывает новое поколение газовых и газодизельных двигателей с повышенной энергоэффективностью на базе двигателя P6.





УПРАВЛЯТЬ СИСТЕМНО

Единое устройство для управления всей климатической системой автомобиля разработала немецкая компания Eberspaecher. Миниатюрный блок EasyStart Clim позволяет контролировать режим работы кондиционера, подогревателя и отопителя, полностью отвечая современным требованиям к интерфейсу.

Климатический контроль — важная составляющая комфорта в современном коммерческом транспорте, поэтому требования к температурному режиму в салонах и кабинах весьма строгие. Вне зависимости от класса и сферы использования ТС, водителю и пассажирам зимой должно быть тепло, а летом — прохладно.

Сегодня на рынке предлагается широкий ассортимент автономных отопителей, пред-

пусковых подогревателей и кондиционеров российских и зарубежных производителей для оборудования новой и дооснащения находящейся в эксплуатации техники. Эксперты отмечают, что потребители уже редко заказывают установку одного вида оборудования. В сегменте пассажирских перевозок и автокемперов все чаще речь идет о комплексном решении, которое позволяет в мороз облегчить пуск двигателя, поддержать комфортную температуру в салоне, а в жар-

кую погоду наполнить салон или кабину машины прохладой. В некоторых случаях установка сразу нескольких видов климатического оборудования на машину — это осознанная необходимость. Например, предпусковой подогреватель, автономный отопитель и кондиционер — обязательное трио для автомобиля скорой помощи, где медицинская бригада и пациент должны чувствовать себя комфортно. Согласитесь, проще, когда управление всеми компонентами климатической

системы сосредоточено в одном устройстве.

В немецкой компании Eberspaecher давно подметили эту тенденцию и специально для российского рынка разработали миниатюрный блок EasyStart Clim, в котором инженерам удалось объединить управление всем климатическим оборудованием, находящимся на борту.

До разработки единого устройства каждый вид оборудования имел собственное устройство управления (например, EasyStart Select, EasyStart Timer), что было неудобно как для монтажа, так и для управления (одно устройство позволяет управлять максимум двумя девайсами). Установка каждого устройства требовала дополнительного места в салоне и увеличивала время и стоимость монтажа.

Теперь с новым EasyStart Clim необходимость в нескольких устройствах полностью отпадает, достаточно одного, единого пульта. Новинка удобна в управлении, предусмотренные режимы позволяют



1. Единое устройство управления всей климатической системой автомобиля EasyStart Clim монтируется на приборную панель.
2. До разработки единого устройства каждый вид оборудования имел собственное устройство управления.
3. Для выполнения монтажных и сервисных работ лучше обращаться на авторизованные СТО.
4. Предпусковой подогреватель, автономный отопитель и кондиционер — обязательное оборудование для автомобиля скорой помощи.



легко взаимодействовать с системой кондиционирования (сплит-система типа Vetronic или Kalori), жидкостным подогревателем Hydronic, воздушными отопителями Airtronic (предусмотрена возможность подключения «фенов») и даже независимыми отопителями салона Zenith/Xeros, которые часто называют теплорадиаторами неавтономного типа.

Пульт управления имеет габариты 82х37х12 мм, он рассчитан на два уровня напряжения: 12 или 24 В. Блок легко размещается на приборной панели и органично вписывается в интерьер кабины, находясь в поле видимости водителя. На лицевой панели нового девайса морозостойкий OLED-дисплей и всего шесть функциональных клавиш, которые управляют включением оборудования, обеспечивают переход по разделам меню, изменение заданной температуры и скорости воздушного потока. При помощи EasyStart Clim можно настроить три значения времени пуска, назначив их в пределах одного рабочего дня, или распределить по выбранным дням недели. Как и в любое другое устройство управления Eberspächer, в пульт EasyStart Clim заложена сервисная функция — информирование о возникшей неисправности.



Вообще, инновационные концепции управления приобретают все более важное значение, поскольку в наше время мобильных технологий пользователи предъявляют высокие требования к удобству интерфейса.

Облегчая повседневную жизнь пользователей, компания Eberspächer предлагает своим клиентам устройство EasyStart Text+, которое также было специально разработано для российского рынка. Это решение дает возможность управлять компонентами системы автономного отопления Eberspächer на любом расстоянии, используя текстовые сообщения или бесплатное приложение для смартфона (iOS или Android).

Стоит отметить, что программное решение регулярно обновляется. Актуальная версия дает пользователю



самый широкий выбор настроек. В EasyStart Text+ имеется три не зависящих друг от друга ячейки таймера. В каждой можно запрограммировать пуск подогревателя в выбранное время, в определенные дни недели, запрограммировать время работы подогревателя и режим работы (прогрев только двигателя либо двигателя и салона). Интерфейс устройства дополнен сервисными сообщениями. Температура охлаждающей жидкости определяется по показаниям температурных датчиков подогревателя, напряжение АКБ — по значению напряжения в бортовой сети на входе в устройство. Помимо всего прочего в EasyStart Text+ есть возможность проведения диагностики отопительных приборов, как воздушных, так и жидкостных.



Какое бы устройство ни выбрали, специалисты компании Eberspächer не рекомендуют устанавливать такие устройства самостоятельно. Процесс установки достаточно сложен, и даже на сервисе установка оборудования занимает одну-две рабочие смены. Установка же неподготовленным специалистом может привести не только к порче монтируемого оборудования, но и к проблемам с автомобилем. Поэтому для выполнения монтажных и сервисных работ лучше обращаться к авторизованным сервисным партнерам, со списком которых можно ознакомиться на официальном сайте компании.

Михаил Ожерельев
Фото Eberspächer



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ EASYSTART CLIM

Рабочее напряжение, В	12/24
Габариты, мм	82х37х12
Допустимая температура окр. среды, °C	-40...+70
Температура окружающей среды для ЖК-дисплея	При температурах ниже -20 °C отображение информации происходит с замедлением, интервал между проблесками символов увеличивается, при температурах выше +70 °C ухудшается контрастность





ГРУЗОВИК И ОБЛАКО

В обществе не смолкают споры вокруг негативной роли коммерческого транспорта в безопасности и экологии. Позицию автопроизводителей в этой ситуации могут усилить креативность и инновации. О своих перспективных технологических разработках, уже опробованных на практике и только готовящихся к внедрению, концерн Continental рассказал на онлайн-конференции.

Форсируя маркетинговые усилия, чтобы привлечь внимание как можно большего количества потребителей и лишней раз напомнить о своей продукции в вялой посткоронавирусной деловой среде, немецкий производитель шин и компонентов провел онлайн-конференцию под названием «Неделя коммерческого транспорта Continental». Вещание было разделено на семь информационных сессий. Содержание целиком и полностью было посвящено тематике чистого

и безопасного коммерческого транспорта. Стоит отметить, что мероприятие по охвату тем и аудитории такого масштаба проводится концерном впервые.

2020 год, без всяких сомнений, несет вызовы для автопрома и транспортной индустрии. К ним относятся как неопределенность в развитии экономики, так и появление новых ограничительных правовых норм относительно окружающей среды. С главной речью выступил руководитель бизнес-подразделения коммерческих автомобилей и по-

слепродажного обслуживания Continental Жиль Мабир. Смысл его речи сводится к тому, что кризис одновременно с проблемами привнес в деятельность компании и новые стратегические возможности. «Ситуация в последнее время диктовала

компании жесткие правила, сложные цели и кратчайшие сроки. В сложившихся условиях нужно срочно создавать более безопасный и экологичный транспорт с подключенными эффективными сервисами», — подчеркнул он.

1. Continental взял курс на усложнение электронной архитектуры и построение многослойных логических приложений.
2. Жиль Мабир, руководитель бизнес-подразделения коммерческих автомобилей и послепродажного обслуживания Continental.
3. Георг Фесслер, вице-президент по продуктам и системам для коммерческих ТС.
4. С возросшим трафиком и плотностью движения грузовики нуждаются в новых инструментах для обеспечения безаварийного вождения.



1



Перед автопарками встала задача широкого использования CO₂-нейтрального транспорта. Текущая ситуация с безопасностью на дорогах также не улучшается. С возросшим трафиком и плотностью движения грузовики нуждаются в новых инструментах для обеспечения безаварийного вождения.

Для решения означенной задачи компания взяла курс на усиление электронной архитектуры и построение многослойных логических приложений, где требуются мощные аналитические процессоры, продви-

нутые коннективные технологии и системы датчиков, которые отвечают за машинное зрение.

ЗРИТЕЛЬНЫЙ ЭФФЕКТ

Вице-президент по продуктам и системам для коммерческих ТС Георг Фесслер сообщил, что транспортный бизнес страдает от серьезной нехватки водителей, низкой рентабельности и роста числа несчастных случаев. Постоянно развивающиеся технологии транспортного зрения предоставляют новые возможности для решения некоторых из этих проблем. В первую очередь нужно продолжать снижать стоимость владения, увеличивая тем самым доходность транспортных компаний.

В этих целях эксперты компании ведут поиск примеров из практики эксплуатации ТС, которые помогают выработать решения для создания новых горизонтов технического зрения. Грузовики должны эффективно распознавать сторонние объекты, классифицировать их, определять расположение в пространстве, распознавать движение объектов и даже определять намерение этих объектов, предвосхищая их дальнейшие действия. Диапазон зрения машины теперь расширяется на все направления. Автомобиль обязан замечать всё, что происходит по сторонам, внутри и снаружи. Его зрение должно проникать далеко за пределы зоны видимости человека, чтобы предотвращать аварийные ситуации.

Обеспечить эту функцию помогают радары и цифровые камеры. На их основе сегодня базируются такие системы, как ассистент экстренного торможения и предупреждение о выходе с занимаемой полосы. Интересный факт: в свя-

зи с тем, что автоматические функции все настойчивее возлагают на себя ответственность за управление, чисто информационные системы постепенно вытесняются с рынка и заменяются активными ассистентами, способными вмешаться в управление в критической ситуации.

Усовершенствованное восприятие включает ряд важных функций, которые непосредственно несут ответственность за спасение жизней пешеходов и велосипедистов. Для этого предлагается круговой обзор автомобиля, а в ближайшее время грузовики будут оснащаться не только информационной системой о слепых зонах, но и активной функцией автоматического маневрирования в узких пространствах. Наиболее важным нововведением является ассистент левого поворота, помогающий во время проезда перекрестков.

ИНТЕРАКТИВ С ВОДИТЕЛЕМ

Сегодня системы наблюдения за состоянием водителя способны анализировать поведение человека за рулем, опре-

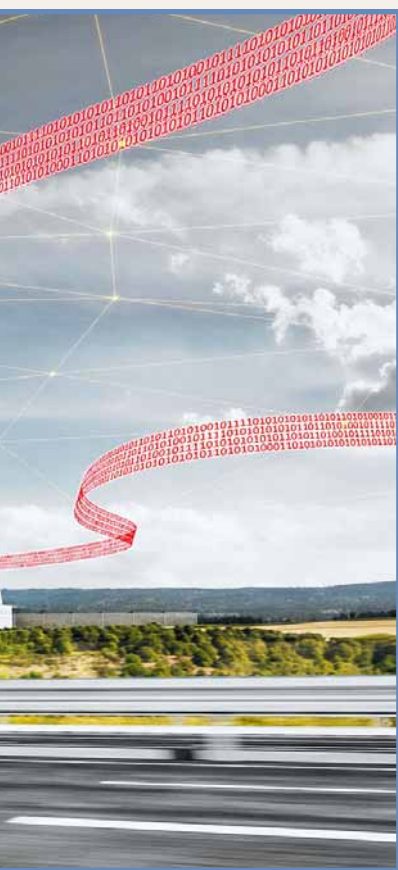
делять скорость его реакции, а также анализировать манеру управления. На основе этих данных компьютер просчитывает ситуацию и в случае критической усталости/фазы дремоты предупреждает звуковым сигналом. Мониторинг следующего поколения будет способен разобраться с тем, как чувствует себя пилот во время движения, и даже понять, насколько удовлетворительным в данный момент является состояние его здоровья. Также, при необходимости, водитель будет предупрежден об отвлекающих факторах, мешающих надлежащему поведению за рулем.

Большое значение компания уделяет заднему обзору. Грузовик должен хорошо видеть, что происходит вокруг него — не только впереди, по бокам, но и сзади. Таким образом, предупреждается большинство аварий при движении задним ходом и при парковках.

ПРОВЕСТИ ЗА ГОРИЗОНТ

Система eHorizon, основанная на анализе топографических

ГРУЗОВИКИ, ОСНАЩЕННЫЕ СТАТИЧЕСКИМ EHORIZON ОТ CONTINENTAL, СЭКОНОМИЛИ БОЛЕЕ ОДНОГО МЛРД ЛИТРОВ ДИЗЕЛЯ, ЧТО ЭКВИВАЛЕНТНО ПОЧТИ 3 МЛН ТОНН CO₂





данных, работает на грузовиках различных производителей во всем мире с 2012 года. Уже более 500 тысяч коммерческих автомобилей оснащены данной системой. Информация, обеспечиваемая eHorizon, помогает оптимизировать также и другие функции электронных помощников. Новое поколение анализирует транспортный поток и помогает экономить больше топлива. Подсчитано, что гру-

зовики, оснащенные комплексами eHorizon от Continental, сэкономили более одного миллиарда литров дизеля, что эквивалентно почти 3 млн тонн CO₂. В этом направлении Continental плотно сотрудничает с многочисленными известными автопроизводителями из Европы, Азии и США.

Цифровой «горизонт» передает информацию о деталях предстоящего маршрута в бортовую сеть автомобиля, основываясь на топографических данных от облачного сервиса HERE Technologies и сигналов GPS. Грузовик автоматически соотносит полученную ин-

формацию со стилем вождения и скоростью. Применение адаптивного круиз-контроля или прогнозируемое управление трансмиссией во избежание ненужных переключений передач не являются единственными приложениями, куда производители грузовиков могут внести прогрессивные усовершенствования с помощью данной системы. Перевозчики также способны использовать информацию от eHorizon, например, для оптимизации процессов нейтрализации отработавших газов и, таким образом, достичь еще большего экономического и экологического эффекта.

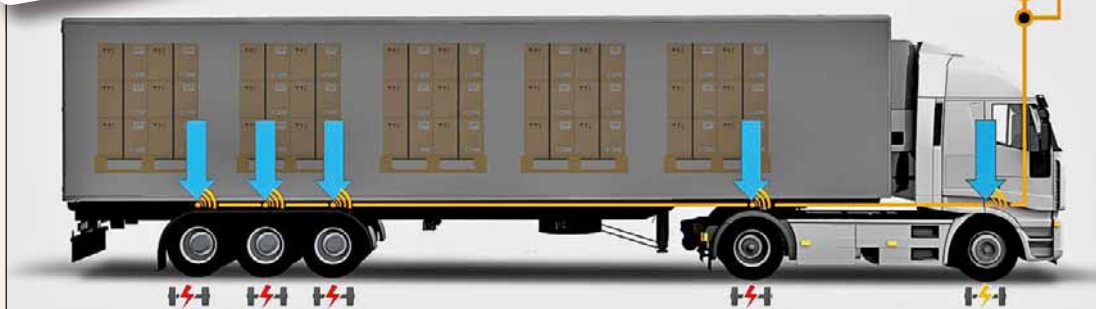
ПРОТИВ АТАК

Основываясь на результатах собственного исследования в области кибербезопасности, Continental пришел к следующим выводам. Несмотря на то, что цифровизация быстро развивается, общее понимание необходимости защиты от кибератак все еще находится в примитивном состоянии. «При этом более мелкие компании все еще не решаются вкладывать средства в защиту своего автопарка, — объясняет руководитель отдела исследований и процессов безопасности продукции Continental Матиас Дехм. — Решения, которые более точно соответствуют их потребностям и бюджетам, а также недавний европейский пакет правового регулирования в области кибербезопасности ТС, могут значительно улучшить их положение в этой сфере».

Кибербезопасность должна быть доступной для небольших парков. Обычно приемлемо следующее правило: чем крупнее компания, тем выше осведомленность о проблемах кибербезопасности. Однако в данной сфере существует большой разрыв между крупными игроками и множеством более мелких компаний. Корпорации могут разрабатывать стратегии, нанимать IT-специалистов и агентов, но небольшим компаниям часто не хватает осведомленности и финансовых средств. Эта проблема особенно присуща сектору логистики с низкой доходностью, где каждый цент, потраченный на инвестиции, имеет значение.

По этой причине Continental выпускает доступные масштабируемые решения, позволяющие небольшим автопаркам расширять возможности кибербезопасности по мере их роста. Например, операционный центр, который дает возможность отслеживать, обнаруживать и реагировать на атаки, может быть настроен в соответствии с конкретными требованиями и ресурсами каждого заказчика.

Единые стандарты кибербезопасности — главный шаг для защиты коммерческих ТС. Более трех лет ушло на разработку новых правил ЕЭК ООН. В итоге в разработанных нормах появились требования не только для проверки принимаемых компаний мер. Учитывая постоянно растущий уровень кон-





автономное вождение и приложения, относящиеся к 5G, кибербезопасность будет продолжать приобретать все большее значение.

ОБЛАЧНЫЙ КЛЮЧИК

Continental расширил применение виртуального решения Key-as-a-Service (Ключ как Услуга). Теперь возможности функции станут доступными и для коммерческих ТС. Функция позволяет пользователям открывать свои автомобили и запускать двигатели с помощью простой команды через смартфон или Bluetooth.

Виртуальные ключи можно передавать другим пользователям. У механиков есть возможность получить доступ к кабине и двигателю не беспокоя водителя. Техническое обслуживание обычно совпадает с периодом отдыха водителя, и виртуальный ключ передается через Key-as-a-Service непосредственно на смартфон механика. Интеграция виртуального ключа с IT-системами компании может упростить доступ к ТС и дать больше информации об их использовании. Сегодня примерно 40% всех автомобилей в мире оснащены ключевыми решениями Continental. В 2019 году компания поставила более 34,5 млн таких ключей. Это проверенная технология, и теперь Continental применяет свой богатый опыт, полученный в сегменте легковых автомобилей, и для коммерческих ТС всех размеров и классов.

ТАХОГРАФ С ИНТЕЛЛЕКТОМ

Continental заявляет, что информативные, надежные

и защищенные от несанкционированного доступа данные, генерируемые интеллектуальным тахографом, могут помочь в решении экономических и даже политических задач отрасли и общества.

Пакет мобильности, недавно принятый в Евросоюзе, является прекрасным доказательством того, как точные данные могут помочь в решении текущих задач, таких, например, как контроль каботажного. В этом случае данные, полученные с помощью интеллектуального тахографа второго поколения (модель Continental DTCO 4.1), помогут определить количество поездок за пределами страны проживания. Однако с точки зрения Continental это только один из многих возможных примеров применения, когда подобных рода данные пригодятся как правительству, так и бизнесу.

ВЕС В СИСТЕМЕ

Немцы представили высокопроизводительную и надежную бортовую систему взвешивания (OBWS), которая регистрирует и отображает вес грузовых автомобилей, включая прицепы и полуприцепы. Важность таких измерений возрастает. Регулярная регистрация нагрузки станет обязательной для всех коммерческих ТС Евросоюза с мая 2021 года, в соответствии с директивой 2015/719. Дополнительные возможности OBWS позволят повысить эффективность, выходящую далеко за рамки требований этой директивы и обычных стационарных весов. К 2024 году правила станут еще строже, поскольку процедура взвешивания обязана обеспечивать точные результаты (допустимое откло-



1. Электронные бортовые весы позволяют предупредить о перегрузе машины еще до начала рейса.
2. Данные, полученные с помощью интеллектуального тахографа второго поколения, помогут определить количество поездок за пределами страны проживания.
3. Key-as-a-Service открывает доступ к автомобилям с помощью обычного подключенного к интернету смартфона, что позволяет транспортным компаниям более эффективно управлять своим автопарком.
4. Линейка грузовых шин Conti EcoRegional позволяет транспортным операторам повысить эффективность своих транспортных средств при региональных перевозках.

нение — не более 5%), а передача данных также должна соответствовать уровню безопасности Common Criteria EAL 2.

Чтобы парки могли соответствовать новым правилам, Continental разработал интегрированную систему взвешивания для непрерывного определения нагрузки коммерческих автомобилей. Электронные бортовые весы позволяют предупредить о перегрузе машины еще до начала рейса. Возможности OBWS повышают безопасность движения и защищают инфраструктуру. Перевозчикам предлагаются следующие решения, разработанные для определенных применений: с ультразвуковыми датчиками определения веса на пневморессоре или на амортизаторе, с датчиками на оси для автомобилей с рессорной подвеской. OBWS автоматически собирает данные, перераспределяет их для оценки и делает доступными через цифровой интерфейс, например, в офисе через приложение для смартфона или на дисплее в кабине водителя.

Интеллектуальной весовой системе OBWS может оказать поддержку тахограф. Он получает данные по CAN-шине от датчиков нагрузки на отдельных осях. Затем тахограф предоставляет этим данным оригинальную

цифровую подпись, которая может быть однозначно присвоена конкретному автомобилю. Далее данные о нагрузке передаются через антенну DSRC (выделенная связь ближнего действия) ответственному персоналу. Это существенное преимущество для перевозчиков, поскольку передача данных не требует дополнительных усилий и затрат.

Конечно же, европейский лидер шинной индустрии не мог оставить в стороне свои разработки для коммерческих ТС. Сниженный расход топлива, повышенная износостойкость и увеличенный пробег — в числе главных достоинств новой линейки грузовых шин Conti EcoRegional для региональных перевозок. Модели Conti EcoRegional HS3 будут производиться по технологии Conti Diamond Technique. Значит, эти покрышки будут отличаться оптимизированным рисунком поверхности, измененной геометрией протектора и уменьшенной шириной ламелей для обеспечения равномерного износа. С выходом на рынок линейки Conti EcoRegional Line компания Continental представляет продукт, адаптированный к новым нормам выбросов.

Александр Рожков
Иллюстрация Continental AG

КРАСОТА — ЭТО СИЛА

ЕВРОПЕЙСКИЕ ВОДИТЕЛИ-ДАЛЬНОБОЙЩИКИ ЛЮБЯТ УКРАШАТЬ СВОИ МНОГОТОННЫЕ СЦЕПКИ ПРОИЗВЕДЕНИЯМИ ИЗОБРАЗИТЕЛЬНОГО ИСКУССТВА. НА ТЮНИНГ ГРУЗОВИКА МОЖЕТ БЫТЬ ПОТРАЧЕНА СУММА, ПРЕВЫШАЮЩАЯ ЕГО СТОИМОСТЬ, ОДНАКО РЕЗУЛЬТАТ ТОГО СТОИТ: ЭТО СМОТРИТСЯ ЗНАЧИТЕЛЬНО ЛУЧШЕ НА БОЛЬШОЙ МАШИНЕ, НЕЖЕЛИ НА ОБЫЧНОЙ ЛЕГКОВУШКЕ > МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА

Кабина сияет холодным серебром. Замысловатая роспись, покрывающая цистерны тягача и прицепа, отдает ледяной синевой. Синие тона повторяются в обивке кожаных сидений водителя и второго члена экипажа, а в центре крыши дюжина светодиодных фонариков образует контур звезды. Еще одна звезда парит над правым зеркалом, олицетворяя НЛО, спускающееся с облачного неба. Легко представить, что эта 25-метровая сцепка вот-вот отправится в межпланетное путешествие. Однако миссия у такой привлекательной машины совершенно земная — перевозка грузов по дорогам общего пользования.

Передо мной Xtar — пожалуй, самый навороченный грузовик Mercedes-Benz в Европе. 48-тонный финский автопоезд с 450-сильным тягачом Actros и четырехосным прицепом-силосом Nordic Tank принадлежит маленькой частной компании Kuljetus Auvinen из Хельсинки, руководит которой 50-летний Мика Аувинен, страстный водитель грузовика и многократный лауреат шведского конкурса Nordic Trophy. Традиционно фирма специализируется на перевозке цемента по всей Финляндии. Автопоездов в компании не-

много, пять-шесть одновременно. Зато все они — уникальны.

Тягачи и прицепы полностью вручную переделаны и раскрашены, хорошо известны, потому что непременно являются участниками разных грузовых шоу. Одна из самых известных таких площадок — этап чемпионата Европы по трак-рейсингу в Нюрбургринге. Именно там журналист «Автопарка» вживую познакомился с Xtar и другими незаурядными грузовиками, большинство из которых можно воспринимать не иначе, как произведения искусства. Кстати, источниками вдохновения для таких «железных картин» служат едва ли не все блокбастеры последних лет, в том числе и мультипликационные. А кроме них — рок-звезды, животные, мифические существа и обнаженные красотики — каждый может найти сюжет по вкусу. Даже не верится, что это не специальные шоу-траки, а настоящие рабочие машины. Расписные лакированные бока, хромированные бамперы, крылья и даже самосвалы кузова. Огромные ксеноновые «люстры», десятки ярких лампочек по периметру, множество заказных «примочек» — доведение машины до совершенства ограничено только фантазией владельца и его финансами. И того, и другого, кстати, требуется немало.

На тюнинг грузовика может быть потрачена сумма, превыша-





ющая его стоимость, впрочем, результат того стоит. Креатив сегодня не только собирает огромные бюджеты, но и становится необходимым для преуспевающей компании. Автомобили, пересекающие континенты вдоль и поперек, делают рекламу транснациональной без всякого на то согласования с местными властями. Даже простое оформление машины в корпоративном стиле подчеркивает солидность, авторитет компании, что, естественно, рекламирует ее продукцию и услуги. За примерами ходить далеко не надо. В Германии, например, компания Негра, занимающаяся производством масштабных моделей автомобилей, способствовала появлению целой серии расписанных фур. Здесь

на Гран-при Германии по кольцевым гонкам были и такие. Scania, MAN, Volvo, Kenworth, Mack, Peterbilt, как частные, так и под брендами известных транспортных компаний — не похожие друг на друга, они своими образами подтверждали, что живопись на автомобиле — не ремесло, а настоящее искусство.

Вернемся к нашему знакомому Xstar. Что именно подвигло Мику Аувинена заняться «настенной живописью»,

1. Автопоезд Xtar с тягачом Mercedes-Benz Actros и прицепом-цистерной Nordic Tank принадлежит маленькой частной компании Kuljetus Auvinen из Хельсинки. Xtar остается рабочим грузовиком, развозящим цемент по финским стройкам.
2. Мика Аувинен, владелец грузовика Xtar и четырехкратный лауреат шведского конкурса Nordic Trophy.
3. Источниками вдохновения для мастеров-аэрографов служат едва ли не все блокбастеры последних лет, в том числе и мультипликационные.
4. Компания Негра, занимающаяся производством масштабных моделей автомобилей, способствовала появлению целой серии расписанных фур.





неизвестно, хотя подобная грузовая аэрография в Финляндии стала популярной с конца 1980-х. Свою первую идею Мика реализовал в 90-е годы. Проект Xtar стал десятым по счету. Впервые Xtar был представлен широкой публике в ноябре 2011 года на презентации в Хельсинки. За рас-

краску взялся известнейший

транспортный аэрографист Симо Рикконен, прежде создавший образ под именем Gladiator, основой для которого послужил более ранний Mercedes Actros.

Самая сложная и кропотливая задача художника в проекте Xtar — сделать композицию, в которой органично сочетаются космические сюжеты во всех мыслимых вариациях с мифическими воинами и сказочными чудовищами. «Здесь важен системный подход к задаче, — рассказывает Мика Аувинен. — Нельзя упускать ни одного элемента автомобиля, рисунок должен гармонировать с кузовом. Очень важно учитывать, что поверхности цистерны не плоские, а имеют рельеф. Объем должен помогать в восприятии картины, а не мешать этому. Удачный рисунок — это хороший инструмент для привлечения новых клиентов».

Для создания подобных шедевров из стандартных грузовиков требуется много времени и усилия десятков людей. Заказанное шасси с завода сначала отправляется на кузовную фирму. Там оно разбирается, а рама,

кузов и кабина окрашиваются в основной цвет. Разобранная полностью кабина перевозится в мастерскую художника, а помимо росписи обретает и новую начинку. Скажем, установкой аудиосистемы и обивкой интерьера кабины занимаются специальные ателье. Параллельно заказываются десятки хромированных деталей — также у нескольких фирм.

После того как картина готова, ее покрывают лаком. Лак сглаживает ступеньки, образованные слоями краски, и защищает рисунок от повреждения, придает ему насыщенность и глубину. Пластиковые детали автомобиля покрываются лаком отдельно. На этом многие останавливаются. Но после нанесения лака не все ступеньки сглаживаются. Чтобы их не было, поверхность полируется. После этого слой лака становится блестящим, как зеркало.

В результате кропотливой работы десятка профессионалов из различных ателье получается навороченный раскрашенный трак с переделанными экстерьером и интерьером. Происходит его рождение небыстро. К примеру, создание Xtar потребовало свыше 6000 часов работы и обошлось в более чем 450 тыс. евро.

Интересно, что при этом Xtar, как и все супертраки Мики Аувинена, остается рабочим грузовиком, развозящим цемент, причем по стандартным расценкам. Интересно, как это ему удается?

1. Креатив сегодня не только собирает огромные бюджеты, но и становится необходимым для преуспевающей компании.
2. Daimler-Benz 1413. Традиции украшения грузовиков появились еще в 1960-е годы.



ВЕСЬ СПЕКТР АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНДУСТРИИ



ИНТЕРАВТО

16-я международная выставка автомобильной индустрии

Автомобильные двигатели
и их компоненты

Шины и ремонт шин,
резинотехнические изделия

Автомобильная
химия, масла

Оборудование и
комплектующие для автомоек

Автозаправочный
комплекс

Оборудование для кузовного
ремонта автомобилей

Гаражное и диагностическое
оборудование

Автоэлектрика
и автоэлектроника

Автомобильные
аксессуары

Электромобили
и зарядные станции

3-5 НОЯБРЯ
2020

МОСКВА,
КРОКУС ЭКСПО



Сила внутри

Моторное масло для работы
в жестких условиях



Защита от износа, коррозии
и образования отложений

Мощная экономия топлива до 3%



* Реклама. Мы делаем энергию лучше.