

авто парк

5 КОЛЕСО

ОСТОРОЖНО, ДИКАЯ ПЕРЕПРАВА!

ЗИМНИКИ

ПРАВО
АВТОМОБИЛИСТЫ
ЗАПЛАТЯТ ЗА ПассаЖИРОВ

АВТОМЕХАНИКА
ПЕРСПЕКТИВНЫЕ РАЗРАБОТКИ
ZF И WABCO

РЕСУРС
MAN LION'S COACH



ВПЕРЕД, ХАМЕЛЕОН

АТЗ 5.2
НА ШАССИ
ГАЗОН NEXT

ОБЗОР
MERCEDES-BENZ
ACTROS
ТЕСТ
SCANIA TOURING



ВАРИАНТЫ ХОДА
ТЕХНИКА С КОМБИНИРОВАННЫМ ДВИЖИТЕЛЕМ



Сохраняем темп!

Цены заморожены для вас до конца года



Передние фары

Подходит для	Артикул	Новая цена с НДС, руб.
Axor 1-2	A9408201561 (фара в сборе, лев.)	11 134,74
Axor 1-2	A9408201661 (фара в сборе, прав.)	11 134,74
Actros 2-3	A943820636164 (фара в сборе, лев.)	12 280,96
Actros 2-3	A943820646164 (фара в сборе, прав.)	12 280,96
Actros 4	A9608200239 (фара в сборе, лев.)	13 779,28



Щетки и поводки стеклоочистителя

Подходит для	Артикул	Новая цена с НДС, руб.
Axor 1-3, Atego New, Atego 1-3	A0018206745 (комплект щеток)	1 661,08
Actros 1-3	A0018206945 (комплект щеток)	1 661,08
Actros 1-3	A9418200944 (поводок правый)	2 832,16
Actros 1-3	A9418200744 (поводок левый)	2 832,16



Комплект фильтров

Подходит для	Артикул	Новая цена с НДС, руб.
OM 457	A0001807309	7 544,51
OM 457	A0001807409	7 749,64
OM 471	A0001807109	10 689,29
OM 470	A0001806809	10 926,92
OM 541 / 542	A0001806209	11 202,78
OM 471	A0001806909	11 492,39

www.mercedes-benz-trucks.ru

Реклама. Не является публичной офертой. Предложение не распространяется на клиентов, выполняющих обслуживание в рамках сервисных контрактов и по гарантийным случаям. Представленные изображения могут иметь отличия от запасных частей, объявленных в акции. Компания ООО «ДК РУС» оставляет за собой право на исправление опечаток и внесение изменений, в том числе и в условия акции. Цены указаны с учетом всех налогов и действуют в период проведения акции — с 03 октября по 31 декабря 2020 года. Все предложения ограничены складскими запасами. Подробную информацию об условиях акции и стоимости запасных частей уточняйте в авторизованных технических центрах «Мерседес-Бенц». * Грузовики, которым доверяют.

Mercedes-Benz

Trucks you can trust*



№ 8 (124), НОЯБРЬ 2020

Главный редактор
МИХАИЛ АЛЕКСАНДРОВИЧ ОЖЕРЕЛЬЕВ
m.ozhereliev@5koleso.ru

Выпускающий редактор
ЕВГЕНИЙ ЛИПОВИЦКИЙ

Директор по работе с автопредставительствами
АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ

Корреспондент
МАКСИМ ПРИХОДЬКО

Главный дизайнер
АЛЕКСЕЙ ФЕШИН

Дизайнер
ТИХОН СИКУЛЕР

Цветокоррекция и препресс
АНДРЕЙ КОНОВАЛОВ

Руководитель отдела рекламы
ВИТАЛИЙ АВДЕЕВ
Тел. (499) 455-1663
v.avdeev@5koleso.ru
АЛЕНА КЕЧИНА
АЛЛА ЮШКОВА

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

Бренд-менеджер
БАХТАНГ КОЛЬЦОВ

Журнал «Автопарк 5 Колесо»
регистрационный номер и дата принятия решения
о регистрации: серия ПИ № ФС77-73109
от 09.06.2018 г.

Выдано Федеральной службой по надзору в сфере
связи, информационных технологий и массовых
коммуникаций.

Тираж 26 400 экземпляров

Учредитель и издатель ООО «5К»
www.5koleso.ru

Адрес учредителя и издателя
197342 Санкт-Петербург, Торжковская ул., 5,
литера А, пом. 13Н, офис 4012, тел. (499) 455-1663

Адрес редакции
129090 Москва, ул. Щепкина, 31, БЦ «Этмия III»,
4 этаж, тел. (499) 455-1663

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

Онлайн-подписка
pressa-rl.ru — индекс 310444
arzi.ru — индекс 310444
ural-press.ru — индекс 10444
press.rospr.ru
pochta.ru

Веб-сайт: 5koleso.ru/avtopark
e-mail: info@5koleso.ru
Электронная подписка на новости журнала:
autopark@5koleso.ru



Редакция не несет ответственности
за содержание рекламы.

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

Издание распространяется прямой рассылкой
и по подписке. Цена свободная.

ДАТА ВЫХОДА В СВЕТ 06.11.2020

16+

ПОВЫШЕНИЕ НЕ ГРОЗИТ

В РОССИИ ПРОДОЛЖАЕТСЯ ВЕЧНАЯ БОРЬБА С РЕАЛЬНОСТЬЮ. А В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ ОБСУЖДАЕТСЯ ВОПРОС СКОРОСТНЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ НА РОССИЙСКИХ ДОРОГАХ. ИХ КАЧЕСТВО И РАЗРЕШЕННЫЙ СКОРОСТНОЙ РЕЖИМ НЕ ДАЮТ ПОКОЯ НИ СПЕЦИАЛИСТАМ, НИ ЗАКОНОДАТЕЛЯМ, НИ ПЕРЕВОЗЧИКАМ.

И чем больше внимания уделяется этому вопросу, тем менее понятным он становится, поскольку проходят два абсолютно противоположных процесса. Один направлен на снижение максимальной скорости движения по дорогам. Приверженцы другого, наоборот, выступают за то, чтобы повысить эту самую разрешенную скорость. А третья сторона потихоньку использует для увеличения максимальной скорости движения нештрафуемый порог. Будущее скоростного лимита в 150 км/ч обсуждалось на форуме, посвященном «инновационным технологиям и интеллектуальным транспортным системам» на дорогах. Мероприятие состоялось в сентябре этого года в Сочи.

Увеличить скоростные лимиты ранее обещали в правительстве. Один из аргументов — зарубежный опыт. Например, Германия, где на некоторых автобанах наивысшей категории разрешено ездить вообще без ограничений. Правда, требования к их строительству не такие, как в России, а транспортные средства, не способные разогнаться быстрее 60 км/ч, на германские автобаны вообще не допускаются.

Идея с повышением максимально разрешенной скорости движения на автотрассах до 150 км/ч пока труднореализуема. Ведь для этого нужны изменения в ПДД, которые устанавливают постановление правительства. Также нужен ГОСТ, в котором пропишут отдельные требования к организации дорожного движения на скоростных трассах. Требуется, к примеру, прописать минимальный размер участка дороги, где можно разогнаться до 150 км/ч (по факту, многие будут ездить 170 км/ч, далеко не все трассы под это спроектированы). Возможно, потребуются также пересмотреть размеры дорожных знаков, чтобы их было лучше видно. Также важным атрибутом для дорог с повышенным скоростным режимом должно стать искусственное освещение. Кроме этого, необходимо ввести обязательную контурную маркировку большегрузного и крупногабаритного транспорта: случаев, когда мчащиеся с превышением скорости легковушки влетают в темноте в грузовик без опознавательных знаков и габаритных огней, двигавшийся ночью медленнее потока, к сожалению, великое множество.

Изменение в ПДД, правилах проектирования и содержания дорог, переход на усиленные разделительные барьеры, исключаящие вылет транспорта на высоких скоростях, установка дополнительного освещения — все это требует огромных финансовых затрат.

Россия — это огромная территория, с большим разнообразием климатических



**МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ,
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР**

зон. На данный момент в нашей стране, к сожалению, скорость движения по конкретной дороге наиболее эффективно регулируется здравым смыслом водителя, качеством покрытия и отсутствием средств автоматизированного контроля скорости. Тахографы не в счет, практика показывает, что сегодня контролирующие органы штрафуют перевозчиков только за их отсутствие.

Если мы хотим безопасно увеличить скорость движения по автомагистралям, нужно менять идеологию дорожного строительства — например, убрать все нерегулируемые пешеходные переходы, ввести новую схему информирования водителей, предупреждая о ДТП и опасностях минимум за несколько километров. При этом делать дорогу не для того, чтобы много и регулярно зарабатывать, а для того, чтобы она обеспечивала транспортную функцию внутри государства. Кстати, такая работа тоже ведется: о вводе в эксплуатацию участка ЦКАД читайте в этом номере.

Если мы хотим повысить безопасность движения автомобилей в населенных пунктах, необходимо жестко ограничивать максимальную скорость движения порогом в 50 км/ч без каких-либо оговорок и разрешенных законом или неформально действующих нештрафуемых превышений. В свою очередь, на автомагистралях необходимо максимально эффективно, а значит быстро, реализовывать функцию перевозки грузов и людей. А просто так взять и повысить скорость нельзя: это негативно скажется на безопасности всех участников движения. 🚗



DAEWOO NOVUS

32

ОБЗОР



SCANIA TOURING

40

ТЕСТ



MERCEDES-BENZ TOURISMO RHD EURO 6

44

НОВИНКА

НОВОСТИ



6

НОВОСТИ

14

ФЕСТИВАЛЬ TRUCKFEST 2020

СОБЫТИЕ

18

ВЫСТАВКА MININGWORLD

СОБЫТИЕ

20

ВЫСТАВКА АГРОСАЛОН 2020

СОБЫТИЕ

БИЗНЕС



24

ИНИЦИАТИВА МИНТРАНСА

ПРАВО

ГРУЗОВИКИ



28

MERCEDES-BENZ ACTROS

ТЕСТ

32

DAEWOO NOVUS

ОБЗОР

36

ISUZU NQR 12T

ЗНАКОМСТВО

АВТОБУСЫ



40

SCANIA TOURING

ТЕСТ

СПЕЦТЕХНИКА



44

ЛОКОМОБИЛИ

ОБЗОР

48

АТЗ «ХАМЕЛЕОН»

НОВИНКА

ГРУЗОВЫЕ ШИНЫ ИЗ ЯПОНИИ*



LY 717



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

RY 357



Широкопрофильная шина для магистрального/регионального применения на оси полуприцепа

RY 537



Шина на любую ось городских автобусов

104 ZR



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



104 ZR



RY 537



104 ZR
RY 537
LY 717



YOKOHAMA

www.yokohama.ru

* В зависимости от комплектации

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

ООО «ЙОКОХАМА РУС», ОГРН 1055009311521, Юр. адрес: 141407, Россия, Московская обл., г. Химки, ул. Панфилова, владение 19, строение 1, этаж 3



ЦИСТЕРНЫ ДЛЯ СЫПУЧИХ ГРУЗОВ

52

ОБЗОР



ЗИМНИКИ

74

ОБЗОР



КАМАЗ-МАСТЕР

78

РАЛЛИ-РЕЙД

ПРИЦЕПЫ



52

ЦИСТЕРНЫ ДЛЯ СЫПУЧИХ ГРУЗОВ

ОБЗОР

ЭКСПЛУАТАЦИЯ



56

MOBIL DELVAC LE 5W-30I

РЕСУРС

59

РОСАВТОДОР

РЕСУРС

60

MAN LION'S COACH

РЕСУРС

62

КРАН «ИВАНОВЕЦ» КС- 45717 К-3Р AIR

РЕСУРС

АВТОМЕХАНИКА



64

НОВОСТИ

66

НОВАЦИИ ZF И WABCO

ОБЗОР

68

БОРЬБА С КОНТРАФАКТОМ

ОБЗОР

70

АВТОНОМНЫЕ ОТОПИТЕЛИ

ОБЗОР

ЭКСКУРС



74

ЗИМНИКИ

ОБЗОР

СПОРТ



78

КАМАЗ-МАСТЕР

РАЛЛИ-РЕЙД



«Интеллектуальный подход:
сохранение хладнокровия
в информационном потоке».

Ян Хермелинг, KRONE Telematics / KRONE Fair Care

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



Код для получения
дополнительной информации.

 **KRONE**
We Deliver the Future

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



HI-TECH-ВЕРСИЯ

КАМАЗ готовит модернизацию магистрального тягача К-5. Экстерьер флагмана нового модельного ряда КАМАЗ-54901 останется прежним, поменяется лишь его наполнение. Делается это для повышения комфорта и безопасности водителя. В частности, автомобиль оснастили системой ADAS — адаптивным круиз-контролем, который позволяет держать дистанцию за впереди идущим автомобилем в автоматическом режиме. Кроме того, в Hi-Tech-версии будет установлен 6-цилиндровый двигатель КАМАЗ Р6 мощностью 550 л. с., а коробка передач ZF Тгахон будет адаптирована под возросший крутящий момент. Дополнительно трансмиссия получит гидравлический тормоз-замедлитель. Также эта версия тягача отличается улучшенной отделкой кабины, панелью приборов с другим оформлением. В планах разработчиков — дополнительная модернизация стояночного тормоза. Пробную сборку на автомобильном заводе специалисты планируют провести в первом квартале 2021 года. Ожидается, что в серийное производство High-Tech-версия КАМАЗ-54901 будет запущена во второй половине 2021 года.



ГОТОВЫ К РАБОТЕ

DAF Trucks представил программу Ready To Go, с запуском которой каждый оператор, срочно нуждающийся в автомобиле со специализированной надстройкой, может получить такую технику в кратчайшие сроки. Доступный арсенал включает двух-, трех- и четырехосные коммерческие автомобили для популярных областей применения, такие как бетономесители, самосвалы и кузова-фургоны с боковыми стенками-шторами. DAF Ready To Go уже предлагает около 100 автомобилей. Это число будет и далее увеличиваться по мере распространения программы во все страны Европы. С октября 2020 года помимо Германии, Италии, Нидерландов, Бельгии, Франции, Польши, Чехии и Словакии программа доступна и в России — как «Готовые и застроенные шасси DAF». В каждой упомянутой стране, где уже доступна программа Ready To Go, перечень автомобилей в наличии можно увидеть с помощью интуитивно понятной функции поиска на региональном сайте DAF. Заказ можно оформить у местного дилера.



ПРОМЫШЛЕННЫЙ МАСШТАБ

Компания Daimler Truck определилась с местом серийного производства топливных элементов. Его планируется начать уже в следующем году. Daimler Truck в июне объявила, что продвигает серийное производство топливных элементов с Daimler Truck Fuel Cell. В тесном сотрудничестве с коллегами в Ванкувере, Канада, и в рамках продолжающейся деятельности по разработке топливных элементов специалисты из Штутгарта переносят этот опыт на непосредственную предварительную стадию будущего серийного производства.

Daimler инвестирует в новое современное оборудование, охватывающее каждую стадию производства топливных элементов: от покрытия мембран и изготовления батарей до производства блоков топливных элементов. Как уже было объявлено в июне, выбор места для следующего серийного производства определяет позднее, в рамках планируемого совместного предприятия с будущим партнером Volvo Group. Совместное предприятие будет опираться на опыт как Daimler Truck, так и Volvo Group. В совместное предприятие также войдет производство систем топливных элементов.



■ Согласно данным агентства Russian Automotive Market Research, по итогам девяти месяцев 2020 года емкость рынка новых грузовых автомобилей составила 322 млрд руб., что на 4,1% меньше, чем в аналогичном периоде 2019-го. Отрицательная динамика связана с сокращением продаж новой грузовой техники на 7%. Среди региональных рынков лидером по финансовым результатам стала Московская область. В регионе по итогам девяти месяцев этого года было продано новой грузовой техники на 27,7 млрд руб. Емкость рынков Москвы и Республики Татарстан, которые также вошли в тройку лидеров, составила 25,1 млрд руб. и 23,7 млрд руб. соответственно. В отчетном периоде лучший финансовый результат принадлежал бренду КАМАЗ. Продажи новых грузовиков этой марки в денежном выражении составили 107,9 млрд руб. Далее следует Volvo Trucks, продажи автомобилей которого в денежном выражении составили 34,5 млрд руб. Замкнула первую тройку Scania с финансовым результатом 34,5 млрд руб. Напомним, что три бренда из первой десятки — КАМАЗ, «Урал» и Isuzu — сохранили положительную динамику финансовой емкости не только из-за роста средневзвешенной цены, но и за счет увеличения продаж на 0,8; 25,7 и 1,8% соответственно.

■ ПАО «НефАЗ» подвело итоги работы за 9 месяцев нынешнего года. За отчетный период компания превысила показатели всего прошлого года по отгрузке товарной продукции. Было отгружено товарной продукции на сумму 19,7 млрд руб., это на 150% больше результата аналогичного периода прошлого года. Лидерами увеличения доходов являются пассажирский транспорт и автосамосвалы. Так, пассажирских автобусов отгружено на сумму 8,9 млрд руб. За ними идут электробусы — 5 млрд руб. Третье место у автосамосвалов — 2,4 млрд руб. Затем следуют прицепная техника — 2,2 млрд руб., автоцистерны — 533 млн руб., вахтовые автомобили — 208 млн руб. Замыкают список поставки запасных частей, где отгрузка составила 234 млн руб. В непростых экономических условиях предприятие продолжает работу по развитию производства, усовершенствованию продукции и технологий.



Высочайшее качество – надёжный сервис

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





НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИМЫЕ ВЫСТАВКИ В РФ И ЗА РУБЕЖОМ

НАВИТЕХ 2020

XIV Международный навигационный форум, базовая площадка для обсуждения вопросов, связанных с реализацией программы «Сфера».

6 ноября, ЦВК «Экспоцентр», Москва

ТРАНСПОРТ РОССИИ

XIV Международный форум в рамках «Транспортной недели 2020».

18–20 ноября, Гостиный двор, Москва

РЫНОК НЕФТЕПРОДУКТОВ 2020

XI Международная конференция по топливному рынку России.

27 ноября, отель «Балчуг Kempinski», Москва

IMAF-2020

Московский международный форум автомобилестроения в рамках онлайн-марафона выставки MIMS Automechanika Moscow.

8 декабря, в гибридном формате

РЫНОК СУГ: НОВЫЕ РЕАЛИИ

Конференция в рамках X Петербургского международного газового форума ПМГФ-2020.

15 декабря, Санкт-Петербург

NAIS 2021

Выставка технологий для аэропортов, авиакомпаний и авиапредприятий.

9–10 февраля 2021 г., МВК «Крокус Экспо», Москва

TRANSRUSSIA 2021

Международная выставка транспортно-логистических услуг и технологий.

12–14 апреля 2021 г., МВК «Крокус Экспо», Москва

ЭЛЕКТРОТРАНС 2021

Международная выставка электротранспорта.

12–14 мая 2021 г., ЦВК «Экспоцентр», Москва

CITYBUS 2021

Российский автобусный салон

12–14 мая 2021 г., ЦВК «Экспоцентр», Москва



НА СЕВЕРНОМ ПОСТУ



Самая северная в мире АЭС, плавучая атомная тепловыделяющая установка (ПАТЭС) «Академик Ломоносов», работающая в порту Певек, получила новые пожарные машины. Заказ концерн «Росэнергоатом» выполнил Варгашинский завод ППСО. Базой для двух пожарных автоцистерн АЦ — 6,0-70 и авто-мобилия пенного тушения АПТ — 7,0-70 послужили шасси Iveco-AMT. Интересно, что для трехосных пожарных машин применили раму четырехосных самосвалов. У автоцистерн 450-сильные дизельные двигатели, они обеспечивают должную динамику, а также привод и питание установленного на машинах оборудования. В качестве шасси еще двух пожарных автомобилей, насосно-рукавного АНР-120-2000 и машины газодымозащитной службы АБГ были выбраны грузовики Iveco Eucargo с колесной формулой 6х6 и 4х4. Все комплектующие, от мельчайших резиновых прокладок и заканчивая, например, амортизаторами, рассчитаны на работы при температуре до -60 °С.

Техника для ПАТЭС «Академик Ломоносов» покинула цеха Варгашинского завода ППСО еще в августе, но на пост противопожарной безопасности эта пятерка на базе шасси Iveco заступила лишь сейчас. Немало времени заняла доставка. Сначала машинам нужно было добраться в порт Архангельска и лишь оттуда, по Северному морскому пути, прибыть к конечному месту службы.

ЦЕНИТЕЛЯМ ПЛАВНОСТИ

В Перми на маршруты общественного транспорта вышли 105 низкопольных автобусов MA3-203016. Они оснащены двигателем Mercedes-Benz OM 926 LA экологического класса Евро-5 и полностью автоматической 6-ступенчатой коробкой передач Allison T375R. Муниципальный перевозчик «Автомиг» сделал выбор в пользу автобусов MA3 с АКП Allison, поскольку у этой компании уже есть опыт эксплуатации машин такой комплектации. В данной модификации автобус имеет три двери и 30 мест для сидения. Удобство управления большим автобусом является важным фактором, особенно в плотном городском потоке. В этих условиях АКП Allison обеспечивает динамичный и плавный разгон автобуса, а также его высокую маневренность. Водителю не нужно отвлекаться на переключение передач, ему легче контролировать дорожную обстановку и сосредоточиться на управлении автомобилем. Поставка автобусов пермскому перевозчику была осуществлена дилерским центром «Беларусь» — давним партнером компании Allison Transmission в России.



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

НАЗНАЧЕНИЯ



ЧОНГ ИСОН,
председатель Hyundai Motor Group

Hyundai Motor Company, Kia Motors Corporation и Hyundai Mobis Co. провели внеочередные заседания советов директоров, на которых единогласно одобрили инаугурацию Чонг Исона в качестве нового председателя группы компаний. Под руководством г-на Исона группа будет предлагать мобильные решения, адаптированные к образу жизни клиентов, и продолжит развивать лидерство на рынке в различных областях, включая автономное вождение, электрификацию, водородные топливные элементы и городскую воздушную мобильность. Группа недавно сформировала венчурную компанию Motional Inc. совместно с Aptiv для разработки передовых решений в области автономного вождения.



КАРЛОС ТАВАРЕС,
главный исполнительный директор Stellantis, член совета директоров

Fiat Chrysler Automobiles NV и Peugeot SA объявили состав совета директоров Stellantis, новой компании, которая станет результатом объединения двух предприятий. Совет директоров Stellantis будет состоять из 11 членов, большинство из которых являются независимыми директорами. Карлос Таварес, главный исполнительный директор Stellantis, также станет членом совета директоров. Г-н Таварес родился в 1958 году в Лиссабоне. Окончил Парижскую высшую политехническую школу. С 1981 года он занимал различные должности в компании Renault; в 2004 году перешел в Nissan; с 2014 года — председатель правления PSA Peugeot Citroen.



ФЕЛИСИЯ ПРАЙОР,
исполнительный вице-президент и руководитель отдела персонала компании BorgWarner

Г-жа Прайор присоединилась к BorgWarner в октябре 2018 года и в настоящее время занимает пост вице-президента по глобальным кадровым ресурсам компании. Ее предыдущий опыт включает работу с персоналом Ford Motor Company, в том числе в должности вице-президента по кадрам Ford ASEAN (Бангкок, Таиланд) и директора по кадрам Ford Asia Pacific (Нанкин, Китай). Г-жа Прайор получила степень бакалавра в области уголовного правосудия в Государственном университете Валдоу (Джорджия, США) и степень магистра государственного управления в Атлантическом университете Флориды. Кроме того, она имеет степень доктора юридических наук.



СИБИРСКАЯ ССЫЛКА

Беспилотный электромобиль «Газель Next» начал работать в режиме опытно-промышленной эксплуатации на месторождении «Газпром нефти» в Ханты-Мансийске. Работы ведутся в рамках совместного проекта «Группы ГАЗ», «Газпром нефти» и Нижегородского государственного технического университета им. Р. Е. Алексеева. Беспилотник осуществляет регулярные рейсы по внутрипромысловым дорогам месторождения. Автомобиль выполняет конкретные бизнес-задачи по перевозке производственных грузов по дорогам вместе с другими участниками движения. По итогам испытаний «Газпром нефть» должна принять решение о регулярной работе беспилотника на месторождении в 2021 году. Контроль за беспилотником ведется через специальное приложение: оператор получает запрос от логистического центра и направляет машину, работающую в автоматизированном режиме, в точки загрузки и выгрузки по одному из заданных маршрутов. Результаты заездов показали, что беспилотный электромобиль адекватно реагирует на все дорожные ситуации и обрабатывает ежедневную полную водительскую смену. Технические характеристики машины и настройка ее программного обеспечения делают возможной круглосуточную эксплуатацию. Перерывы в работе необходимы только для подзарядки АКБ, которые обеспечивают запас хода до 120 км.

СРАВНИЛИ ЦЕНЫ

Агентство маркетинговых исследований Vector Market Research провело независимое исследование по стоимости запчастей для грузовых автомобилей полной массой до 12 тонн. Согласно полученным данным, ценовое предложение бренда Fuso в сравнении с конкурентами из Японии, Кореи и Италии является конкурентоспособным и сбалансированным. Безусловными лидерами по результатам исследования стали цены на ключевые комплектующие Fuso, без которых невозможно безопасное функционирование автомобиля. Наиболее убедительные результаты в сравнении с ближайшими конкурентами показали такие группы, как сцепление (на 58 % ниже ближайшего конкурента), редуктор заднего моста (–29 %), колеса и ступицы (–36 %).

Отметим, что «корзина запасных частей», выбранных для исследования, состояла из 57 деталей. На этом фоне суммарная стоимость деталей для коммерческой техники Fuso оказалась идентичной корейскому конкуренту либо существенно дешевле (от 18 до 34 %) ближайших японских конкурентов.



ПОЕХАЛИ!

ЖУРНАЛ «АВТОПАРК» СОВМЕСТНО С КОМПАНИЕЙ «ЛЛК-ИНТЕРНЕШНЛ» — ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ ЛУКОЙЛ, НАЧИНАЕТ ТЕСТИРОВАНИЕ АВТОМОБИЛЯ VOLKSWAGEN CRAFTER KASTEN С ДИЗЕЛЬНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ, СООТВЕТСТВУЮЩИМ ЭКОЛОГИЧЕСКИМ НОРМАМ ЕВРО-6. ОДНОВРЕМЕННО НА ЭТОМ АВТО ОПРОБУЮТСЯ ТРИ ВИДА ИННОВАЦИОННОЙ ПРОДУКЦИИ ЛУКОЙЛ: МОТОРНОЕ МАСЛО LUKOIL GENESIS ARMORTECH GC 5W-30, СИНТЕТИЧЕСКОЕ ТРАНСМИССИОННОЕ МАСЛО LUKOIL ATF SYNTH VI, ТОРМОЗНАЯ ЖИДКОСТЬ LUKOIL DOT 4 CLASS 6 > МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО АВТОРА И ЛУКОЙЛ

За шесть месяцев автомобиль должен пройти не менее 60 тыс. км. Эксплуатирующая организация будет вести бортовой журнал с отметками пробега, загрузки и особенностей транспортной работы. Сервис проводится в официальном дилерском центре Volkswagen.

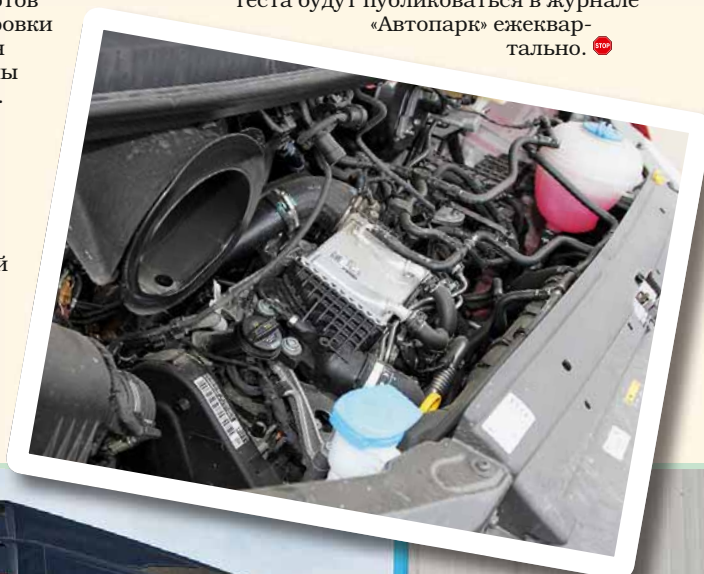
Кстати, выбранная для испытаний модель имеет самый современный

двигатель с точки зрения экологии. Двухлитровый дизель Volkswagen TDI (140 л. с., 410 Нм), способный работать при высокой нагрузке, сочетается с 8-ступенчатой автоматической коробкой передач, которая помогает существенно улучшить экономичность за счет оптимизации оборотов двигателя и ранней блокировки гидротрансформатора. Для такой силовой линии нужны очень качественные масла.

Испытания пройдут в жестких условиях в Московском регионе, где главную нагрузку дадут пробки. Многие эксперты сходятся во мнении, что именно плотный дорожный трафик, режим start-stop создают более тяжелые условия работы для двигателя и трансмиссии.

Старт проекта дан 8 октября в Москве. Специалисты будут

периодически отбирать пробы масел и других эксплуатационных жидкостей. Чтобы испытания прошли объективно, к ним привлекут независимую лабораторию. При подведении итогов в ЛУКОЙЛе намерены руководствоваться только их результатами. Промежуточные итоги теста будут публиковаться в журнале «Автопарк» еженедельно.



ПРОДУКТЫ ДЛЯ ТЕСТИРОВАНИЯ

LUKOIL GENESIS ARMORTECH GC 5W-30

Синтетическое всесезонное масло, разработанное специально для бензиновых и дизельных двигателей немецких концернов Volkswagen (допуски VW504 00/507 00), Audi, Porsche (допуск C30), в том числе оборудованных фильтром сажевых частиц.

LUKOIL ATF SYNTH VI

Высококачественное синтетическое трансмиссионное масло для автоматических КПП легковых автомобилей и легких грузовиков.

LUKOIL DOT 4 CLASS 6

Высококачественная тормозная жидкость с улучшенными эксплуатационными свойствами. Не оказывает отрицательного воздействия на детали тормозной системы и обладает повышенной термической стабильностью. Предназначена для использования в гидроприводах тормозных систем и сцеплений автомобилей отечественного и зарубежного производства.



ЭЛЕКТРОСТРОИТЕЛИ

С осени этого года компания Volvo Trucks принимает участие в пилотных проектах по тестированию двух полностью электрических грузовых автомобилей — Volvo FM и Volvo FMX строительных версий в реальных условиях эксплуатации. Автобетоносмеситель и самосвал с КМУ поставлены в одну из шведских строительных компаний. Машины трудятся на стройплощадках в городской черте, где на первый план выходят вопросы экологии и снижения уровня шума. Опытная эксплуатация тяжелых грузовых автомобилей на электротяге для строительного сегмента наряду с тестированием инфраструктуры подзарядки является вторым этапом программы по тестированию техники на электротяге. Напомним, что вначале стартовало серийное производство электрогрузовиков Volvo FL и Volvo FE для городских транспортных операций и сбора мусора. В рамках проекта будут исследоваться вопросы роста производительности и снижения воздействия на окружающую среду данного типа автомобилей. Кроме того, отдельно будут изучаться вопросы развития всей экосистемы электромобильности, включая расширение зарядной инфраструктуры, параметры снижения уровня шума, безопасности на объектах и водительского комфорта.



Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) утвердила поправки к Техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств». Согласно пакету поправок, авто владельцам запретят ремонтировать автомобили используя бывшие в употреблении и восстановленные запчасти. В рамках нововведения под запрет попали использованные ранее запчасти для сидений, оборудованных ремнями безопасности. Также ремонтировать ранее находившимися в эксплуатации деталями запретят элементы рулевого управления, тормозную систему, катализаторы, иммобилайзеры, глушители и подушки безопасности. Кроме того, авто владельцы не смогут самостоятельно устанавливать на свои автомобили дополнительное оборудование. Теперь, чтобы оснастить машину антенной, багажником на крыше или фаркопом, владельцам придется получить разрешение на эксплуатацию оборудования в сертифицированной испытательной лаборатории. Помимо этого новый запрет коснется установки бронепокрытия, защищающей передние и задние фонари. Новый закон вступит в силу через 180 дней после официального опубликования.

По данным агентства Russian Automotive Market Research, в январе-сентябре 2020 года на российском рынке было продано 8,98 тыс. новых автобусов, что на 8,5% меньше аналогичных показателей прошлого года. Рынок новой автобусной техники в стране в сентябре 2020 года сократился на 14,6% относительно сентября 2019-го. Всего за сентябрь этого года на российском рынке реализовано 1,05 тыс. новых автобусов. Продажи продукции лидера рынка — бренда ПАЗ, входящего в «Группу ГАЗ», в сентябре сократились на 11,4% и составили 0,62 тыс. транспортных средств. Вторым стал НефАЗ, показатели реализации которого выросли на 77,8%, до 0,16 тыс. автобусов. Также в топ-3 вошел бренд газовой группы, ЛиАЗ, реализовавший 0,12 тыс. автобусов. Это на 42,9% меньше результата сентября 2019 года. Самыми активными регионами по покупке новых пассажирских машин стали Москва, Санкт-Петербург и Белгородская область.



МЕЖДУ НЕБОМ И ЗЕМЛЕЙ

Для безопасной перевозки вакцин и фармацевтических препаратов против пандемии авиатранспортом компания Thermo King объявила, что удовлетворит растущие транспортные потребности здравоохранения и авиационной отрасли. Еще в 2005 году компании Envirotainer и Thermo King совместно разработали и изготовили первый контейнер для грузовых авиоперевозок с активным обогревом и охлаждением. Это установило новый стандарт транспортировки фармацевтических и других термочувствительных продуктов по воздуху. Контейнер RKNе1 с одним поддоном, в котором используется система охлаждения Air 100, и контейнер RАРе2 большего размера, в котором используется система охлаждения Air 200, поддерживают температуру продукта в диапазоне от +2 до +8 °С практически в любых условиях окружающей среды. В отличие от пассивных контейнеров, активные решения работают от аккумуляторных батарей в воздухе и на земле. С момента своего создания активные контейнеры компании Envirotainer осуществили сотни тысяч реальных поставок фармацевтических препаратов. Оба типа контейнеров полностью сертифицированы Европейским агентством по безопасности полетов EASA и Федеральным авиационным управлением FAA.

СНОВА В ШКОЛУ

Минпромторг РФ реализует программу обновления парка школьных автобусов в регионах. С этой целью ведомство разместило на предприятии «Соллерс Форд» заказ на изготовление и поставки 362 новых школьных автобусов. Техзаданием определено, что это будут автобусы Ford Transit двух видов (в расчете на 14 учеников и на 21), двух комплектаций — «Стандарт» и «Север». При этом комплектация «Север», с улучшенной термоизоляцией и отопителями увеличенной мощности, предназначена для регионов с холодным климатом.

Школьный автобус на 21 место — специальная версия, разработанная на базе Ford Transit с длинной колесной базой, имеет задний привод и оснащена дизелем Duratorq TDCi мощностью 136 л. с. в паре с 6-ступенчатой механической КП. Более короткая версия, рассчитанная на 14 мест, построена на средней колесной базе, имеет передний привод и мощность 125 л. с. Обе версии разработаны с учетом требований техрегламента по безопасности: они окрашены в желтый цвет, на кузове есть надпись «Дети», автобусы оснащены тахографами, в них активирован ограничитель скорости до 60 км/ч, имеется устройство, препятствующее началу движения при открытых или не полностью закрытых дверях. Все сиденья, предназначенные для детей, обращены вперед по ходу движения и оборудованы четырехточечными ремнями безопасности. В авто-

бусах есть вещевые полки — для размещения рюкзаков и портфелей, их конструкция исключает падение ручной клади при движении.



ТРОЙСТВЕННЫЙ СОЮЗ

Полноприводный трехосный самосвал МАЗ-МАН 756К59 с объемом кузова 16 м³ стал главным и, по сути, единственным автомобильным экспонатом выставки GasSuf 2020. Компания-производитель утверждает, что на российском рынке это первый серийный тяжелый самосвал, работающий на метане.

Природный газ в качестве не альтернативного вида топлива, а полноценного — основная мысль любой выставки GasSuf. Нынешняя не стала исключением, но она оказалась крайне скудной на новинки, а ее площадь была скромна как никогда. Заявить о себе представлением нового продукта рискнули три компании. Объединив усилия, они показали машину с колесной формулой 6х6 и полной массой в 41 тонну.

В основе газомоторного самосвала МАЗ-МАН 756К59 лежит шасси хорошо известной продукции совместного белорусско-германского предприятия, модели МАЗ-МАН 756559. Идея перевести полноприводную машину на сжатый природный газ принадлежит российской компании «Газовые транспортные системы» (ГТС). Именно ГТС, кстати, принадлежит идея создания газового карьерного самосвала БЕЛАЗ-ГТС 75476К грузоподъемностью 45 тонн.

Систему управления газовым двигателем Т15, который построен на базе V-образной дизельной «восьмерки» ЯМЗ-6586, выполнила екатеринбургская компания «Технология 1604». Мотор оснастили оригинальной электронной системой управления с контролем пропусков зажигания. Работая на сжатом газе,



двигатель выдает 450 л. с. Еще одно его преимущество — удлинённый интервал техобслуживания. Межсервисный пробег газомоторного самосвала — 50 тыс. км. Это почти в два раза больше, чем у дизельных собратьев.

Метан хранится в стальных баллонах. На самосвале размещены две кассеты по четыре баллона по каждому борту. Суммарный объем — 1164 л. Запаса топлива хватает примерно на 600 км пробега.

Эту машину изготовили для работы в Сургуте. Возможно, оттого газовый вариант самосвала сделан полноприводным. В самое ближайшее время машина отправится на работу в Сибирь.

АВТОТОПЛИВОЗАПРАВЩИКИ

CHAMELEON

ПЕРВЫЙ
СРЕДИ РАВНЫХ



☎ 8 (800) 302-52-32

🌐 pk-avtomash.ru

Реклама

ГРУЗОВИКАМ — СБОР!

ТРЕТИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФЕСТИВАЛЬ ГРУЗОВОГО АВТОТРАНСПОРТА TRUCKFEST 2020 УЛОЖИЛСЯ В РАМКИ ТРЕХ ДНЕЙ ПОСЛЕДНЕЙ ДЕКАДЫ СЕНТЯБРЯ. МЕСТОМ ПРОВЕДЕНИЯ, КАК И ГОД НАЗАД, СТАЛА ОТКРЫТАЯ ПЛОЩАДКА АГРОКЛАСТЕРА «ФУД СИТИ» В НОВОЙ МОСКВЕ > АЛЕКСАНДР ТРОХАЧЕВ, ФОТО ЛЕОНИДА ТОЛМАЧЕВА И ОРГАНИЗАТОРОВ

СЕНСАЦИЙ НЕ БУДЕТ

Сенсации не случилось: из-за пандемии коронавируса и в силу других причин огромного роста числа участников не набралось. Сказалась и корректировка планов: в прошлом сезоне организаторы заявляли о намерении устроить мероприятие в Питере. Однако фестиваль снова приехал в Москву.

На номерных знаках приехавших на фестиваль грузовиков значились цифровые обозначения нескольких регионов России: 34, 45, 53, 69, 161, 790 и других. В первый день гости увидели International 9800 Ивана Красовского, Volvo FH13 Александра Федина, Scania P340 Василия Павлова. Прикатили на фестиваль еще несколько иномарок, включая Volvo FH12.420 первого поколения и FH13.400 третьего поколения, магистральный DAF XF105 и рефрижератор на шасси Iveco Daily, работающем

на метане. Немногочисленную парковку участников пожаловали своим присутствием «Газель Бизнес» и «Газель Next». Но настоящим шоу-стоппером стал экзотический трехосник ЗИЛ-43318ГЯ Артура Усманова.

Палитру тяжелых грузовиков разбавили советские легковушки-олдтаймеры. Реставрационная мастерская «Ретро Гараж» устроила экспозицию автомобилей эпохи СССР. В один строй встали ЗАЗ-965 «Запорожец», ижевский «Москвич-412», ВАЗ-2101 и ВАЗ-2106 «Жигули», ГАЗ-21 «Волга» второй серии (с оленем на капоте) под названием «Акуля пасть». Ностальгические нотки стали той перчинкой, которой фестивалю так не хватало.

Кстати, ранее на южную встречу Truckfest в Крыму приезжали Александр Румянцев на Scania R500 V8, Дмитрий Тиравский на MAN TGS, Алексей

Журавлев на DAF XF95, Алексей Кунаев на Mercedes-Benz Actros MP2, Павел Андреев на Mercedes-Benz Atego 1523, Сергей Кочнев на капотном Freightliner FLD 120, Юрий Земляков на Iveco EuroStar и другие владельцы грузовых иномарок. В их числе оказались Volvo FH16.700, Scania G440, Renault Trucks T420, Freightliner 9200, Freightliner Century, Kenworth T800, Volvo VNL670, Ford F250. Тяжелый класс российского автопрома представляли Сергей Алехин за рулем КАМАЗ-5490 Neo и Евгений Турбаба за рулем новейшего магистрального тягача КАМАЗ-54901. Класс малотоннажников проиллюстрировал Сергей Глазков со своим Volkswagen Crafter и его коллеги на «Газель Next» Евгений Болохов, Евгений Воробьев, Анатолий Дижевский, Дмитрий Обьетков.

Второй день Truckfest 2020 прошел более динамично. Кроме экспозиции техники и автопринадлежностей были устроены шоу и конкурсы, презентации систем Car Audio и тюнинга. Зрители увидели высту-





пления атлетов силового экстрима и музыкантов. Ведущий огласил итоги народного голосования в конкурсе «Лучший грузовой блогер». Но центром праздника все-таки стали показательные заезды дрифтеров на легковушках и одиночных грузовиках.

ДВУМЯ ГОДАМИ И ГОДОМ РАНЕЕ...

Первый международный фестиваль грузового транспорта Truckfest прошел в «ЭкспоЦентре» Новосибирска в августе 2018 года. Его приурочили к празднованию Дня дальнбойщика и провели при активной поддержке Сибирской ассоциации автоперевозчиков. Тогда организаторы собрали два десятка седельных тягачей — преимущественно капотных «американцев». Гости прибыли из Красноярска, Мариинска, Москвы, Славгорода, Томска, Челябинска, Якутска и других городов РФ. По признанию дальнбойщиков, автомобилей могло быть и больше, но не все потянули стартовый взнос.

В 2019 году Truckfest перебазировался в Москву, на территорию агрокластера «Фуд Сити». Место удобное: 22-й км Калужского шоссе, всего 900 м от МКАД, территория Новой Москвы. Грузовую гамму прошлого года фестиваля дополнили седельные тягачи Iveco EuroStar (4x2), Scania 124HG-Series (6x4), двухосные Volvo FH13.460 и Volvo FH13.500 с дальнбойной кабиной Globetrotter. Прикатили сюда автопоезда в составе трехосных (6x2) тягачей Scania R и Volvo FH13.400, бескапотный International 9800 с квадратным «скворечником». Были и европейские магистральники вроде Scania P340 Griffin и DAF 95XF, и американские капотники Freightliner FLD и Freightliner Classic.

Настоящим украшением фестиваля 2019 года стали стильные автопоезда «Авто-Терра», пополнившие строй дальнбойцев на второй день праздника. Кстати, гендиректор этой компании Станислав Мартынов не единожды был победителем конкурса водительского мастерства за рулем автопоезда в сцепке с тягачом Volvo FH. Красный Volvo

1. «Ретро Гараж» выкатил «горбатый» ЗАЗ-965.
2. В строю — американский пикап Ford с лифтовой подвеской.
3. Байкеры украсили фестиваль своим присутствием.
4. Куда же без «Америки»? На первом плане — International 9800 Ивана Красовского.
5. Постоянные участники фестиваля — скандинавские викинги Volvo FH калужской сборки.
6. Фудтрак как объект искусства и передвижная точка общепита.

FH13.460 с надписью Sweden на кабине с белым рефрижераторным полуприцепом Schmitz запомнился всем. Вторая «голова» компании, Volvo FH13.540 Viking лимитированной серии Performance Edition, тоже приехала со «Шмитцом».

Региональное представительство было очень солидным: Астраханская, Белгородская, Волгоградская, Воронежская, Московская, Новгородская, Свердловская области. К месту сбора приехали грузовики на номерных знаках Москвы, Московской области и Санкт-Петербурга. География гостей тоже была шире чем из двух столиц: приехали все, кто смог. И кстати, на «Трафэст»



пожаловали не только магистральные большегрузы. Публика увидела Chevrolet Corvette Stingray C3 1977 г. в., Dodge Charger 1969 г. в., несколько других фургонов и пикапов иностранного производства.

На площадке грузового фестиваля годичной давности работали фудтраки и тематическая кухня, спортивная площадка и фотозона, сувенирная лавка и стенды различных компаний — поставщиков товаров и услуг. Второй день

тогда тоже был динамичнее первого: прошли зрелищные автошоу и музыкальный концерт. А когда стемнело, в течение часа продолжалось шоу грузовиков с включенными «люстрами», габаритными огнями головного света.

Ценное наполнение Truckfest 2019 — деловая программа. Она охватила серию круглых столов по отраслевой проблематике. Чиновники, бизнесмены, перевозчики обсуждали наиболее актуальные темы. В их числе — развитие многофункциональных зон дорожного сервиса. Говорили о предрейсовом и послерейсовом медицинском осмотре, соблюдении режима труда и отдыха водителей, об-



суждали проблемы перегрузки с крупнотоннажного транспорта на среднетоннажный. Подробный отчет о деловой программе Truckfest 2019 был опубликован в журнале «Автопарк» № 7/2019.

НА ПОСОШОК

Что ни говори, а масштаб фестиваля и гостевое представительство могли бы перейти на другой уровень. Для этого есть много рычагов, и один из них — привлечение импортеров и российских производителей коммерческого автотранспорта. Даже если каждый из «Большой европейской семерки» выставит хотя бы один автомобиль, их уже будет семь! А еще есть поставщики грузовиков японских, корейских, китайских брендов.

1. Спецтехника для соревнований на площадке «Танкового биатлона».
2. Выступление гитариста в рамках концерта от группы «Другие люди».
3. Русская красавица — чем вам не Мисс Truckfest 2020?!
4. Выступление одного из мастеров большегрузного дрифта.
5. Экзотический трехосник ЗИЛ-43318ГЯ (6x4) Артура Усманова.
6. В тюнинговой версии «Супер-ЗИЛа» много полированного хрома.
7. Американский капотник стал полотном для изображения Джека Воробья из фильма «Пираты Карибского моря».
8. «Скатерть-самобранка» с запчастями, аксессуарами и автокосметикой на «Аллее продаж».
9. Гость фестиваля тестирует рефрижератор на шасси газового Iveco Daily Blue Power.
10. Перетягивание на время «Супер-ЗИЛа» в рамках соревнований по силовому экстриму TRUCKFEST CUP.
11. Мастер-класс по детейлингу: полируется хром.



Почему бы не привлечь к участию продавцов автомобильной литературы, картин, плакатов, масштабных копий грузовиков?! Можно предоставить площади для поставщиков фирменной одежды, аксессуаров, брендированных сувениров. Одним словом, «Тракфесту» есть куда расти. И, следуя логике эволюции, Truckfest 2021, который, по информации организаторов, пройдет в апреле 2021 года, должен превзойти нынешний по всем показателям! 



**ЗАРЯДИТЕСЬ
ЭНЕРГИЕЙ FUSO**
450 000 ₺
ВАША ВЫГОДА



Официальный дистрибьютор Mitsubishi FUSO
«ДАЙМЛЕР КАМАЗ РУС»

8 800 555 45 45 www.fusotrucks.ru

FUSO

Реклама. Не является публичной офертой (ст. 437 ГК РФ). * Количество автомобилей ограничено. Выгода 450 000 ₺ складывается за счет скидки на розничную цену и стоимости дополнительного оборудования. С условиями акции можно ознакомиться по телефону 8 800 555 45 45 или заполнив форму обратной связи на сайте www.fusotrucks.ru Акция действует до 31.12.2020, не суммируется с прочими кампаниями и акциями дистрибьютора, опубликованными на официальном сайте и иных открытых источниках.



ЧЕТЫРЕ ЭКСПОНАТА, ТРИ НОВИНКИ

НА СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЙ ВЫСТАВКЕ MININGWORLD RUSSIA 2020 ВЖИВУЮ ПРИСУТСТВОВАЛО ВСЕГО ЧЕТЫРЕ АВТОМОБИЛЯ. ТРИ ИЗ НИХ — НОВИНКИ

► МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО АВТОРА

Учитывая, что все значимые автовыставки, которые были запланированы на осень этого года, отменили, ждать чего-то интересного от оставшихся не приходилось. Однако, даже несмотря на скромные выставочные площадки MiningWorld Russia 2020, предназначенные под экспозицию машин и оборудования для горнодобывающей и горнообработывающей промышленности, любителям автомобильной техники показали аж три новинки. Было на что посмотреть.

Во-первых, карьерный самосвал от КАМАЗа с колесной формулой 10х6. Строго говоря, завод эту машину впервые показал еще летом, но на домашней территории. Теперь настал черед представить новинку широкой

публике. Напомним, что это первый автомобиль из абсолютно нового семейства карьерных самосвалов марки с колесной формулой 8х4 и 10х6, грузоподъемностью от 45 до 70 тонн. Представленный 60-тонный самосвал предназначен для транспортировки скальной и горной пород из карьеров. Допустимая нагрузка на передние оси — 12 тонн, на оси

строенной зад-

ней тележки — 21 тонна. Все ведущие мосты, кстати, производства Sisu.

При этом две первые оси и последний задний мост — управляемые. Такое решение позволило повысить маневренность 11-метрового автомобиля при работе в карьере. На ведущие колеса приходится более 72 % сцепного веса автомобиля. Это выше, чем у дорожных самосвалов с колесной формулой 8х4, но практически достигает показателей самосвалов в исполнении 6х4. Задние ведущие мосты представляют собой полноценный триднем, где распределение крутящего момента происходит в равной пропорции.

Так как у новинки удельное давление в пятне контакта ниже на 30 %, это снизило нагрузку на дорожное покрытие, а значит, такой самосвал при снаряженной массе в 25 тонн может передвигаться по дорогам общего пользования без оформления специального разрешения, и это самое главное. Подобный автомобиль, по сути, стирает грань между карьерной и строительной техникой.

Самосвальная платформа, как и положено, снабжена мощным козырьком над кабиной. Объем надстройки, подогреваемой отработавшими газами, составляет 26 м³.

Под кабиной КАМАЗ-65805 установлен новый рядный 12-литровый дизельный двигатель КАМАЗ Р6 мощностью 500 л. с. Коробка передач — 7-ступенчатый автомат с гидротрансформатором. Для карьерной техники наличие АКП приветствуется, так как она позволяет переключать передачи без разрыва потока мощности.

Самое интересное, что самосвал сделан в рамках проекта Autonomous Ready. Иными словами, узлы и агрегаты машины готовы для превращения его в беспилотный. Для этого надо будет лишь установить элементы машинного зрения, сенсоры, систему связи





и блок принятия решений. После этого КАМАЗ-65805 можно запускать на маршрут в карьер без участия водителя.

Вторая новинка пока не достигла такой автономности. Карьерные машины Scania Hagen с колесной формулой 6х4 на рынке известны давно. Однако до последнего момента те, что поступали к нам, были оборудованы самосваль-ной надстройкой польского производства. Теперь карьерники из Швеции будут комплектовать кузовами известного российского машиностроительного завода «Бецема». Одна машина уже трудится на Севере страны. На выставке представили самосвал с кузовом №2.

Надстройка сделана из стали Guard производства НЛМК. Это отечественный аналог известных износостойких шведских сталей. Толщина днища — 12 мм, бортов — 8 мм. Кабину защищает козырек толщиной 6 мм. Высота козырька позволяет спокойно опрокидывать кабину самосвала для профилактических работ с двигателем. Задний борт снабжен выносными запорными рычагами. Кузов имеет запатентованную форму днища, она скошена с подъемом к задней части. Это сделано для лучшей сходимости скальной породы при разгрузке. Боковые борта формованные, без вертикальных ребер жест-

кости. Гидравлика — от известной компании Hуva.

Так как машина будет использоваться исключительно для работы в карьерах, к надрамнику в зоне ведущих колес прикреплены камневывалкиватели. Задние крылья на машине выполнены из морозостойчивой резины. Производитель надстройки заметил, что резина гораздо устойчивее, чем аналогичные из металла. По нижнему срезу надстройки есть много отверстий. Они предназначены для крепления специальных резиновых фартуков. Часть из них защищает заднюю светотехнику самосвала. По шасси, двигателю и КП никаких изменений нет: двигатель мощностью 440 сил и 12-ступенчатая механическая коробка передач.

К нюансам можно отнести то, что самосвал «обут» в специальные многослойные шины Michelin XDL для карьерной техники, размерностью 325/95R24. Главное достоинство этих шин в том, что при хороших показателях по грузоподъемности они хорошо сопротивляются низким температурам. К слову: почти аналогичными по размерности шинами и того же производителя был оснащен и карьерник от КАМАЗа. Камская новинка щеголяла в Michelin X Works типоразмера 395/95R24. Этих гигантов на выставке разделяли почти 30 м выставочной площади. Между «россиянином» и «шведом» была выставлена третья машина, без которой не обходится добыча полезных ископаемых — смесительно-зарядный агрегат для буровзрывных работ компании «Азоттех». Установка смонтирована на шасси Scania P 380 XT.

Если все вышеперечисленные автомобили были снабжены традиционным ДВС, то питерская компания Indec показала электротранспорт для перевозки шахтеров в забое. Это третья новинка выставки. Подобную технику делает канадская компания Miller Technology.



1. КАМАЗ-65805 с колесной формулой 10х6. Объем кузова составляет 26 м³. Три задних ведущих моста выдерживают нагрузку в 63 тонны.
- 2-4. Scania Hagen с отечественной надстройкой. Форма кузова скошена с подъемом к задней части. К надрамнику прикреплены камневывалкиватели. Это опция.
5. Подземный электротранспорт от Miller Technology. Вмещает 11 горняков.

В качестве шасси выступает Toyota Land Cruiser 70. Идея использовать подобные пикапы в шахте в качестве подземного транспорта не нова — они работают на горнодобывающих предприятиях в ЮАР, Казахстане и нашей страны. Однако до сих пор компания поставляла подобные аппараты с дизельным мотором, теперь подошел черед варианта на электротяге. Мощность электромотора — 128 кВт. Подземный «джип» может перевозить 11 горняков.

Естественно, что автообзор по такой выставке не обходится без упоминания одного из самых заметных игроков, компании БЕЛАЗ. Но на стенде были выставлены только сувениры и прочий маркетинговый материал. «Новинок пока нет!» — ответили мне представители завода.



ГОТОВНОСТЬ НОМЕР ОДИН

МЕЖДУНАРОДНЫЙ «АГРОСАЛОН-2020» ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛ, ЧТО С ТЕХНИЧЕСКОЙ ТОЧКИ ЗРЕНИЯ СЕЛЯНАМ И ФЕРМЕРАМ БУДЕТ С ЧЕМ ВСТУПИТЬ В БИТВУ ЗА УРОЖАЙ: 233 КОМПАНИИ ИЗ 10 СТРАН ПОКАЗАЛИ В МОСКВЕ ПОСЛЕДНИЕ ТЕНДЕНЦИИ МИРОВОГО СЕЛЬХОЗМАШИНОСТРОЕНИЯ > МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО АВТОРА

Теперь, когда страну накрыла вторая волна пандемии, становится ясно — производителям сельхозтехники сильно повезло. Они успели собраться на свою отраслевую, восьмую по счету выставку: и себя представили, и на других посмотрели. Достаточно сказать, что в рамках выставки было устроено сразу два национальных павильона: итальянский и немецкий. Продукцию показали 73 зарубежные компании. Что до отечественных производителей, то ее представили более 120 предприятий из 50 регионов страны. Выставка наглядно показала, что новая техника для села стала еще фантастичнее в своих возможностях.

Одну из самых больших экспозиций занял Петербургский тракторный завод. На стенде были показаны два сельскохозяйственных «Кировца»: К-742М и К-525. Универсальный фермерский трактор К-525 эксплуатационной массой до 14,5 тонн относится к пятому тяговому классу. И это одна из новинок 2020 года. Полноприводная машина ос-

нащена дизелем ЯМЗ-53645 мощностью 250 л. с., крутящий момент — 1100 Нм. Габаритная ширина в 2055 мм позволяет эксплуатировать его на дорогах общего пользования без оформления специального разрешения. Выставочный экземпляр был со сдвоенной ошиновкой — это опция. В такой версии путь только по технологическим дорогам и полям. Визуально новинка выделялась новой кабиной «Комфорт плюс» с усиленной шумоизоляцией и подвеской на гидроопорах. Трактор снабжен системой позиционного регулирования навесного оборудования. Из хайтековских опций — система автопилотирования Trimble. А еще сельхозмашину снабдили датчиком уровня топлива от компании Omnicomm. Нынешний «Кировец» по этой позиции стал похож на гоночные КАМАЗы.

Если трактор из Питера хоть и новинка, но уже встал на конвейер, то его «коллега» из Ростова-на-Дону — пример техники завтрашнего дня. Серийное производство модели RSM-1370 намечено на 2022 год. «Ростсельмаш» позициониру-

ет машину как сельскохозяйственный колесный трактор шестого тягового класса. Мощность двигателя Cummins QSL-9.0 — 370 л. с., крутящий момент — 1519 Нм. Дизель агрегирован с роботизированной КПП Full Powershift: 16 передач вперед и 9 назад. Это позволяет подобрать оператору машины скорость для любого типа движения. Интересно, что в базовую версию трактора входит система копирования рельефа поля. Управление навесной сельхозорудий продублировано на задних крыльях — решение, прежде встречавшееся только на импортной технике.

Еще одну новинку показал Минский тракторный завод. Речь идет о тракторе МТЗ-82.3 эксплуатационной массой до 4 тонн, который завод планирует производить в 1-м квартале 2021 года, если политическая ситуация в Белоруссии не изменится. Машина своим ностальгическим видом сносила голову тем, кто в полной мере захватил сельское хозяйство времен позднего СССР. У наследника славы восемьдесят второй модели 84-сильный дизель ММЗ Д-243S2. Как говорят заводчане, они избавили модель от главного недуга — у машины глушитель новой формы, вдобавок он «переехал». В результате снижен шум от мотора в кабине. Привод переднего моста осуществляется не через механическую передачу, а при помощи гидроуправляемой муфты. Передний мост выдерживает повышенные нагрузки, смонтированы шины большей размерности — 360/70R24. У трактора появилась кокетливо-модная облицовка моторного отсека с современной светотехникой. Внутри новая электронная приборная панель с USB-розеткой, сиденье с пневмоподвеской, а зеркала электрорегулируемые (!).

На выставке показали интересные модели прицепной техники, предназначенной для работы в сцепке с трактором. Среди новых разработок отмечу трехосный самосвальный полуприцеп завода «Ярославич», ПС-25Б «Армата». Как и его



1. Стенд итальянских погрузчиков Dieci.
2. Трактор «Кировец» К-525.
3. Зерноуборочный комбайн Claas Lexion 8700.



военный гусеничный теска, эта модель тоже поразила своими характеристиками: грузоподъемностью 25 тонн и вместимостью 40 м³. Полуприцеп предназначен для перевозки сыпучих и твердых грузов по всем видам дорог и в полевых условиях. Кузов и рама изготовлены из 4-миллиметровой стали. В полуприцепе применена строенная тележка с осями ADR итальянского производства. Третья ось — подруливающая.

Другой любопытный экспонат — мобильный пеллетный пресс Krone Premos 5000. Прицеп может работать как в поле, так и стационарно. Машина предназначена для измельчения стебельчатых и при уборке колосовых культур. В отличие от стандартных спрессованных тюков соломы, транспортабельность пеллет в 3–5 раз выше. Их используют в сельском хозяйстве в качестве корма, если они из люцерны или соломы, либо как подстилку скоту: 1 кг пеллет впитывает до 4 литров воды. Еще одно применение оборудования — изготовление топливных брикетов. Производительность прицепа — до 5000 кг структурных пеллет в час.

Следующий значимый эшелон колесной техники для аграриев — зерноуборочные комбайны. Здесь опять-таки тон задавал «Ростсельмаш» со своей новой моделью Тогун-785, одним из самых про-



МОЩЬ. ИНТЕЛЛЕКТ. КОМФОРТ

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



KAMAZ - 6580

**АКЦИЯ от КАМАЗ-ЛИЗИНГ
«Самосвал на спецусловиях»**

Акция действует до 31 декабря 2020 г.
Подробности об организаторе акции, правилах ее проведения и сроках уточните на сайте www.kamazleasing.ru и по телефонам специалистов (8552) 45-27-32, 45-27-33.
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



изводительных отечественных роторных зерноуборочных комбайнов, который может обмолотить более 45 тонн пшеницы в час. Изюминка модели — возможность работы, как говорят хлеборобы, на влажных полях, для чего машину можно заказать в исполнении с полутусеничным ходом. Двигатель у комбайна

немецкий — MTU OM 460 LA, мощностью 506 л. с. Главное, что отличает эту модель от аналогов, — наличие бесступенчатого привода ротора с вращающейся декой. Машина снабжена всем самым необходимым: от системы видеоконтроля до систем оценки возврата на домолот и дистанционного мониторинга Agrotronic.



Конкурентом нашей машине может составить Claas Lexion 8700. Зерноуборочный комбайн немецкого производителя мощнее, его двигатель Perkins 2206 D развивает 571 л. с., а ширина захвата жатки составляет 13,8 м. Дальше просто космос — машина снабжена искусственным интеллектом Cemos Automatic: самостоятельное применение различных настроек, которые позволяют оптимально работать в поле, дает возможность объединить несколько машин в одну сеть. Такое решение может пригодиться при техобслуживании техники. На этом фоне упоминание, что модель оснащена системой Laser Pilot для точного движения комбайна по кромке поля, выглядит так же банально, как сообщение о том, что двигатель у этой машины с турбонаддувом.





Но сельское хозяйство — это не только комбайны и трактора с сельхозорудиями. На колесном ходу было показано много другой техники, например погрузчики. Как правило, они применяются и в строительстве. Компания Weidemann представила новинку — телескопический погрузчик E 7035. Высота хода стрелы — 7 м, грузоподъемность — 3500 кг. До этой модели производились машины, где вылет стрелы был 6-метровым. Двигатель мощностью 99 л. с. позволяет двигаться со скоростью до 30 км/ч. Радиус поворота — 7400 мм. Если у этой модели высота максимум 7 м, то у итальянской машины Dieci Icarus 40.17.C высота подъема стрелы составила почти 17 м. Погрузчик способен «забросить» на такую верхотуру груз весом в 4000 кг. Кстати, итальянцы — итальянцы во всем. Новая форма кабины банального погрузчика спроектирована в знаменитом дизайн-бюро ItalDesign-Giugiaro.



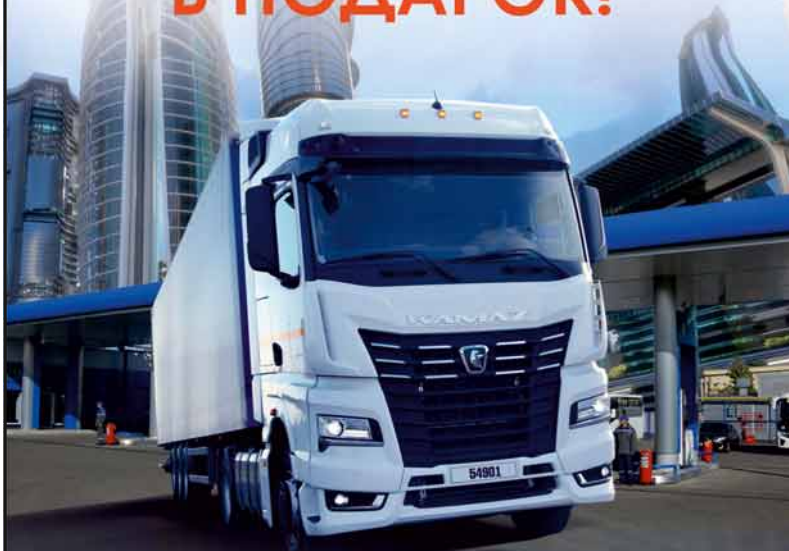
Сельхозмашины, представленные на выставке, традиционно экспонировались в павильонах комплекса «Крокус-Экспо». Компания «Ростсельмаш», понимая, что лучше один раз попробовать машину на ходу, чем сто раз прочитать о ней в буклете на стенде, устроила тест-драйв некоторых моделей зерноуборочной и тракторной техники. Небольшой круг по асфальту не раскрывал весь потенциал машин, но и такому интерактиву посетители выставки были рады. Особенно накануне очередного «ковидного» наступления на страну, приближение которого в дни работы агросалона чувствовалось особенно остро.

1. Мобильный пеллетный пресс Krone Premos 5000.
2. Трактор МТЗ-82.3 должен встать на конвейер в 1-м квартале 2021 года.
3. Топливный датчик LLS 5 от Omnicom в составе оборудования трактора «Кировец» К-525.
4. Зерновые жатки у Torgm 785 могут быть 7- или 9-метровыми.
5. Модель RSM-1370 от компании «Ростсельмаш».
- 6-7. Сельскохозяйственный полуприцеп ПС-25Б «Амата». Третья ось — управляемая.
8. У комбайна Torgm 785 объем бункера для зерна составляет 12 300 л.
9. «Ростсельмаш» устроил тест-драйв некоторых моделей зерноуборочной и тракторной техники.
10. Дизельный двигатель ЯМЗ-53645.



КУПИ КАМАЗ 54901

И ПОЛУЧИ 1000 ЛИТРОВ ДТ В ПОДАРОК!*



УВЕЛИЧЕННЫЙ
НА 50%
МЕЖСЕРВИСНЫЙ
ИНТЕРВАЛ



СНИЖЕННЫЙ
НА 10%
РАСХОД ТОПЛИВА



УВЕЛИЧЕННЫЙ
НА 20%
РЕСУРС
АВТОМОБИЛЯ

* Срок выдачи карт с 01.09.2020 по 31.12.2020 г.
Срок действия карт с момента активации по 31.01.2021 г.
Подробнее: https://kamaz.ru/production/article/toplivnaya_karta_v_podarok/

КАМАЗ-ЛИЗИНГ. ВСЕГДА ВЫГОДНО.

Сниженная стоимость
финансовой услуги

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

АВТОМОБИЛИСТЫ ЗАПЛАТЯТ ЗА ПАССАЖИРОВ

ЕЗДА В ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ В РОССИИ МОЖЕТ СТАТЬ БЕСПЛАТНОЙ — ПРИ УСЛОВИИ МАССОВОГО ПЛАТНОГО ПРОЕЗДА ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ. О ТАКОЙ ВОЗМОЖНОСТИ ГОВОРИТСЯ В ОБНОВЛЕННОМ ПРОЕКТЕ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ МИНТРАНСА. ПОЛУЧИТСЯ ЛИ РЕАЛИЗОВАТЬ ЕГО НА ПРАКТИКЕ И К ЧЕМУ ЭТО МОЖЕТ ПРИВЕСТИ? > ИРИНА ЗВЕРЕВА

В середине сентября стало известно, что правительство рассматривает идею перехода на бесплатный общественный транспорт к 2035 году, при этом условием станет расширение платности дорог. Это подтвердили и в самом Минтрансе, где и разрабатывали проект соответ-

ствующей транспортной стратегии.

ЧТО ХОЧЕТ МИНТРАНС?

Нюансы предложения официально пока не разглашались, однако некоторые детали инициативы сообщало РБК со ссылкой

на источники в правительстве. А именно — через пять лет проезд по дорогам регионального значения предлагается сделать платным. При этом к 2035 году раскошелиться придется уже за проезд по дорогам всех категорий. Зато через те же 15 лет выигрывают пассажиры — для них проезд на обществен-

ном транспорте может стать бесплатным.

Если горожане вместо личных автомобилей смогут пользоваться автобусами и метро, то жителям небольших населенных пунктов рекомендуется сменить автотранспорт на велосипеды и самокаты (как быть обитателям северных территорий, пока

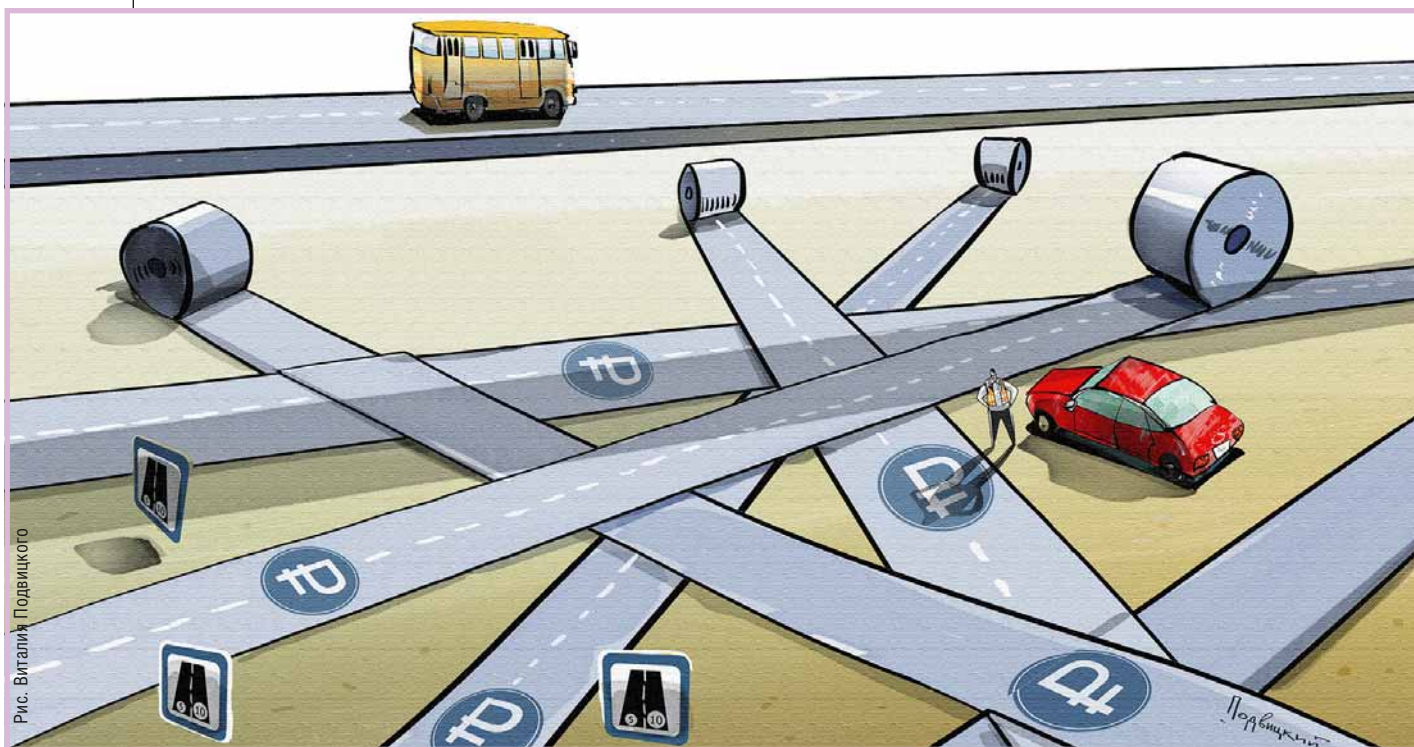


Рис. Виталий Подвицкого

не уточнялось). Главная цель проекта — создать стимулы для «использования транспорта общего пользования и сокращения пользования личным транспортом в крупных городах».

Минтранс уже объяснял, что общественный транспорт теряет клиентуру — об оттоке пассажиров ведомство заявляло по итогам прошлого года. Главной причиной этого, по версии министерства, является улучшение качества дорожной сети в стране, особенно в ее Европейской части. Исключением стала Москва, где пассажиры берут верх над автомобилистами — причиной тому, по мнению Минтранса, «удобный общественный транспорт, парковочная политика», наличие каршеринга и другие факторы.

Проект стратегии ставит целью существенно поднять популярность общественного транспорта среди всех россиян — ориентировочно в полтора раза, судя по представленным в прессе цифрам. Кроме того, должны сократиться пробки: через 15 лет доля автодорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, должна уменьшиться до 6%. А затраты бюджета на общественный транспорт удастся компенсировать за счет автомобилистов.

ПЛАТА БЕЗ АЛЬТЕРНАТИВЫ

Начнем с того, возможно ли «провернуть такую операцию» юридически и технически? Пока что действует федеральный закон, который гласит, что введение любой платной дороги должно сопровождаться бесплатной альтернативой. Так что, для того, чтобы претворить стратегию в жизнь и сделать дороги страны платными, необходимо будет кардинально изменить законодательство. Но это вряд ли проблема,

если решение будет принято «в верхах». Практика отмены требования о бесплатной альтернативе уже есть — такой закон одобрили в отношении дорог Крайнего Севера, где это объяснимо сообщениями высокой цены строительства.

Сложнее с технической стороной реализации проекта всеобъемлющей платности дорог. Очевидно, что для этого надо будет отслеживать километровый пробег и выставлять автомобилисту счет по итогам определенного периода.

По всей видимости, речь о массовом внедрении системы «свободного потока». То есть оплату можно будет взимать на основе распознавания видеокameraми номеров на автомобилях, рассуждала координатор движения «Синие ведерки» Юлия Каблинова на пресс-конференции экспертов по поводу инициативы Минтранса.

Это создаст дополнительные сложности, ведь наложение штрафов за неоплату проезда в этом случае потребует проведения длительных административных процедур, предупредил в ходе того же мероприятия вице-президент «Движения автомобилистов России», адвокат Леонид Ольшанский. Он уточнил, что наказывать за отказ платить можно только через суд, а не просто на основе показаний камер.

Директор департамента маркетинга и рекламы ГК «АвтоСпецЦентр» Алексей Ермилов тоже видит организационные сложности. По его словам, неясно, как средствами, собранными на трассах, будут оплачивать работу общественного транспорта, поскольку пассажиропоток ежемесячно меняется и фиксированная ставка не может быть установлена.

ВО ВСЕЙ СТРАНЕ — НЕВОЗМОЖНО

Но самое главное, что вводит массово платные

ЦЕЛЬ ПРОЕКТА СТРАТЕГИИ — ПОДНЯТЬ ПОПУЛЯРНОСТЬ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА ОРИЕНТИРОВАННО В ПОЛТОРА РАЗА, А ТАКЖЕ СОКРАТИТЬ ПРОБКИ

дороги по всей стране — это просто нецелесообразно, заявили опрошенные нами эксперты.

Урбанист, специалист в сфере транспорта Алексей Смирнов напомнил, что подобные решения внедряются в первую очередь в европейских городах — в тех странах, где процесс обеспечения транспортной доступности для всех жителей прошел намного раньше, чем в РФ. «И в таких условиях, когда у каждого жителя страны есть возможность воспользоваться общественным транспортом, такие идеи уместны, разумны и эффективны», — подчеркнул эксперт. — Однако их внедрение на всей территории РФ в настоящее время нецелесообразно».

Платные участки дорог, согласно мировой практике, действительно создаются там, где транспортная инфраструктура развита — например, в Лондоне, Париже и Берлине. И в противовес таким участкам предложена развитая система общественного транспорта.

«Такие предложения вполне разумны и возможны к рассмотрению в мегаполисах», — согласен профессор МАДИ Михаил Якимов. — Даже не на всех частях, а только в центре городов, где возможно введение платного въезда с одновременным предоставлением бесплатных для пассажиров услуг при перевозке транспортом общего пользования». В случае, если данное предложение будет реализовано, то процесс урбанизации населения пойдет еще быстрее, назвал он одно из следствий. «Введение повсеместного бесплатного проезда

в транспорте с одновременным удорожанием проезда по дорогам общего пользования сделают еще более привлекательной жизнь в крупных городах и менее привлекательной жизнь в отдаленных регионах и поселках, где такого транспорта нет», — считает эксперт.

Директор по административно-хозяйственной деятельности ООО «Байкал-Сервис ТК» Александр Разин тоже отметил, что подобные новации уместны лишь в районах крупных мегаполисов, причем тех, где ограничен ресурс дорожной сети и ее развития. Эксперт подчеркнул, что платные магистрали — это именно «альтернатива менее скоростным и оборудованным дорогам общественного пользования», которая дает экономию времени и топлива. Идею в озвученном виде он назвал утопичной, не имеющей здравого объяснения.

НАЛОГОВ И ТАК ХВАТАЕТ

В конце концов, это просто несправедливо, считают многие эксперты, которые высказались на данную тему. Главное соображение — автомобилисты уже сейчас помимо транспортного налога платят государству топливный акциз. То есть можно говорить о реализации принципа «пользователь платит», а тут еще и новая нагрузка.

«Инициатива лишит россиян выбора между личным и общественным транспортом, передвижение на автомобиле превратится в привилегию для богатых, у которых есть возможность платить

за все дороги», — категоричен Алексей Ермилов.

Александра Разина интересует, собираются ли власти сокращать налоги в случае внедрения массовой платы на дорогах. «В настоящее время все автомобилисты и так оплачивают налог дважды. Первый раз — при покупке авто и далее ежегодно в зависимости от мощности двигателя, т.е. дифференцированно благосостоянию», — напомнил представитель "Байкал-Сервис ТК". — Что уже само по себе несправедливо и фактически неприменимо в развитых странах».

Эксперт рассказал об еще одной «границе» несправедливости предложения. «Почему, к примеру, жители пригородов, малых агломераций должны оплачивать проезд общественного транспорта и развитие парка в городах, которые они даже не посещают или бывают там только в качестве туристов?» — недоумевает он.

Похожее замечание и у Михаила Якимова, который отметил, что проблемы с пробками и состоянием общественного транспорта предлагается решать за счет людей, которые им не пользуются. Причем «делают это не по причине его недостаточного комфорта,

а по причине невозможности использования такого транспорта в силу удаленности от крупных городов».

Несправедливость предложения эксперты нашли и в сфере ненадлежащего качества (и сервиса) дорог, которые массово хотят сделать платными. Российские автомобилисты, по словам представителя «АвтоСпецЦентра», готовы платить именно за сервис, который экономит время, обеспечивает безопасное движение. Одно дело — построить скоростную трассу с платными участками на одном из загруженных маршрутов, и совсем другое дело — введение оплаты проезда по абсолютно всем дорогам. А состояние городских дорог, в основном, не соответствует принятым стандартам даже для трасс общего пользования, напомнил Алексей Ермилов.

Урбанист Алексей Смирнов высказался в том же духе: по его словам, платная дорога — это «качественная дорога с высоким уровнем безопасности, поддержкой пользователей и т. д.». «Дороги общего пользования редко можно поставить хотя бы близко к качеству платной дороги», — констатировал он.

Эксперт не исключил, что в случае реализации

инициативы усилятся социальная рознь: «...ведь плата только усилит социальную яму между теми, кто может позволить себе ежедневные траты на индულгенцию, и теми, у кого нет лишних денежных средств».

Леонид Олышанский и вовсе заявил журналистам, что введение платы за проезд противоречит ряду статей Конституции, где гарантируется свобода передвижения.

ОПРОШЕННЫЕ ГОЛОСУЮТ «ПРОТИВ»

Отметим, что инициативы об увеличении платности дорог (без альтернативы) появлялись и ранее, хоть и не в таком масштабном виде. Так, Минтранс около четырех лет назад предлагал ввести плату за въезд в города, причём эту идею поддержал мэр Москвы Сергей Собянин. Но Госдума так и не приняла этот закон, вызвавший волну критики среди населения и экспертов.

Однако в новой инициативе министерства есть бонус — бесплатный проезд на общественном транспорте. Убедит ли это население отнестись к инициативе терпимее? О проведении массовых опросов

на эту тему на момент написания статьи было неизвестно, однако появилось локальное исследование. Портал SuperJob по следам новостей о предложении Минтранса опросил жителей Новосибирска, и результаты оказались не в пользу идеи. Только 31 % респондентов поддержали предложение взимать плату за проезд на автомобилях в обмен на бесплатные автобусы.

Сторонники такой реформы при этом пояснили, что с ее помощью удастся улучшить экологическую обстановку, уменьшить количество пробок и увеличить число свободных парковочных мест во дворах (так как машин станет меньше). У противников же инициативы Минтранса, как и у экспертов, появилось к ведомству много вопросов. Например, о наличии удобных маршрутов, состоянии общественного транспорта, безопасности и комфорте передвижения в нем (в том числе в период высокой заболеваемости).

ПОМОЖЕТ ПРОТИВ ПРОБОК

Как уже было сказано, сторонники реформы видят ее основной целью борьбу с бичом городов — пробками, которые можно будет победить, «сгруппировав» граждан в общественном транспорте. Может быть, этот «плюс» перевесит или хотя бы частично компенсирует «минусы» инициативы (если, конечно, реализовать ее с умом — не везде, а в мегаполисах)? Здесь мнения экспертов разделились.

«Ни в одной стране мира платные дороги не привели к фиксации заметного уменьшения трафика, а тем более сокращения автопарка», — рассуждает Александр Разин ("Байкал-Сервис ТК"). — Те, кто использует личный транспорт, будут продолжать его использовать в силу причин и обстоятельств, и, конечно, никакая эконо-



мия на бесплатном проезде не станет стимулом всем дружно отправиться на метро, электричке, автобусе по своим делам».

Транспортный специалист Алексей Смирнов не согласен — он заявил, что уменьшить пробки, а заодно и число ДТП, за счет введения платы за проезд по всей дорожной сети возможно. Причина простая — машин будет меньше. Эксперт также вспомнил шведские иллюстрации на тему транспорта, которые наглядно демонстрируют, что «80 личных машин — это один автобус».

Заместитель генерального директора ГК «Волгабас» Дмитрий Кузьмищев тоже отметил: если удастся пересадить людей (особенно в больших городах) на общественный транспорт за счет увеличения стоимости владения автомобилем, то это снизит и количество ДТП, и смертность на дорогах, и интенсивность пробок. То есть, теоретически, это может сэкономить людям время проезда. Но, несмотря на благие цели, инициатива «идеалистична», согласен с коллегами эксперт.

В мире, по его словам, есть опыт, на который можно опираться. Это Эстония (бесплатный проезд на общественном транспорте в столице Таллине), Люксембург (тоже бесплатный проезд) и, например, Лондон (платный въезд в город). Но, конечно, нельзя копировать такую практику бездумно. «Необходимо изучать данный опыт, особенно в части источников финансирования компенсации затрат перевозчиков и возможность адаптации данного опыта под российские реалии», — подчеркнул Кузьмищев.

Кстати, о некоторых промежуточных результатах дорожной реформы в Таллине уже известно. Как сообщалось в прессе, введение бесплатного общественного транспорта почти не изменило ситуацию на дорогах. Для эко-

номически активных автомобилистов вопрос оплаты или неоплаты проезда, получается, не стал решающим фактором в выборе способа передвижения.

ОБНОВЯТ ЛИ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ?

Есть и другие соображения — реализация инициативы может дать такой важный побочный эффект, как обновление устаревшего парка общественного транспорта. Ведь если автомобилисты заплатят за пассажиров, добавочные деньги можно будет отправить на эту благородную цель.

Дмитрий Кузьмищев это подтверждает. «Что касается сервиса на общественном транспорте и его состояния, то и я вижу, в основном, положительные моменты, — заявил он. — Любой сервис улучшается с приростом людей, им пользующихся». Однако, добавил он, для обновления парка общественного транспорта необходимы значительные средства и понадобится создание специального фонда.

Михаил Якимов (МАДИ) считает, что консолидация финансовых ресурсов в сферу общественного транспорта поможет кардинально изменить состояние его парка в городах. Но, опять же, встает вопрос справедливости в отношении тех, кто не пользуется таким транспортом по объективным причинам, напомнил он.

Алексей Смирнов тоже не исключает такого следствия, как улучшение качества общественного транспорта за счет данной инициативы. Однако это, по словам эксперта-урбаниста, возможно только в том случае, если денежные средства будут адекватно распределяться.

А вот Кирилл Янков (глава Союза пассажиров РФ) заявил журналистам об обратном эффекте (для сервиса в целом). По его словам, пассажиры сей-

ПОНАДОБИТСЯ ЗАКУПИТЬ ДЛЯ РЕГИОНОВ АВТОБУСЫ, ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ДОРОГИ И ОТЛАДИТЬ МАРШРУТЫ. ДЕЛО НУЖНОЕ, НО СЛОЖНО РЕАЛИЗУЕМОЕ ЗА 15 ЛЕТ

час «голосуют рублем» за комфорт поездок, если же общественный транспорт станет бесплатным, как-то влиять на качество услуг они уже не смогут.

Александр Разин тоже настроен критически: он сообщил, что не видит никакой связи реализации инициативы с качеством подвижного состава общественного транспорта. Зато эксперт заметил негативный эффект для роста цен на перевозки и товары. «Можно порассуждать, к чему приведет подобная инициатива, если она все же будет реализована. Очевидно, это вызовет заметный рост цен на товары и услуги. Истина проста — за все всегда платит гражданин», — сказал представитель «Байкал-Сервис ТК».

НУЖЕН ЭКСПЕРИМЕНТ

В любом случае, в обозначенный срок осуществить указанные идеи из проекта стратегии не удастся, отметили эксперты.

«У нас осталось 15 лет. Россия слишком велика, чтобы успеть везде подготовить необходимую инфраструктуру, — констатировал Алексей Смирнов. — Центральная Россия, возможно, сможет подготовиться, и то не вся».

Он уверен, что, если браться за дело, «обязательно нужно проводить эксперименты на различных территориях, активно общаться с водителями, жителями городов, чтобы сделать этот механизм максимально удобным, простым и понятным». И еще одна оговорка от эксперта — в случае

реализации «не стоит взимать плату с инвалидов, многодетных семей».

Дмитрий Кузьмищев тоже не верит в воплощение инициативы в жизнь «в масштабах такой большой страны, как Россия» в срок до 2035 года. «Инфраструктурная составляющая — основной барьер, — сказал он. — Система общественного транспорта развивается активно: посмотрите, например, на Москву, на улицах которой уже массово эксплуатируются электробусы. Тем не менее, жители многих других городов и населенных пунктов не имеют доступа к аналогичным услугам — по крайней мере, пока».

То есть для начала понадобится обустроить эти города, закупить для них автобусы, отремонтировать дороги и отладить маршруты. «Дело нужное, но сложно реализуемое за 15 лет, учитывая текущую ситуацию», — признал представитель ГК «Волгабас». Он назвал перспективным проведение эксперимента в той же Москве — особенно учитывая то, что мэрия поддерживает идею платного въезда в центр города.

Профессор МАДИ Михаил Якимов тоже не отвергает инициативу полностью, но рекомендует такие механизмы внедрять постепенно, основываясь на изменении условий пользования улично-дорожной сети — в первую очередь крупных городов и агломераций.

«Для начала подобные идеи требуют широкого обсуждения в обществе, — уверен он. — Причем не только в сообществе крупных городов, но и в удаленных регионах. »



ДОЛОЙ ЗЕРКАЛА!

MERCEDES-BENZ ACTROS 1851 LS > ПОЛНАЯ МАССА: 22 Т > НАЧАЛО ПРОДАЖ: 2020 Г. > ЦЕНА: 130 000 ЕВРО

ДО РОССИИ ДОБРАЛСЯ ИННОВАЦИОННЫЙ МАГИСТРАЛЬНЫЙ ТЯГАЧ MERCEDES-BENZ ACTROS В ТОПОВОЙ КОМПЛЕКТАЦИИ. ПРАКТИКА УПРАВЛЕНИЯ ГРУЗОВИКОМ С КАМЕРАМИ ВМЕСТО ЗЕРКАЛ В РОССИЙСКИХ РЕАЛИЯХ СТАЛА ДЛЯ МЕНЯ ХОРОШИМ ДОПОЛНЕНИЕМ ПРЕЖНЕГО ВОДИТЕЛЬСКОГО ОПЫТА > МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА

«**В**се, что есть нового в Европе, доступно теперь и в России», — так сформулировала идею, послужившую поводом для очередной встречи с журналистами, руководитель отдела по связям с общественностью «ДАЙМЛЕР КАМАЗ РУС» Елена Горшенина. Если быть точным, обновленный флагман магистральной линейки Mercedes-Benz пришел в Россию осенью 2019-го, спустя всего лишь год после мировой премьеры

на выставке IAA-2018 в Ганновере. Правда, первые поставки были с обычными зеркалами заднего вида, то есть в более привычной для наших перевозчиков комплектации. Примечательно, что сразу после омологации такие машины встали на конвейер завода «ДАЙМЛЕР КАМАЗ РУС» в Набережных Челнах. Теперь, когда успешно пройдены дополнительные сертификационные процедуры, компания-импортер готова предлагать перевозчикам

обновленные Mercedes-Benz Actros в любой комплектации.

В 2019 году я водил новый «Актрос» по живописным маршрутам вдоль морского побережья Испании, а сегодня такая же машина в составе автопоезда ожидает меня в подмосковном Солнечногорске, на стоянке дилера «Юнайтед Трак Сервисиз».

Да, это тот самый Mercedes-Benz Actros — с камерами вместо зеркал, мультимедийной приборной



маневр. Приятный бонус: водитель получает хорошую видимость по бокам, а любое расширение обзорности — это повышенная безопасность. На дисплеях отчетливо видны желтые пунктирные линии, они позволяют более точно оценить расстояние до приближающихся транспортных средств. При движении задним ходом габаритные линии помогают точно контролировать положение осей и конца полуприцепа. А при обгоне система показывает на экране момент, после которого можно безопасно вернуться на свою полосу. Отметим важный нюанс — разметка рассчитана на автопоезд стандартной длины. При сцепке с удлиненными или укороченными полуприцепами

надо произвести дополнительную настройку. Режим калибровки включается автоматически при каждом запуске двигателя. Поэтому будьте готовы подтвердить системе текущие настройки, если конфигурация сцепки осталась прежней.

Флагман марки Mercedes-Benz Trucks также получил электронный стояночный тормоз, который автоматически активируется при выключенном двигателе или переводе селектора КП в режим Parking и деактивируется при включенной передаче, стоит только слегка надавить на педаль акселератора. Скажете — пустяк, но даже такие мелочи упрощают работу водителя, что в конечном итоге, конечно, тоже влияет на безопасность.



1. Электронный стояночный тормоз активируется при выключенном двигателе, а система стабилизации прицепа — в случае заноса.

2. Дисплей Mirror Cam разбит на секции, как и привычные всем зеркала — основную и нижнюю широкоугольную. Есть возможность увеличения угла обзора.

3. На экране финальные данные по поездке.

4. В Multimedia Cockpit вместо привычной панели приборов установлен 12-дюймовый дисплей, пару ему составляет экран тачскрина.

панелью Multimedia Cockpit и другими полезными функциями, которые мы решили проэкзаменовать на дороге. Кстати, оснащение тягача «цифровыми зеркалами» увеличивает его стоимость примерно на 1000 евро. Однако эти дополнительные вложения не останавливают заказчиков. По словам директора ООО «Юнайтед Трак Сервисиз» Александра Варковастова, сегодня примерно треть покупателей заказывают Mirror Cam. Прежде всего, это индивидуальные предприниматели, для которых личный грузовик — средство самовыражения.

Впрочем, Mirror Cam — это действительно удобно. Дисплей разбит на обычные секции, как и привычные всем зеркала — основную и нижнюю широкоугольную. При крутом повороте можно нажать кнопку на дверной карте — и основная секция дисплея существенно увеличит угол обзора, что поможет водителю безопасно завершить



MERCEDES-BENZ ACTROS 1851 LS

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Снаряженная масса, кг	7150
Полная масса, кг	до 20 000
Габариты (длина/ширина/высота), мм	6256x2500x3641
Объем топливного бака, л	700

Двигатель:

тип	OM 471, дизельный, рядный, 6-цилиндр., Евро-5
рабочий объем, см³	12 800
мощность, л. с. при мин⁻¹	510 при 3800
крутящий момент, Нм при мин⁻¹	2200 при 1050–1590

Коробка передач

PowerShift 3, роботизированная, 12-ступенчатая

Подвеска:

передняя	зависимая рессорная со стабилизатором поперечной устойчивости
задняя	зависимая пневматич.

Тормоза

дисковые

Размер шин

315/70R22,5

СЕРВИС

Межсервисный пробег

до 150 000 км

КОНКУРЕНТЫ

Volvo FH, MAN TGS, Scania NTG

-  Улучшенная обзорность, полный спектр электронных помощников водителя.
-  Нет системы оценки вождения.



Серебристый тягач Mercedes-Benz Actros 1851 LS оснащен 12,8-литровым турбодизелем OM 471 мощностью 510 л. с. и 12-ступенчатой автоматической трансмиссией PowerShift 3. У варианта Евро-5, который, в основном, продается у нас, ликвидирован сажевый фильтр DPF и изменены настройки топливной аппаратуры. Кроме этого, российская комплектация предусматривает наличие системы обогрева топливных фильтров, дополнительную теплоизоляцию кабины. А кабина тестового автомобиля просторная, с высокой крышей Giga Space. Интересно, что в базовом оснащении для такого коппита не предусмотрен автономный отопитель, зато имеется 9-киловаттный жидкостный подогреватель, подающий тепло через штатные воздуховоды HVAC.

Организаторы удачно составили маршрут движения большегрузной

автоколонны: часть пути пролегла по автомагистралям, а часть — по второстепенным дорогам, населенным пунктам с коварными поворотами. На одной из таких развязок в кабине раздался неприятный звук — сработала система Sideguard Assist, которая сканирует мертвые зоны вокруг автопоезда и при опасности подает водителю сигналы. Такой опасностью оказалась легковушка, пробиравшаяся по обочине. Важно отметить, что Mirror Cam и Sideguard Assist в обновленном Actros работают совместно — вся необходимая информация группируется в одном месте, на боковых дисплеях. Это предотвращает информационную перегрузку водителя. Тоже не пустяк!

При движении по автомагистрали тягач способен взять управление на себя — об этом оповестит синяя пиктограмма на приборной панели. Водитель может кратковременно

1. В центре бампера радар системы ADA.
2. С крыши Giga Space внутренняя высота кабины достигает 2,3 м.



снять руки с рулевого колеса, автомобиль сам скорректирует траекторию движения. Функция работает в составе новой рулевой системы с электрогидравлическим управлением. Подобные решения в автомобильной сфере уже не новость. Схожий функционал можно встретить как опцию на Volkswagen Crafter. Только у фургона датчики вмонтированы в обод рулевого колеса, а у грузовика положение рук водителя определяется посредством следящего усилия в самом рулевом механизме. Лично мне второй способ показался более демократичным, поскольку в этом случае хват может быть произвольным. Добавлю, новый Mercedes-Benz Actros стал первым серийным автомобилем в своем классе, получившим систему полуавтоматического управления ADA (Active Drive Assist).

Если честно, мне приятнее было управлять самому: выбирать оптимальную скорость, держать дистанцию и экспериментировать с расходом топлива. Дело здесь нехитрое: максимально использовать инерцию автопоезда и чаще пользоваться моторным тормозом. Для более эффективного торможения переходи на пониженную передачу вручную», — советует мой инструктор Денис Кириллов. Учитывая, что все управление трансмиссией сосредоточено на подрулевом переключателе, следуя его советам играючи.

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



ПРАКТИЧНО. Камеры расположены выше, чем обычные зеркала, случайно повредить их сложнее.



УДОБНО. Управление моторным тормозом и КП на подрулевом переключателе.

Девяносто километров в одну сторону, примерно столько же обратно. В таком режиме активная работа за рулем — одно удовольствие. А что вы скажете о дальних междугородных перевозках, где автопоезд преодолевает сотни, а то и тысячи километров за рейс? Повысить экономичность автомобиля в таких условиях помогает система предсмотра управления трансмиссией PPC (Predictive Powertrain Control), она подстраивает работу коробки передач под топографию местности. Предыдущая версия системы использовалась преимущественно на крупных магистралях, а новая (PPC+) активна даже на узких второстепенных дорогах и в населенных пунктах. При этом PPC+, как объясняют специалисты, активна не только в вертикальной, но и в горизонтальной плоскости — система делает упреждающее переключение передач перед крутыми поворотами. В чем, собственно, удалось убедиться на практике.

А еще новый Mercedes-Benz Actros получил систему помощи при экстренном торможении Active Brake Assist 5, то есть пятого поколения. Поводов для ее включения на трассе не было. Но я видел ее испытания на полигоне. Active Brake Assist 5 с помощью камеры и радаров распознает препятствие на дороге, заблаговременно предупреждает водителя звуковым и световым сигналами, включает автоматическое замедление. В случае, если водитель «спит», следует максимальное торможение, вплоть до полной остановки.

Оснащение тягача пакетом инноваций увеличивает его стоимость на 5–6 тыс. евро. Однако эти дополнительные вложения окупятся, поскольку в сравнении с предшественником обновленный Actros на 9% экономичнее. Руководитель отдела продаж ООО «ДК РУС» Герман Гильфанов называл минимальные значения среднего расхода топлива новых грузовиков в парках клиентов — 18 л/100 км. Мой результат оказался куда скромнее 22,9 л/100 км. Что ж, есть к чему стремиться. Жаль только, что система оценки вождения, ставшая неким стандартом у некоторых европейских марок, водителю нового «Актроса» с Multimedia Cockpit пока недоступна. Решение вскоре появится на новой платформе.

Тем временем, владельцы автопарков смогут оценить новую опцию мониторинга движения грузовика в режиме реального времени с помощью программ Fleetboard и Mercedes-Benz Uptime, которая планирует ТО и предупреждает о неисправностях. При покупке нового Actros российская версия Uptime предоставляется бесплатно.



Сила внутри

Моторное масло для работы в жестких условиях



total-lub.ru

Реклама
* Мы делаем энергию лучше



НОВАТОР, ТАКТИК И СТРАТЕГ

НА ДМИТРОВСКОМ ПОЛИГОНЕ ПРОШЛА МАСШТАБНАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ DAEWOO TRUCKS, ПРИУРОЧЕННАЯ К ОБЪЯВЛЕНИЮ О РАСШИРЕНИИ ПРОДУКТОВОЙ ЛИНЕЙКИ КОРЕЙСКИХ ГРУЗОВИКОВ, ПРЕДСТАВЛЕННЫХ В РФ. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР МАРКИ, КОМПАНИЯ «ПРЕМИУМ АВТО», ПЕРЕХОДИТ ОТ ИМПОРТА ГОТОВОЙ ТЕХНИКИ К МОНТАЖУ НАДСТРОЕК НА БАЗЕ DAEWOO NOVUS В РОССИИ > МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА

Техника корейской марки Daewoo, чьими активами с недавнего времени владеет индийский концерн Tata Motors, не столь известна в РФ как одноименные легковушки, однако на грузовики с эмблемой в виде стилизованной морской раковины есть пусть небольшой, но стабильный спрос. Главным

образом, в сегменте большегрузной строительной и специальной техники, что подтверждается ежегодным присутствием таких автомобилей в экспозиции на выставке СТТ.

Одним из крупнейших дилеров грузовой техники Daewoo Trucks на территории РФ является компания «Премиум Авто»,

имеющая представительства в Москве и Владивостоке. В 2019 году эта организация получила статус официального дистрибьютора, и с этого момента начала вырисовываться долгосрочная стратегия, выражающаяся в расширении продуктовой линейки и выстраивании дилерской сети по всей территории страны.

Дистрибьютор переходит от импорта готовой техники к монтажу надстроек на базе Daewoo Novus на территории России. Одобрение типа транспортного средства (ОТТС) уже имеют «Автомеханический завод», «Меткомплекс», «Луидор», «РосКомАвто» и «СПМ Авто». В ближайшее время ОТТС получат «Чайка-Сервис», «РусТрак», «Автомастер», «Феникс», «ТТМ Центр» и «Смартэко». Автовышки и автобетононасосы пока по-прежнему будут импортироваться из Южной Кореи, аналогичная история с грузовыми шасси, которые производят на заводе в Пусане. Как утверждают представители «Премим Авто», на сегодняшний день в России эксплуатируется порядка четырех тысяч грузовиков разных лет выпуска. Что касается новых поставок, то более половины заказчиков предпочитают Daewoo Novus в варианте с бортовой платформой и КМУ, остальные берут автогидроподъемники или бетононасосы. Сложность с поставками самосвалов заключалась в том, что прежде они предлагались исключительно с корейскими платформами, которые адаптированы для внутреннего рынка и не рассчитаны для работы в условиях сурового российского климата. Теперь к работе привлечены отечественные кузовостроители. Именно такой самосвал с обогреваемым кузовом и стал участником презентации на Дмитровском полигоне.

ОБЕЦАЛИ — ПОКАЗАЛИ

Эта 44-тонная машина с модельным индексом CR7DS построена на шасси Daewoo Novus с колесной формулой 8x4. 22-кубовый стальной кузов для нее изготовлен на заводе «Феникс» в Набережных Челнах. Самосвал грузоподъемностью 28 575 кг оснащен 11-литровым дизелем Doosan DV11K (420 л. с., 1855 Нм), самым мощным из представленной в России мо-



1-2. Дистрибьютор расширяет продуктовую линейку, представленную в РФ, и переходит от импорта готовой техники к монтажу надстроек на территории России.
3. Четырехосный самосвал Daewoo Novus получил кузов, изготовленный на заводе «Феникс» в Набережных Челнах.

дельной линейки, а также 16-ступенчатой механической КП ZF16S1830TO.

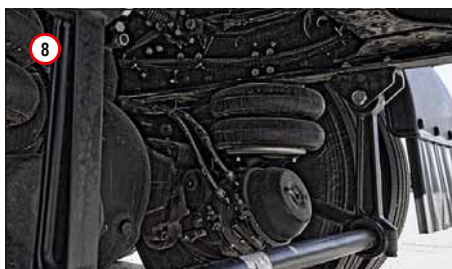
На полигоне мне удалось проехать за рулем этой машины и проэкзамновать силовую установку, известную по сегменту строительной техники. В кузов четырехосника было загружено порядка 20 тонн отсыревшего песка. Но машина спокойно шла в горку на шестой передаче, а на пологих участках включался верхний диапазон демультипликатора. Добавлю, что груженная машина уверенно держит курс, звукоизоляция моторного отсека на высоте.

Внушительные габариты «корейца» не доставляют проблем при управлении самосвалом. Зеркала заднего вида



по-азиатски закреплены на длинных кронштейнах, а в дверях снизу предусмотрены смотровые окошки. Удобно, особенно в условиях ограниченного пространства. Еще один существенный плюс — пневматическая подвеска кабины, причем четырехточечная, что является большой редкостью даже для развозного автомобиля, не говоря о самосвале. Сама кабина тесновата, но достаточно комфортна. Пожалуй, единственное, к чему всерьез можно придраться, это к несколько скучному и утилитарному дизайну

1. Более половины заказчиков предпочитают Daewoo Novus в варианте с бортовой платформой и КМУ.
2. Остальные берут автогидро-подъемники или бетононасосы.
3. Построив четырехосный фургон с более высокой вместимостью и грузоподъемностью, чем у «одиночки» с колесной формулой 6x2, Daewoo Trucks меняет формат дистрибуции.
4. Кабина «Новуса» тесновата, но достаточно комфортна, хотя утилитарный интерьер скучноват.
5. Комбинация приборов с центральным дисплеем выглядит современно.
6. Пневматическая подвеска кабины является редкостью для развозного автомобиля.



7-8. Спереди у фургона малолистовые рессоры, а сзади — пневмобаллоны.

интерьера с обилием бежевого пластика, огромными кнопками, тонким рулем и... старой доброй однодиновой магнитолой. Прямо машина времени для тех, кто мечтал перевернуть календарь лет на 20-30 назад. Как говорится, сейчас так уже не делают. Эта же проблема есть и у второго автомобиля на тесте — фургона-рефрижератора Daewoo Novus CR9CS.

ФОРМАТ ДЛЯ ДИСТРИБУЦИИ

Четырехосное шасси изотермического фургона, в целом, идентично самосвальному, но у него есть одна важная особенность — задняя пневматическая подвеска. Ее изготовление было поручено российскому НПО «Ростар» из Набережных Челнов, известному своими разработками комплексных решений для коммерческого транспорта. В частности, компания является серийным поставщиком пневматической подвески на среднетоннажник «Газон Next». Благодаря установке новых упругих элементов значительно снизилась вибронагрузка на перевозимые грузы, а главное — появилась полезная функция регулировки высоты кузова при погрузочно-разгрузочных работах, что ценно для развозного автомобиля.

Сборка и монтаж кузова были осуществлены на предприятии «Центртранстехмаш» (ЦТТМ) в Рязани. Длина машины составляет 11,99 м, полная масса — 36 тонн. С полезным объемом грузового пространства 53,5 м³ (вмещает 22 европалеты) автомобиль может взять на борт 23,1 тонны груза. Изотермический кузов производства ЦТТМ прошел



испытания в лаборатории и получил сертификат соответствия класса FRC — это является необходимым условием для перевозки скоропортящихся грузов. Фургон также оснащен гидробортом DHollandia DH-LM.20 с алюминиевой платформой грузоподъемностью 1,5 тонны. В общем, построив четырехосный фургон с более высокой вместимостью и грузоподъемностью, чем у «одиночки» с колесной формулой 6x2, Daewoo Trucks предложила поменять формат дистрибуции. В настоящее время машину испытывает компания X5 Retail Group, по результатам опытной эксплуатации будет принято решение о крупном заказе.

БОЛЬШИЕ ПЛАНЫ

Выпустив на рынок две новинки, Daewoo Trucks рассчитывает существенно увеличить свою долю рынка. Задача на перспективу — выход на ежегодные продажи 300-500 автомобилей.

В следующем году «Премиум Авто» планирует сертифицировать в РФ тягач и шасси новой серии Daewoo Maximus, а также выпустить коммунальные машины и зерновозы на базе Daewoo Novus.

Серьезными стимулами для увеличения продаж могут послужить специальная программа лизинга Daewoo Finance, которая предоставляет клиентам финансирование для приобретения грузовой техники Daewoo Trucks, а также широкая сервисная поддержка. До конца 2020 года дилерская сеть компании будет увеличена с 20 до 25 центров, а новый склад запасных частей в Москве существенно упростит доставку в Европейскую часть РФ.

В России грузовики Daewoo Novus позиционируются импортером как конкуренты, прежде всего японским одноклассникам. А вот многочисленные китайские аналоги серьезными конкурентами не считаются, даже несмотря на их меньшую стоимость: как утверждает, у корейских машин более высокие надежность и ресурс. Присутствовавший на конференции владелец корейских грузовиков подтвердил корреспонденту «Автопарк» неубиваемость Daewoo Novus вне зависимости от условий применения. 🇰🇷

ЕВГЕНИЙ СВИРИН ДИРЕКТОР ПО МАРКЕТИНГУ «ПРЕМИУМ АВТО»

С января по август 2020-го было реализовано 59 грузовиков Daewoo Trucks. До конца этого года мы планируем продать 120 грузовых машин, превысив на 70% аналогичный показатель 2019 года, когда объем продаж составил 69 единиц техники. Мы ожидаем, что машины на базе Daewoo Novus будут востребованы на российском рынке, в первую очередь, благодаря соотношению цены и качества. Шасси отличаются универсальностью и подходят для установки любых надстроек, включая автобетононасосы, фургоны, бортовые автомобили с КМУ, самосвальные кузова, автогидроподъемники.

СЕРГЕЙ УШАКОВ ДИРЕКТОР КОМПАНИИ «АБН СПЕЦТЕХНИКА», ЧЕЛЯБИНСК



Специализация нашей компании — аренда бетононасосов. Свой бизнес я начал в 2008 году, с покупки спецтехники на шасси Daewoo, потом был опыт с маркой Hyundai, а после снова Daewoo. Сейчас у меня несколько бетононасосов на базе Daewoo Novus 2011 и 2014 годов выпуска. Три года наши бетононасосы строили объекты на острове Русский, могу с гордостью сказать. Работали круглосуточно, на износ. Машины Daewoo надежные, практически неубиваемые. Из эксплуатационных расходов только периодическая замена фильтров и масел. Ну и периодически задние рессоры приходится менять, поскольку автомобиль везет на себе оборудование, он всегда груженный. Поэтому детали задней подвески у нас постоянно на складе. Кстати, если говорить о запчастях, то в России для марки Daewoo Trucks некоторые позиции до сих пор являются проблемой. Хорошо, что в «Премиум Авто» активно помогают своим клиентам в этих вопросах.





АЛЬТЕРНАТИВНЫЙ ПОДХОД

ISUZU NQR 12T > ПОЛНАЯ МАССА: 11 990 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ: 2020 Г. > ЦЕНА: ОТ 4 412 000 РУБ.

ХОРОШО ИЗВЕСТНЫЙ В РОССИИ СРЕДНЕТОННАЖНЫЙ ГРУЗОВИК ISUZU NQR ПОЛУЧИЛ МОДИФИКАЦИЮ С КОЛЕСНОЙ ФОРМУЛОЙ 6X2. НАЛИЧИЕ ЗАДНЕЙ ПОДДЕРЖИВАЮЩЕЙ ОСИ ЗНАЧИТЕЛЬНО УЛУЧШИЛО ПОТРЕБИТЕЛЬСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОМОБИЛЯ. АВТОРСТВО ИДЕИ ПРИНАДЛЕЖИТ КОМПАНИИ «ТРАК-ПРАЙС», ОФИЦИАЛЬНОМУ ДИЛЕРУ ISUZU > МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО АВТОРА

Грузовики N-серии, они же Isuzu Elf, — долгожители. Вот уже более 60 лет задают тон в коммерческом транспорте, и за это время на их базе чего только не размещали. Однако потолок модели, ее грузоподъемность, составляет максимум 6,5 тонн. Если нужна машина большей грузоподъемности, в модельной гамме марки Isuzu есть F-серия. Правда, такие машины для города великоваты, у них слишком большая

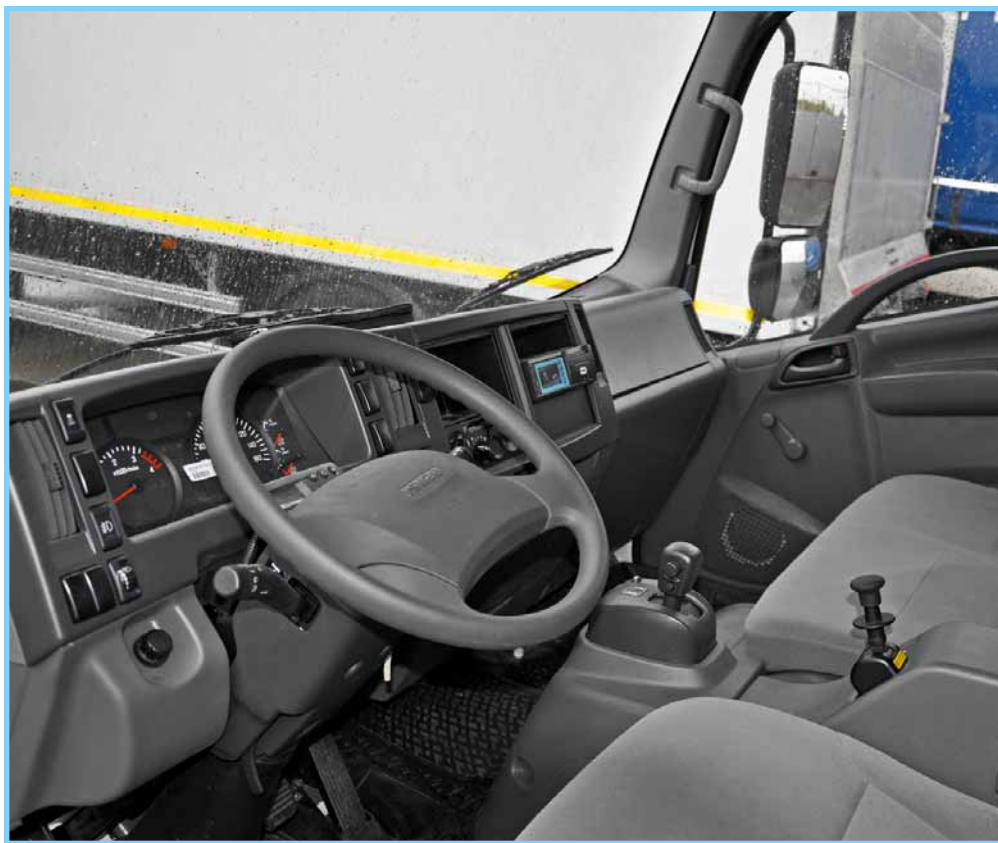
масса и избыточная мощность двигателя для того, чтобы везти всего 8 тонн при полной массе машины в 12 тонн.

Борьба за тоннаж в нашей стране обусловлена одним — легальной возможностью избежать взимания платы по системе «Платон». В нынешних непростых рыночных условиях это особенно актуально. Три оси новинки позволили распределить 8,5 тонн груза не выходя за рамки допустимых весо-

вых ограничений. Распределение нагрузки по осям выглядит так: на рулевую ось приходится 3,1 тонны, ведущая «забирает» 6,4 тонны, а третья — подъемная — выдерживает 2,4 тонны.

Второй плюс — логистический. Он актуален для Москвы. Грузовик полной массой до 12 тонн может ездить по МКАДу без пропуска. Неудивительно, что Isuzu NQR 12T компания представила в Подмоскowie.





ТУРЕЦКОПОДДАННЫЙ

Как и все хорошее, идея повысить грузоподъемность стандартного грузовичка Isuzu NQR 90 полной массой 9,5 тонн пришла из-за границы. Точнее, из Турции. На местном рынке хорошо известна модель NPR3D с задней подъемной осью. Привод подъемного механизма — пневматический. Так как у грузовика система тормозов тоже на пневматике, вопрос, где взять воздух для управления дополнительной осью, нет. Отечественная компания решила поступить так, как их турецкие коллеги: удлинить шасси, установив на него комплект дополнительной оси от турецкой компании Teknik Fren, официального конвейерного поставщика Isuzu. Самое изящное в этом решении — на трехосник распространяется четырехлетняя заводская гарантия. Генеральный директор Isuzu Rus Фабрис Горлье охарактеризовал новинку следующим образом: «Это ответ на требования времени: малотоннажный грузовик с увеличенной грузоподъемностью». То есть в рамках производства грузовиков фирмы в Ульяновске столь любопытной версии не будет, но, чтобы охватить еще большую долю рынка, все средства хороши. Кстати, на родине изобретения на часть турецких трехосников третью ось ставят даже с двухскатной ошиновкой. Такая версия грузови-

ка получается уже полной массой в 15 тонн. Для нашей страны такой вариант сочли необязательным.

ПЛЮС ОДНА ОСЬ

12-тонник построен на шасси Isuzu Elf 9.5 с короткой базой. Раму серийного автомобиля удлин timer, добавив 795 мм в заднем свесе. Геометрические пропорции несущей системы по всей длине неизменны: толщина лонжеронов — 6 мм, высота полки — 216 мм. Для того чтобы добавить третью ось, стандартные рессоры ведущего моста заменили на укороченные, но с той же энергоемкостью. На специальных направляющих смонтировали балку третьей оси с собственной рессорной подвеской. Ось опускает и поднимает один пневмобаллон силфонного типа. Дополнительная пара колес утяжелила собственную массу новоявленного среднетоннажника всего на 600 кг, зато полная масса выросла почти на 2,5 тонны. В итоге 12-тонник производства «Трак Прайс» прошел сертификацию, получил ОТТС и официально предлагается заказчиком под модельным индексом Isuzu NQR 12T. По снаряженной массе новинка с ее 3300 кг оказалась легче таких известных среднетоннажников, как Hyundai HD-120 (4230 кг), Hino-500 (4295 кг) и Isuzu F-серии, у которой снаря-

1. Управление третьей осью на манер ручки подсоса у карбюраторных автомобилей.

женная масса 4060 кг. Добавлю, что еще один плюс для городской эксплуатации состоит в ее низкой транспортной высоте — машина «обута» в шины посадочным диаметром 17,5 дюймов, тогда как у большинства среднетоннажников 19,5-дюймовые шины.

У машины рессорная подвеска, тормоза барабанные, двигателя с его 190 силами и крутящим моментом в 513 Нм вполне хватает. Во всяком случае, грузовик-донор Isuzu NQR 90 рассчитан на работу с прицепом, полная масса сцепки составляет 13 тонн, а представитель компании-установщика третьей оси рассказывал, что мотор не «скисает» даже у машины, «прокачанной» до полной массы в 15 тонн. Кстати, дизельный мотор машины хотя и сертифицирован по нормам Евро-5, обходится без раствора AdBlue. Он оборудован системой EGR и дополнительным нейтрализатором, то есть всем тем, что в большом почете у наших перевозчиков.

Двухместная кабина грузовика не претерпела изменений. Единственное нововведение — управление третьей осью, оно выглядит ностальгически, на манер ручки подсоса у автомобилей, которые были оснащены карбюраторными моторами. Из интересных особенностей машины — наличие 6-ступенчатой роботизированной трансмиссии.



Она предлагается опционально и для городской эксплуатации подойдет больше, чем стандартная механика.

ЗАВЕТАМИ МАРКСА

От базиса перейдем к надстройке — известный в прошлом экономист по фамилии Маркс уделял надстройке большое значение. Специалисты «Трак Прайс» тоже вдумчиво отнеслись к тому, что разместить на дебютном модернизированном шасси. Так как грузовичок Elf больше заточен под городскую эксплуатацию, его трехосную версию представили в виде рефрижератора, который заказали в компании «СибЕвроВэн». Фургон вмещает до 13 паллет при ширине кузова 2130 мм. Он ненамного выходит за габариты кабины, чего не скажешь о стандартном фургоне, выполненном на 12-тонном шасси Isuzu FSR34. Там ширина

аналогичной надстройки составляет 2240 мм.

Пол изотермического фургона выполнен из рифленого алюминия, который не состыкован из отдельных фрагментов, а выложен целиком. Температурный режим поддерживает холодильная установка Thermo King с приводом от двигателя. Для удобства погрузочно-разгрузочных работ в заднем свесе установлен электрический гидроборт, который выдерживает нагрузку почти в полторы тонны. Впрочем, в компании готовы разместить на трехоснике любую надстройку.



ИГРА В ГОРОДА

В профиль такой среднетоннажник смотрится задорно, словно слегка уменьшенная копия настоящего междугороднего трудяги-грузовика. Видимо, именно от такого сходства к разработчикам машины уже по-

1. Рефрижератор вмещает до 13 паллет при ширине кузова 2130 мм.
2. Чтобы оборудовать третью ось, стандартные рессоры ведущего моста заменили на укороченные.
- 3-4. У рефрижератора в заднем свесе установлен электрический гидроборт.





ступают заявки выпустить версию со... спальником! Не удивлюсь, что в скором времени появятся варианты, у которых спальное место будет размещено над крышей кабины. У нее усиленный каркас, так что пластиковую жилую надстройку кабина наверняка выдержит. Хотя та же турецкая Teknik Fren, поставщик «кит-набора» для установки третьей оси, разработала для дневной кабины откидную спальную полку. А еще в пользу «дальнбойной» версии говорит наличие в базе так называемого «горного» тормоза, который больше уместен на трассе, нежели чем при стоянии в городских пробках. Единственный минус — небольшой для дальних вояжей топливный бак. Штатный вмещает всего 140 л. Для городской эксплуатации хватит, но не более. Еще думаю, что будущий «междугородный грузовик» будут заказывать с обыкновенной механической КП — так дешевле. Но у меня коробка-робот.

Зафиксировав руль в удобном для себя положении — он регулируется в двух плоскостях, — плавно нажал на селекторе трансмиссии кнопку режима движения. Машинка тихонько фыркнула, и мы тронулись. То, что за спиной почти семь рефрижераторных метров, практически не ощущалось: никаких вопросов

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



УДОБНО. 6-ступенчатая роботизированная коробка передач с режимом ESO.



НАДЕЖНО. Надрамник рефрижератора выполнен из оцинкованной стали.

5. У машины рессорная подвеска, тормоза барабанные с ABS.

6. Штатный топливный бак вмещает всего 140 л. Для города сойдет, для межгорода — нет.

7. Ось опускает и поднимает один пневмобаллон фирмы Teknik Fren.

из серии — впишусь в габариты или нет. Вот где пригодилась заложенная в модель NQR 90 «вертлявость». Интересно, что Isuzu NQR 12T действительно более приспособлен к работе на тесных городских улицах: когда у него поднята третья ось и колесная база составляет все 3365 мм, радиус разворота действительно заметно снижается и составляет 6,3 м. Для сравнения: у классического 12-тонного двухосного грузовика Isuzu F-серии колесная база длиннее почти на метр (4360 мм), а разница в величине радиуса разворота, который у этого среднетоннажника достигает 7,7 м, еще существеннее.

В общем, в результате реализации идеи компании «Трак-Прайс» на рынок вышел очень маневренный среднетоннажник, который создан для городской эксплуатации, там, где есть нужда в перевозке относительно компактного тяжелого груза. Учитывая приемлемые затраты на ТО и запчасти, сегмент рынка традиционных среднетоннажников, которые приобретают для работы в городских условиях, получил неплохую альтернативу. Придется ли новый трехосник к городскому двору — узнаем в ближайшее время. Как заверили меня представители компании, выпуском трехосной версии «Эльфа» заняты сборочные площадки в Новосибирске и Москве. Их мощность — одна машина в сутки.

ISUZU ELF NQR 12T

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	6x2
Снаряженная масса, кг	3300
Полная масса, кг	11 990
Габариты (длина/ширина/высота), мм	6885/2130/2275
Колесная база, мм	3365
Объем топливного бака, л	140
Двигатель:	
тип	дизельный, 4-цилиндровый, рядный, с турбонаддувом, Евро-5
рабочий объем, см ³	5193
мощность, л. с. при мин ⁻¹	190,6 при 2600
крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	513 при 2600
Коробка передач	автоматическая, 6-ступенчатая
Подвеска:	
передняя	рессорная
задняя	рессорная
Тормоза	барабанные с ABS и ASR
Размер шин	225/75R17,5C

КОНКУРЕНТЫ

Hyundai HD-120, Hino-500, MAN TGL



Малый радиус разворота, увеличенная грузоподъемность.



Скромный объем топливного бака, нет регулировки уровня пола.



ДВИГАТЕЛЬ ТУРИЗМА

SCANIA K400IB 6X2*4 TOURING HD > ГАБАРИТНАЯ ДЛИНА: 13,7 М > НАЧАЛО ПРОДАЖ В РОССИИ: 2018 Г. > ЦЕНА: Н. Д.

В РЕЗУЛЬТАТЕ ПАНДЕМИИ В РОССИИ СУЩЕСТВЕННО ПОВЫСИЛСЯ СПРОС НА ВНУТРЕННИЕ ТУРИСТИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ. САМЫЙ ДЕМОКРАТИЧНЫЙ И ОБЩЕДОСТУПНЫЙ СПОСОБ ПУТЕШЕСТВИЯ — АВТОБУСНЫЕ ТУРЫ, А ПОДХОДЯЩИЙ ДЛЯ ЭТОГО АВТОБУС — SCANIA TOURING, ОСОБЕННО ЕСЛИ У ВАС БОЛЬШАЯ ГРУППА > МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА

Да, это именно так, утверждают в Scania. Недавно компания «Скания Русь» выступила транспортным партнером акции «Туризм — медикам России», в рамках которой более 200 врачей из Москвы и Санкт-Петербурга, борющихся с COVID-19, бесплатно участвовали в экскурсиях выходного дня. Ну а до пандемии

туристические операторы активно возили экскурсантов на автобусах Scania Touring за границу. Первая продажа автобусов этой модели в России состоялась в 2016 году. На сегодняшний день в стране реализовано более 100 пассажирских лайнеров, созданных инженерами Scania в кооперации с китайской компанией Higer. Максимальный

пробег — около 1,5 млн км. Большинство находящихся в эксплуатации машин — в двухосном исполнении. Российские заказчики в последнее время отдают предпочтение именно 12,1-метровой модели Scania Touring. Предмет сегодняшнего рассказа — 13,7-метровый «Турист» Scania K400IB 6x2*4 Touring HD в трехосном ис-





полнении. Этот белоснежный лайнер с высоко расположенным салоном, ориентирован на взыскательного европейца, причем не только пассажира, но и водителя, и автомеханика. Неудивительно, что на такую версию нашлись покупатели и в России.

Отличительная особенность Scania Touring — высокий уровень комфорта, плавность хода, экономичный расход топлива и современные системы безопасности. Салон трехосной модели рассчитан на 57 пассажиров. Предлагаемые в базовой комплектации комфортные сиденья Vega с функциями наклона спинки, боковой поддержки и возможностью раздвигаться в проход оборудованы откидными столиками. Шаг сидений — более 750 мм; этого достаточно, чтобы пассажир не упирался коленями в спинку сиденья впереди. Индивидуальные блоки пассажира предусматривают управление обдувом кондиционера и освещением. Для перевозки ручной клади над креслами предусмотрены багажные полки самолетного типа. Основное багажное отделение под полом оснащается дистанционно открываемыми люками с сервоприводом. О климатической установке, конвекторном отоплении с дополнительным автономным обогревателем жидкостного типа и индивидуальных потолочных плафонах можно и не упоминать — это само собой разумеется. В салоне ав-



тубуса два ЖК-монитора, установленных в передней и средней частях салона. CD/DVD-проигрыватель с усилителем и динамиками позволяет смотреть кино и слушать музыку в дороге. Чтобы пассажиры всегда могли находиться на связи, предусмотрены USB-розетки для зарядки гаджетов, а Wi-Fi-роутер позволит подключаться к интернету в любой точке маршрута.

По уровню комфорта вне конкуренции водитель: рулевая колонка

регулируется по высоте и углу наклона, причем диапазон регулировок достаточно велик. Удобное кресло ISRI 6860 с многочисленными подстройками оснащено панорамное ветровое стекло с незримыми, но такими полезными нитями обогрева и тонкие стойки по бокам. В помощь водителю предусмотрен небольшой монитор по правую руку, который транслирует изображения с нескольких камер, благодаря ему всегда можно увидеть обгоняющий транспорт, минимизировать слепые зоны и подстраховаться при движении задним ходом. В темное время суток

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



УДОБНО. Багажное отделение оснащается дистанционно открываемыми люками с сервоприводом.



ФУНКЦИОНАЛЬНО. Гидроаккумулятор в механизме управления подруливающей осью ускоряет отклик системы.

1. С брелока можно открыть/закрыть не только двери, но и багажные люки.
2. Дизайн рабочего места водителя выполнен по европейским стандартам.
3. Объем багажного отделения — 7,5 м³.



помогут справиться с дорогой ксенонные фары, в светлое время распознать автобус издали помогут светодиодные ходовые огни. В правой части торпедо — холодильник для напитков. Шасси уверенно терпит дорожные невзгоды, демонстрируя приличную плавность хода, лениво покачивая длинными свесами.

Выбирать силовую установку перевозчикам не придется: в Россию Scania импортирует Touring только с дизельным двигателем мощностью 400 л. с., отвечающим экологическому стандарту Евро-5. Максимальный крутящий момент мотора в 2100 Нм достигается уже при 1000 об/мин. При раз-

работке моторов инженеры Scania применили огромный опыт компании в этой области, причем было использовано больше половины ранее выпущавшихся узлов двигателей. Потому линейка дизельных силовых агрегатов этой серии состоит из максимально унифицированных двигателей, выполненных на единой модульной платформе с индивидуальными 4-клапанными головками блока на каждый цилиндр.

Двигатель работает в паре с 8-ступенчатой коробкой передач GR875R с роботизированным переключением Opticruise, коробка управляется легким касанием подрулевого рычажка. За связь КП с двигателем отвечает однодисковое сухое сцепление диаметром 430 мм с диафрагменной пружиной. Привод сцепления сделали гидравлическим, разумеется, с пневмо-



1-2. Предлагаемые в базовой комплектации комфортные сиденья Vega с функциями наклона спинки, боковой поддержки и возможностью раздвигаться в проход оборудованы откидными столиками.

3. 13,7-метровый автобус оборудован туалетом, кухонным модулем с холодильником и кофеваркой.

4. USB-разъемы у водительских кресел — пример реагирования на обратную связь с перевозчиками.

5-6. В Россию Scania импортирует Touring только с дизельным двигателем мощностью 400 л. с., отвечающим экологическому стандарту Евро-5.



7. Подняв элементы бокового «оперения», можно получить удобный доступ к элементам ходовой части.
8. Для проверки натяжения ремня кондиционера рекомендуется использовать акустический измеритель.

усилителем. Схема традиционная и хорошо себя зарекомендовавшая. Главная передача заднего моста гипоидная, одинарная, что для автобуса очень неплохо. Ведь такая схема обеспечит экономию топлива и бесшумную работу моста, если, конечно, вовремя не забывать менять масло. Обновлять техни-

SCANIA K400IB 6X2*4 TOURING HD

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Количество мест для сидения	57+1+1
Полная масса, кг	20 000
Габариты (длина/ширина/высота) мм	13 700/2550/3800
Колесная база, мм	6000
Емкость топливного бака, л	465
Объем багажного отделения, м³	7,5
Двигатель: тип	Scania, Евро-5, дизельный, рядный, 6-цилиндровый
рабочий объем, л	13
мощность, л. с.	400 при 2300 мин⁻¹
крутящий момент, Нм	2100 при 1000–1300 мин⁻¹
Подвеска: передняя/задняя	зависимая пневматическая
Тормоза	дисковые
Размерность шин	295/80R22,5

КОНКУРЕНТЫ

MAN Lion's Coach, MB Tourismo

СЕРВИС

Заводская гарантия — 1 год без ограничения пробега
Межсервисный пробег — 45–60 тыс. км

- Комфортный салон, отличная управляемость, удобный доступ к агрегатам.
- Неудачное размещение калорифера в задней части салона.

РУСЛАН ХОМЯКОВ

РЕГИОНАЛЬНЫЙ МЕНЕДЖЕР ПО ПРОДАЖАМ АВТОБУСОВ ООО «СКАНИЯ РУСЬ»

На сегодняшний день автобусы Scania Touring работают в различных сферах: начиная с туристической и заканчивая перевозкой творческих коллективов. Можно выделить основные группы клиентов. Во-первых, это туристические операторы, которые имеют свой автопарк и используют автобусы для экскурсионных поездок. До пандемии туристические поездки активно осуществлялись из Москвы и Санкт-Петербурга за границу. Была богатая экскурсионная программа по странам Европейского союза, в Африку (Марокко). Сейчас в связи с ограничениями поездки проходят, в основном, по России. Во-вторых, перевозчики, осуществляющие регулярные рейсы как внутри России, так и регулярные международные рейсы (Эстония, Финляндия, Белоруссия, Украина). В-третьих, транспортные компании, которые осуществляют перевозки на заказ. Их заказчиками могут являться как туроператоры, так и другие организации — для краткосрочных поездок. Еще одна категория клиентов — спортивные организации: футбольные и хоккейные клубы, спортивные школы. Их потребность — перевозка команд во время соревнований, тренировок, выездов в спортивные лагеря. Также среди наших клиентов есть и творческие коллективы: оркестры и ансамбли, вокальные коллективы.

У Scania выстроена и активно работает глобальная онлайн-система сбора и обработки информации о любых неисправностях, которые могут произойти за все время эксплуатации автобуса. По результатам рассмотрения каждого отдельного случая оперативно принимается соответствующее техническое решение на уровне завода, в том числе, если это необходимо, и о внесении изменений в конструкцию того или иного узла или системы. В то же время у нас накоплен богатый опыт по дооснащению автобусов различными системами, что позволяет в еще более полной мере соответствовать требованиям и запросам каждого клиента исходя из индивидуальных особенностей эксплуатации. Изменения в конструкцию автобусов вносятся постоянно, также улучшается и спецификация. Пример: USB-розетки и система пожаротушения в моторном отсеке, дополнившие комплектацию в сравнении с 2015 годом.

ческую жидкость необходимо раз в 120–180 тыс. км, в зависимости от условий эксплуатации. На трехосных «Турингах», как, впрочем, и на двухосных, подвеска осей и моста зависимая, на пневматических упругих элементах, что позволяет установить систему кнелинга и принудительного изменения высоты кузова (удобно при проезде узкогабаритных мест). Солидный технический уровень силового агрегата и подвески требует и соответствующих эффективных тормозов, и они у Scania есть: на всех осях дисковые тормозные механизмы. К изюминкам нового автобуса можно отнести родную сканиевскую систему EBS. Блок управления WABCO отслеживает положение тормозной педали, на основании чего подает сигналы исполнительным механизмам, а те, в свою очередь, регулируют давление в тормозных камерах. Электронные регуляторы установлены непосредственно у колес, чтобы снизить время реакции системы на нажатие педали.

Однако доверие к подобным системам со стороны конструкторов по-прежнему невелико, а потому в случае выхода из строя электроники автобус не останется без тормозов. Они будут работать с обычной для пневматики скоростью отклика на нажатие педали. В управлении автобусом посредником между водителем и колесами выступает рулевой механизм Bosch с изменя-



емыми характеристиками. У трехосного «Туринга» передаточное число механизма меняется в пределах от 22,2 до 26,2 в зависимости от положения руля. К тому же у Touring с тремя осями задняя обязательно будет подруливающей, дабы уменьшить радиус разворота и сэкономить на износе резины. Управлять ею будет тот же Bosch, к которому дополнительно подключены гидроаккумулятор (ускоряет отклик системы) и центрирующий поворотный цилиндр. Усложняется система, конечно, прилично, зато радиус разворота трехосника такой же, как у двухосного собрата.



ОБЗОР

НОВИНКА

СПЕЦТЕХНИКА

ВАРИАНТЫ
ХОДА

МАШИНЫ ШИННО-РЕЛЬСОВОГО ХОДА УЖЕ НЕ В ДИКОВИНКУ, ХОТЯ ПОВСЕМЕСТНОГО ПРИМЕНЕНИЯ ТАК И НЕ ПОЛУЧИЛИ: ТЕХНИКА С КОМБИНИРОВАННЫМ ДВИЖИТЕЛЕМ У НАС ПО-ПРЕЖНЕМУ В МЕНЬШИНСТВЕ... > ВАЛЕНТИН ОЖГО, ФОТО АВТОРА И ФИРМ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

ЕЗДА ПО...
СОВМЕСТИТЕЛЬСТВУ

В Европе тарахтящую по перегону дрезину увидишь крайне редко, а вот проскакивающий по рельсам ремонтный автомобиль встречается часто — выгодно, удобно, практично. С одной стороны, такое транспортное средство, конечно же, автомобиль. Здесь, как и положено, есть все атрибуты дорожного ТС. С другой стороны, возникает ассоциация с маневровым тепловозом малого класса, мотовозом или дрезиной. Гибрид локомотива и автомобиля стали именовать локобилем.

Название прижилось по всему миру, хотя каждый из производителей пытается дать такому ТС собственный буквенно-цифровой индекс. Россия не стала исключением. Например, яркий по красоте и эксплуатационным характеристикам представитель отечественных локобилей с маркировкой «Уралвагонзавода» по паспорту значится как ТМВ-2, а детище автозавода «Урал» — полноприводный «Урал Next» — после изменения ходовой части инжене-

рами компании ROLT GROUP получило название Rolt Locomotive. ГК «МЗСА» из Миасса строит локобилы на базе «Урал-4320», «Урал-5557», «Урал Next», производитель дал им оригинальное имя «МАРТ». Фронтальный погрузчик «Амкодор-352СА», попав на переделку в руки специалистов завода «Калугапутьмаш», стал именоваться КПУ-1. Не остался в стороне «УАЗ Патриот», который после модернизации ходовой в цехах компании «Твема» получил аббревиатуру ЛДМ. А вот трактор ХТЗ-150К с легкой руки инженеров завода «Спецтран Плюс» превратился в ММТ-2М.

К слову, все перечисленные шинно-рельсо-

1. Рельсоход КПУ-1 завода «Калугапутьмаш» используется для комплексной механизации путевых работ. **2-3.** Уральский стильяга ТМВ-2 по дизайну может претендовать на звание самого красивого тягача модуля в мире. Движителем в режиме рельсового хода выступают шины, протектор которых изнашивается не быстрее, чем на асфальте.

вые машины сделаны на базе уже довольно популярных колесных моделей тракторной спецтехники и автомобилей. Исключение составляет лишь УВЗ, который для мотовоза создал спецшасси, что в строительстве машин такого предназначения происходит крайне редко. Обычно все стараются использовать уже имеющиеся конструкции автомобилей, тракторов, экскаваторов-погрузчиков, добавляя к колесам направляющие катки с гидравлической системой ввода в режим рельсового передвижения.

Массового спроса на машину УВЗ не зафиксировано: мелкие отгрузки для РЖД не в счет. Туда техника поставлялась в рамках инвестпроекта по внедрению ресурсосберегающих технологий.





Девять тяговых модулей вагонов по разнарядке ушли в мотор-вагонные депо крупных железнодорожных узлов.

Единичные поставки в хозяйства индустриального сектора и терминалы тоже не спасли. В августе прошлого года тяговый модуль отправлен в Белоруссию для работы на подъездных путях перерабатывающего предприятия. Чуть ранее четыре такие машины были отгружены в Азербайджан и две в Казахстан. И всё. Тишина.

Скорее всего, это единственный отечественный локомотив, получивший допуск на железнодорожные пути общего пользования. Другие присутствующие на рынке России машины могут использоваться только в пределах путевого хозяйства на территории ремонтных депо, подъездных путях терминалов, портов и предприятий, в отдельных случаях — на путях общей железнодорожной сети

4. «УАЗ Патриот» стал базовым для всевозможных путевых лабораторий.
5-6. Маневровый Rolt Locomotive для работы на подъездных путях. Бортовой кузов стандартный, но вместо груза там размещены блоки балласта и компрессорная станция.
7. Сфера применения локомотивов MART, выпускаемых ГК «МЗСА» — маневровые работы с составами от 300 до 1500 тонн.

лишь как уборочная, технологическая, инспекционно-лабораторная техника.

Тяговый модуль вагонов УВЗ по силовому потенциалу — хороший середнячок. Имеющимся энергетическим потенциалом в 165 л. с. он неотягивает до возможностей локомотива Rolt на шасси «Урал Next» с двигателем под 310 л. с. Сравнивать эти транспортные средства будет некорректно, поскольку налицо не только два разных типа техники, но и разные размерные группы, рабочие возможности. Если ТМВ-2 тащит состав полной массой порядка 700 тонн, то мотовоз Rolt тягает вагоны суммарным весом под 1000 тонн.

ДОРОГУ ОСИЛИТ ИДУЩИЙ

Появившийся три года тому назад шинно-рельсовый локомотив «Урал Next» вызвал широкий отклик в профильных СМИ. Однако хозяйственники отнеслись к продукту компании ROLT настороженно. Впрочем, локомотив на базе модели 4320 тоже поначалу принимали не очень ласково. Если предшественник целиком строился на базе отчасти брутального милитаризованного шасси, Next — полная противоположность: «циvilный» автомобиль с обаятельными миролюбивыми чертами.

Нынешний Rolt Locomotive действительно на голову вы-

ше локомотива «Урал-4320», хотя мороки с ним было меньше. По словам Сергея Жигулева, заместителя начальника производства упомянутого выше предприятия, их первые локомотивы на шасси из Миасса альтернативой маневровым тепловозам малой размерной группы вообще не являлись из-за слабой силовой линии.

Нужно заметить, что построенные на доработанных автомобильных шасси «Урал», КАМАЗ локомотивы других производителей в массовое производство тоже не пошли. Тиражи в трех- или четырехзначных числах отсутствуют, в лучшем случае счет идет на пару десятков. Если раньше локомотивы часто были на слуху, то сейчас упоминания о них практически исчезли. В основном, на операциях по буксировке и маневрировании используются грузовики предыдущих лет выпуска. Тракторы не в счет.

Активно осваивает российский рынок белорусский производитель техники на комбинированном железнодорожном ходу — инженеринговая компания «АВТ-Сервис». Предприятие специализируется на изготовлении автотракторной шинно-рельсовой техники. Не осталось без внимания городское рельсовое хозяйство. Рекорд по multifunctionality модели ТЛ-017 «Трамлинер» для обслуживания трамвайной контактной сети ни один российский производитель до сих пор не побил. К примеру, в городах Старый



Оскол и Санкт-Петербург эксплуатируются универсальные ремонтные «летучки» на шасси IVECO Eurocargo ML120 с роликовыми тележками. Машины оборудованы двумя подъемниками — ножничным и телескопическим.

ХТЗ ВЕЗДЕ У НАС ДОРОГА

Не удивляйтесь, но легендарный ХТЗ с украинской родословной «живее всех живых». Правда, в российском исполнении и с маркировкой «Сделано в России». Если точнее, то изготовленные заводом «Спецкран Плюс» в Шебекино Белгородской области мотовозы ММТ-2 и ММТ-2М на базе ХТЗ-150К-09-25 и ХТА-

200/220 Брянского тракторного завода очень активно раскупаются российскими предприятиями. Как оказалось, спрос на технику с российской маркировкой в шинно-рельсовом исполнении больше, чем на автомобильные рельсоходы.

Альтернативы им нет. Технику упомянутого выше завода «АВТ-Сервис» с его популярными, но легкими маневровыми и уборочными локотракторами серии «Ретрак» на базе «Белорусов» в расчет не берем — маленькая размерная группа. «Кировцы» тоже вне игры — слишком тяжелые.

Обе упомянутые выше модели практически одинаковые. Машина с индексом «М» отлича-

1-2. Шинно-рельсовые ТЛ-017 «Трам-линер» на шасси IVECO Eurocargo с одно- и двухрядной каби-нами.





ется разве что массой. Она весит 14,5 тонн, что подняло тяговые характеристики до 1200 тонн (до 17 грузовых вагонов). Быстрее заполнять пневмосистему вагонов поможет выросшая в два раза мощность компрессора ПК-3,5. Потенциал компрессорной установки позволяет одновременно запитать как рабочие органы 10 хоппер-дозаторов, так и тормовую магистраль этих же 10 вагонов.

Рассматривать такой мотовоз как чисто маневровую машину на путевом хозяйстве не следует, поскольку производитель помимо автосцепки паровозного типа СА-3 предусмотрел крепежную атрибутику для навесок — плужного снегоочистителя, поворотного отвала и дорожной уборочно-подметальной щетки с шириной обрабатываемой полосы 2,3 метра.

Версия ММТ-2Т также предусматривает фронтальный навес роторного снегоочистителя УПМ1-8 для расчистки от снега как трамвайной и железнодорожной колеи 1435/1520 мм, так и снегоуборку дорог общего назначения, дворовых территорий, вокзальных перронов.

3. ХТЗ-150К теперь в исполнении мотовоза ММТ-2 идет к потребителю с маркировкой «Сделано в России».

4. Система ввода/вывода направляющих колес передней и задней тележек маневрового трактора сделана по одним лекалам.

5. Заезд на рельсы облегчает система видеонаблюдения.

СЕРГЕЙ ЖИГУЛЕВ

ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ПРОИЗВОДСТВА ЛОКОМОБИЛЕЙ КОМПАНИИ ROLT

Мы изготовили и продали предприятиям разных форм собственности с внутризаводским путевым хозяйством чуть более трех десятков локомотивов. Нужда их заставила: там устали постоянно ждать от железнодорожников выполнения своих заявок на тепловозы. А приобретенным локомотивом они намного быстрее ставили вагоны под загрузку, вытягивали их, сортировали, формируя к отправке уже готовые составы. Если последнюю разработку Rolt Locomotive мы строили, имея за плечами определенный опыт, то своих первенцев на шасси «Урал-4320» существенно дорабатывали: силовой агрегат был слабоват для работы в качестве альтернативы тепловозу. Такой рельсоход мог работать на путях лишь в качестве аварийной «летучки», но никак не мотовозом на сортировке для доброго десятка вагонов. На желаемую мощность, нужный крутящий момент и под автоматическую КП брали двигатель Caterpillar. А когда ЯМЗ поставил на конвейер 536-й мотор, ситуация по силовой линии изменилась, этот агрегат мощный, хорош в дуэте с трансмиссией Allison. Теперь вот «Урал Next» тоже идет с такой силовой начинкой, что очень удобно.



ПАВЕЛ КРЫЛОВ

РУКОВОДИТЕЛЬ ПРОЕКТА «ЛОКОМОБИЛЬ.РФ»

Если взять локомотив, изготовленный для ООО «Скоростной трамвай» в Старом Осколе, то можете обратить внимание на двухрядную кабину, позволяющую перевозить бригаду монтеров из шести человек. В автономном помещении с отсеками и ящиками есть достаточно места для инструментария, запчастей. Но главное достоинство, о котором говорят эксплуатационные «Трамлинеры» трамвайные депо, это два подъемника: пантографный с поворотной рабочей платформой и высотой подъема до 8,5 м и телескопический с люлькой для двух монтеров и возможностью работать по высоте под 12 м. Такая компоновка локомотива позволяет совместить операции на высоте, для которых ранее требовалось две специализированные машины. Пользуется спросом и одианная кабина. К примеру, в Санкт-Петербург для обслуживания трамвайной контактной сети мы поставили локомотив «Трамлинер ТЛ-017» на шасси среднетоннажника Iveco Eurocargo с 3-местной кабиной. Хочу отметить, что и отечественные шасси используются для постройки локомотивов. Для отряда МЧС Саратовского НПЗ изготовлен локомотив на шасси МАЗ-6312В9 с КМУ. Машина включена в боевой расчет и стоит на дежурстве как маневровый тягач, предназначенный для операций с цистернами в случае возникновения чрезвычайной ситуации на железнодорожных путях.



АНАТОЛИЙ ТАТАРИНОВ

ДИРЕКТОР ЗАВОДА «СПЕЦКРАН ПЛЮС»

Шинно-рельсовый трактор ХТЗ третьего тягового класса оказался в золотой серединке. Нынешний сбыт техники с комбинированным ходом получился даже лучше, чем в прошлые годы. К началу осени мы отгрузили заказчикам 12 машин. В 2019-м столько было по итогам года. Практика показывает, что хозяйствам нужна компактная, экономичная маневровая машина для подачи вагонов под погрузку, их сортировку и передачу железнодорожникам. Выскажу свое мнение: трактор в таком исполнении оказался выигрышнее автомобиля по нескольким причинам. Во-первых, из-за своей компактности он даже с маленького пятачка может встать на рельсы. Во-вторых, сказывается его конструкционная особенность — шарнирно-сочлененная рама. Такую изворотливость на маневрах не сравнить с восьмиметровой машиной, которой нужно больше места. Есть и третий фактор. Сопоставьте размерность колес адаптированного грузовика и трактора, чьи шины при заезде на колею практически не ощущают высоту рельса, легко выведут и поставят нашу «коротышку» на полотно даже в необустроенном месте.





ЦВЕТ ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЕ

ЗАВОД «ТЕХИНКОМ-АВТОМАШ» НАЧИНАЕТ ВЫПУСК ЛИНЕЙКИ АТЗ ПОД БРЕНДОМ «ХАМЕЛЕОН». НОВАЯ ВИЗУАЛЬНАЯ КОНЦЕПЦИЯ И УЛУЧШЕННАЯ КОМПЛЕКТАЦИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ПОЗВОЛЯТ СУЩЕСТВЕННО РАСШИРИТЬ КРУГ ЗАКАЗЧИКОВ, СЧИТАЮТ МАРКЕТОЛОГИ ПРЕДПРИЯТИЯ > МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА

Российский рынок наливной техники оценивается как перспективное направление многими представителями автомобильного бизнеса. Эксперты считают, что автотопливозаправщики и цистерны для транспортировки нефтепродуктов будут все более востребованы по мере увеличения потребления и продажи ГСМ.

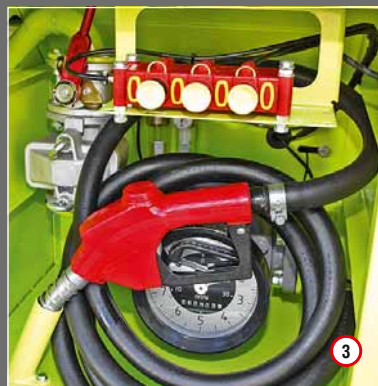
По оценкам агентства Russian Automotive Market Research, емкость данного рынка в 2019 году составила 3106 единиц.

До последнего времени автотопливозаправщики «Техинком-Автомаш» были в тени. На фоне объемов крупных российских предприятий (импортные производители занимают в России совсем незначительную долю) мощность небольшого завода в подмосковном Егорьевске — 100 единиц в год — была почти неосознаема. Впрочем, удивляться здесь нечему, ведь предприятие это сравнительно молодое, в состав «Холдинга Техинком» егорьевская площадка вошла в 2018 году. Тем не менее за двухлетний период достигнуто немало: в производ-

ственной программе семь моделей АТЗ, получены официальные одобрения на монтаж надстроек от ведущих российских, японских и корейских автопроизводителей.

В сентябре 2020 года, накопив большой опыт в производстве автотопливозаправщиков и приняв во внимание требования заказчиков этого типа техники, предприятие приступило к выпуску новой линейки АТЗ под брендом «Хамелеон». Ассортимент включает цистерны объемом от 4,9 до 20 м³, базовые шасси — КАМАЗ, ГАЗ, «Урал», МАЗ, Isuzu, Hino, Hyundai, JAC, как в дорожном, так и в вездеходном исполнении. Кстати, основными потребителями АТЗ на шасси повышенной проходимости являются пред-





ставители нефтегазодобывающей отрасли и фермерские хозяйства. Индивидуальный подход к пожеланиям заказчика, надежные комплектующие и высокое качество АТЗ серии «Хамелеон» — вот основные особенности, на которые был сделан упор при разработке концепции.

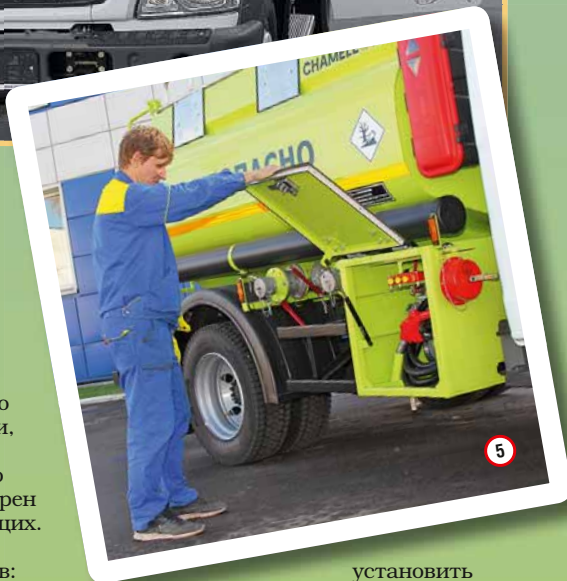
ОТТЕНКИ СВЕТОЛОГО

Первое, что отличает новую концепцию от линейки «стандарт», которая сохранилась в производственной программе предприятия, — это дизайнерское решение. Светло-зеленый цвет цистерны, напоминающий окрас древесины ящерицы, улучшает эстетическое восприятие продукта, удачно выделяя спецтехнику в транспортном потоке. И что немаловажно — работает на узнаваемость бренда. В отделе маркетинга компании «Холдинг Техинком» утверждают, что для будущего потребителя техники очень важен постулат привлекательности. Решая эту задачу, завод соответствующим образом наладил производство: на цистерны нового бренда в промышленной

1. АТЗ-5.2 на шасси «Газон Next», объем цистерны — 5200 л.
2. Изготовитель крышек горловин — отечественный «Промприбор».
- 3-4. Для «Хамелеона» предлагается набор комплектующих от ведущих европейских брендов: донный клапан и его пневмопривод — Civasop, блок подготовки воздуха — Camozzi.
5. Оборудование АТЗ позволяет провести бережную раздачу топлива с его обязательным учетом.

камере ColorTech наносят двухкомпонентное лакокрасочное покрытие BASF, которое обеспечивает надежную защиту от агрессивного воздействия атмосферных и дорожных осадков.

Внешний вид современных бензовозов неразрывно связан с такими понятиями, как качество, надежность, ресурс. Неудивительно, что для «Хамелеона» предусмотрен особый набор комплектующих. Они, по умолчанию, от ведущих европейских брендов: донный клапан и его пневмопривод — Civasop, блок подготовки воздуха — Camozzi, напорно-всасывающие рукава — Tecsaflex. Впрочем, в спецификациях есть и отечественные узлы, например, насос (СВН 80А), счетчик жидкости и крышки горловин (обе позиции — «Промприбор») — все они соответствуют критериям надежности и качества. Вообще, на предприятии подчеркивают, что могут выполнить любое пожелание заказчика и представить индивидуальную комплектацию (например,



установить систему электронной пломбировки) даже для единичного экземпляра техники.

НЕСИММЕТРИЧНЫЙ ЧЕМОДАН

Главная часть топливозаправщика — цистерна. У «Хамелеонов», как и у АТЗ прежней линейки, она имеет чемоданную форму (в сечении — прямоугольник со скругленными углами). Считается, что такая форма наиболее оптималь-



1



2



3

ная в плане устойчивости, а значит и безопасности для техники, перевозящей горючие нефтепродукты. Чемоданное сечение позволяет максимально снизить центр тяжести цистерны и, тем самым, сделать автомобиль максимально устойчивым, обеспечить меньший крен и лучшее сцепление шин с дорогой.

Специфика производства цистерн чемоданного типа достаточно сложная, за изготовление и последующий монтаж на грузовики берутся далеко не все кузовостроители. На заводе «Техинком-Автомаш» имеется все необходимое для выпуска автоцистерн-«чемоданов», причем некоторые технические решения, применяемые

в Егорьевске, для рынка достаточно редкие, если не уникальные. Рассказывает генеральный директор производственной компании «Техинком-Автомаш» Игорь Ющенко: «Большинство предприятий делают чемоданобразное сечение в два этапа: сначала варят цилиндр из нескольких обечаек, затем в специальном формообразователе сдавливают цилиндр до требуемого сечения. Преимущество такой технологии — простота. Недостаток — в необходимости последующей термической или механической обработки для снятия напряжений. Мы, пожалуй, единственная компания на российском рынке, применяющая собственное решение».

1. Четырехвалковая листогибочная машина позволяет сразу формировать обечайки нужной формы.
2. Все металлоконструкции изготавливаются в цехах предприятия.
3. На цистерны нового бренда в промышленной камере Color Tech наносят двухкомпонентное лакокрасочное покрытие BASF.



4



5



Имеющаяся в арсенале предприятия четырехвалковая листогибочная машина Pramigiani (Италия) позволяет сразу формировать обечайки нужной формы. Далее эти детали поступают в роботизированный сварочный комплекс, соединяющий обечайки цистерны в единую конструкцию требуемого сечения. Самое интересное, что упомянутая листогибочная машина позволяет изготавливать так называемый «несимметричный чемодан» с максимальным смещением центра тяжести вниз, а значит сделать цистерну еще устойчивее.

Днища цистерны также изготавливают вальцеванием. Как объяснил мне Игорь Ющенко, в примере с несимметричным сечением операция на листогибочной машине даже более предпочтительна, чем фланжировка — конструкция получается жестче. Впрочем, у вальцованных днищ есть и минус — увеличивается длина (а значит и металлоемкость) цистерны.

Цистерны для «Хамелеонов» изготавливают из стали 09Г2С толщиной 4 мм. В зависимости

ООО «ПК «Техинком-Автомаш»	
ЕАЭС 465304	зав. № 161
ТС ВУЛ F-VU F606 00572	
Год изготовления ТС 2010	Код цистерны 166F
Давление испытательное МПа 0,87	Испытательное давление системы МПа 0,6
Выходное расчетное давление МПа 0,87	Испытательное давление системы МПа 0,6
Давление рабочее, не более МПа 0,87	Испытательное давление системы МПа 0,6
Испытательное давление МПа 0,87	Испытательное давление системы МПа 0,6
Масса раб. цистерны МПа 0,87	Испытательное давление системы МПа 0,6
Дата испытаний/клетки эксперта	
Вместимость отсеков Расчетная температура	
общий объем 10495 л	45/40 С
колесная база 5494 53081	IV л
Дата и тип последнего испытания 10.20P	
Материал сосуда сталь 09Г2С по ГОСТ 19281-89	
Масса	
с паровым давлением 8970 кг	
максимально допустимая 18000 кг	



от объема внутри цистерны могут быть предусмотрены один или два отсека — для топлива определенной марки. Перед выдачей заказчику производится калибровка цистерны с выдачей свидетельства о поверке.

Среди других особенностей, отличающих АТЗ производства «Техинком-Автомаш», стоит отметить обязательное наличие экологического короба (предотвращает пролив нефтепродуктов), бруса безопасности и увеличенный диаметр напорно-всасывающих рукавов (повышает производительность). Надрамники сваривают из квадратной трубы и крепят к раме посредством болтового соединения.

Шасси для установки надстройки поступает на завод в стандартном исполнении. Здесь, непосредственно в цеху, выполняются все необходимые доработки для приведения ТС в соответствие с требованиями ДОПОГ.

ПО ПОЛНОМУ ЦИКЛУ

Производственные корпуса ПК «Техинком-Автомаш» располагаются на площади 12 000 м². Полный цикл производства обеспечивают заготовительный цех, занимающийся раскромом металла и изготовлением деталей и узлов, сварочный цех, окрасочно-сушильный комплекс, участок подготовки и доработки шасси под монтаж оборудования, а также сборочный цех, выполняющий итоговую сборку и участок комплектования готовой



7

продукции. Примечательно, что помимо сложного технологического оборудования (установка плазменной резки Байкал, гильотинные ножницы и гибочный станок Дигма и др.) на производстве используется оснастка собственного изготовления — например, специальный кантователь для цистерн. В общем, все рассчитано на то, чтобы выполнять работу быстро и качественно.

В цехах «Техинком-Автомаша» работают более 40 специалистов с высоким уровнем квалификации и большим опытом работы в области производства автоемкостей различного назначения.

Сбыт выпускаемой продукции осуществляется через дилерскую



сеть «Холдинг

Техинком», которая насчитывает порядка 30 партнеров. Холдинг обеспечивает своих клиентов послепродажным сервисом и программами финансирования. Важность пакетных решений для бизнеса в современных условиях приобретает еще большую актуальность.

4. У АТЗ класса Евро-5 допускается штатное расположение глушителя.
5. Чемоданное сечение позволяет максимально снизить центр тяжести цистерны и, тем самым, сделать автомобиль максимально устойчивым.
6. Все данные по калибровке цистерны занесены в маркировочную таблицу.
7. АТЗ-10,5 на шасси MA3-534025.

ВНЕШНИЙ ВИД СОВРЕМЕННЫХ БЕНЗОВОЗОВ НЕРАЗРЫВНО СВЯЗАН С ТАКИМИ ПОНЯТИЯМИ, КАК КАЧЕСТВО, НАДЕЖНОСТЬ, РЕСУРС И БЕЗОПАСНОСТЬ

ДОСТАВЬТЕ СУХИМ

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ ТРАНСПОРТ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ СУХИХ СЫПУЧИХ ГРУЗОВ НАХОДИТСЯ «ЗА КАДРОМ», ОДНАКО ЕГО ЗНАЧИМОСТЬ ПРЕУМЕНЬШАТЬ НЕ СТОИТ: ОТ ЭТОЙ ТЕХНИКИ ЗАВИСИТ РАБОТА СТРОИТЕЛЬНОЙ, ПИЩЕВОЙ И МНОГИХ ДРУГИХ ВАЖНЕЙШИХ ОТРАСЛЕЙ > ВАЛЕНТИН ОЖГО > ФОТО АВТОРА И ФИРМ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

МУКА НЕ МУКА, А БЕЗ МУКИ МУКА...

Техника для бестарной транспортировки легких сыпучих материалов промышленного, пищевого и кормового предназначения держится как бы обособленно и относительно надстроек разного исполнения большим парком не отличается. Наши хозяйственники очень дорожат машинами подобного предназначения и при сохранившихся характеристиках не спешат их списывать: в сегменте муковозов прицепные системы зачастую могут пережить несколько тягачей, исправно служа мукомольному комплексу и хлебозаводам.

Легендарные «верблюды» с двухконусным сосудом Одесского завода продовольственного машиностроения кое-где в России и странах СНГ трудятся и поныне. Модель К4-АМГ для перевозки мелкодисперсной продовольственной «сыпучки» по тем временам считалась пиком технических новшеств.

Полуприцеп грузоподъемностью 9,2 тонны (снаряженная масса 5,2 тонны) имел две шарообразные емкости суммарным объемом 14,1 м³. Надстройка комплектовалась компрессором ВР-7,0 и электродвигателем А0 2-71-4 на 22 кВт. Машины такого исполнения доставляют на хлебозаводы из мукомольных предприятий муку разных сортов.

В настоящее время пришла эра муковозов, существенно отличающихся от машин советской конструкторской школы: инженерные решения той поры просто устарели, плюс появились другие требования к перевозке порошкообразных продуктов. Налицо другая конфигурация сосудов, иные дизайн и материалы. Изменилась формула осей, появились системы активной безопасности. Несомненным лидером и зако-

нодателем технической моды в этом сегменте ТС является предприятие «Сеспель» из Чебоксар. К слову, зарождение производства там началось со старенького муковоза, который нужно было подварить, подремонтировать, подарив ему второй или даже третий по счету жизненный цикл. Символично, но то был упомянутый в начале обзора одесский муковоз.

Как рассказали автору этих строк в московском офисе генерального дилера завода «Сеспель» компании «Русбизнесавто», тот первый заказ оказался знаковым. Во-первых, ремонтные работы ребята выполнили качественно. Во-вторых, добрая молва полетела очень быстро, и со всего региона потянулись заказчики — муковозов явно не хва-





1



3



2



4



5

тало. Есть и третий фактор: выводы о дефиците муковозов дали подсказку, и, присмотревшись к популярной конструкции, перечню комплектующих, агрегатной базе ходовой, чебоксарцы поняли, что сделают так и даже лучше. Как в воду глядели.

Вскоре там начали сами делать муковозные надстройки на приобретаемой базе полуприцепов из Невтекамска. Процесс пошел. И не только по муковозам, хотя с них все начиналось. В преддверии нулевых выпустили первых три полуприцепа для пищевых сыпучих грузов. С 2004 года помимо осей с отечественной маркировкой начали комплектовать осями от BPW, SAF, попутно освоив производство сосудов из алюминия.

Теперь в Чебоксарах накоплен огромный опыт, создан самый мощный в России станочный парк, установлено современное оборудование. За счет этого к потребителю идет техника мирового уровня по всей продуктовой номенклатуре прицепных систем, в том числе муковозов, начиная от самой маленькой размерной группы с емкостью 24 м³ и заканчивая цистерной на 55 «кубов» и более, хотя и это не предел. Все зависит от материала.

Если это не сталь, а алюминий, то за счет облегченной массы сосуда вес перевозимой муки можно нарастить. Впрочем, не только

1. Современный муковоз SF3U55 чебоксарского завода «Сепелем».
2. Подъемная алюминиевая цистерна SB3U60 самосвального типа с задней системой выгрузки объемом 60 м³.
3. На просторах бывшего Союза муковозы K4-AM одесского «Продмаша» в сцепке с тягачами ЗИЛ-130 бегут и поныне.
4. На линейке готовности перед отправкой заказчикам чебоксарские 32-кубовые алюминиевые цементовозы SF3U32.
5. Муковоз М-образной формы с маркировкой GT7 выглядит стильно.
6. Площадка готовой продукции цементовозов серии SSL на заводе Kaessbohrer в Ясногорске Тульской области.

муки. Бочки такого исполнения пригодны для перевозки других мелкодисперсных сыпучих материалов, включая сахар, комбикорма. В продуктовой палитре упомянутого предприятия имеются ТС для доставки продуктов мукомольного комплекса, в том числе кормовой группы. Полное соблюдение «Сепелем» не только всех требований экологической безопасности, но и действующих санитарных норм, признано на мировом уровне.

Например, в группе алюминиевых цистерн 45,5-кубового объема наиболее обширной линейкой обладает трехосная модель SF3U48, в которой имеется 48 (!) модификаций. Из них самый обширный список из 26 единиц занимают муковозы на три отсека, далее идут 14 позиций с одним сплошным сосудом, всего четыре строчки занимают бочки на четыре от-

сека, и замыкают перечень «48-й» модели двух- и пятисекционные муковозы, у которых только по два наименования.

НЕ ХЛЕБОМ ЕДИНЫМ

Столь масштабного перечня всевозможных исполнений среди других моделей алюминиевых автоцистерн для «сыпучки» ни в группе муковозов, ни среди цементовозов у «Сепелем» не наблюдается. По сути, упомянутое предприятие сегодня является не только ведущим игроком российского машиностро-



6

ения по выпуску муковозов, но и почти монополистом: номенклатурная линейка других производителей РФ в этом сегменте прицепной техники далека от чебоксарской. Упрекать предприятие в полной монополии некорректно. Правда, догнать и перегнать «Сеспель» в этом сегменте никто не стремится, сосредоточившись на более востребованном тиражировании автоцистерн для перевозки темных и светлых нефтепродуктов, газовозов, шторных, самосвальных и других полуприцепов, ведя тему «сыпучки» попутно.

Среди российских брендов направление муковозов держат разве что НПО «Нефтегазовое машиностроение» и специальное автомобилестроение» (торговая марка GT7) и ЗАО «Бецема», в чьих производственных программах значатся такие ТС. В нынешнем сезоне GT7 сообщила, что ее муковозы теперь отпускаются

по субсидиям Минпромторга России до 15%. В качестве примера упоминается трехосный полуприцеп-муковоз М-образной формы объемом 34 м³. Цистерна оборудована электрическим компрессором, дисковым затвором, шаровыми кранами, крышками люков и двухпроводной тормозной системой Haldex. Муковоз М-34 имеет стальной сосуд (09Г2С), полная масса полуприцепа составляет 42 250 кг.

Красногорский завод «Бецема» для перевозки муки, зерна и комбикормов предлагает четыре модели муковозов-комбикормовозов (БЦМ-15-1/150.2 и ТЦ-21.2/21.6) и чуть более десятка моделей в сегменте цементовозов. И хотя

1. Для пневмотранспортировки «сыпучки» Bonum использовал поршневые компрессоры Ozen SB 3-160 с приводом от дизельного или электрического двигателя.
2. В цементовозе Bonum 914231 первая ось вынесена вперед, что разгружает ССУ тягача.



на фоне общей нестабильной экономической ситуации в стране, связанной с пандемией COVID-19, наблюдается падение спроса на продукцию, сбыт все-таки идет. Есть несколько положительных факторов. Во-первых, из-за того, что в 2020 году вступили в силу новые правила по ввозу импортных грузовых автомобилей тяжелого класса, и во-вторых, благодаря всесторонней поддержке отечественных производителей со стороны государства, «Бецема» удалось сохранить положительную динамику продаж.

Повышенным спросом пользуются полуприцепы-цистерны, в том числе БЦМ 21.1, для безтарной перевозки сыпучих, порошкообразных, пылевидных материалов. Ее облюбовали заказчики из Сибири, поскольку отличные эксплуатационные характеристики этой модели оказались оптимальными для применения в суровых дорожных и климатических условиях региона.

В компанию «Северсталь» в этом году отправлены полуприцепы-цистерны БЦМ-25.5 для безтарной перевозки сыпучих, порошкообразных, пылевидных материалов. Заказчику в Восточной Сибири в недавнем времени отгружены полуприцепы-цистерны БЦМ-263 для перевозки глинозема, которые разработаны по техническим условиям заказчика специально для перевозки «сыпучки» при температуре воздуха от -40 до +50 °С.

ПАНДЕМИЯ ПРЕМЬЕРАМ НЕ ПОМЕХА

В компании «Бонум», где сегмент муковозов не развивают, хотя в дальнейшем такого не исключают, свои цементовозы тоже





адаптируют под эксплуатацию в условиях критичных температур. Про другие новшества в конструировании также не забывают. К примеру, в марте текущего года производитель вывел на рынок абсолютно новый продукт — четырехосный полуприцеп для транспортировки сыпучих грузов (цементовоз) объемом 31 м³ с вынесенной вперед первой осью.

Такая компоновка осей значительно разгружает седельно-сцепное устройство тягача и позволяет перевозить до 29 тонн груза с тягачом колесной формулой 4х2, не превышая допустимые осевые нагрузки. Решение оказалось выверенным: цементовоз в настоящий момент пользуется большой популярностью, так как такой объем груза ранее возможно было перевезти только в алюминиевом цементовозе, стоимость которого выше как минимум на 1 млн руб.

Конструкторский отдел завода нынче работает над новой моделью цементовоза с V-образной формой сосуда, которая превзойдет ожидания перевозчиков и будет отвечать всем требованиям рынка за счет усовершенствования рабочих характеристик. Полуприцеп для «сыпучки» с прогрессивной системой разгрузки нацелен на работу в суровых условиях. Правда, все тонкости разработки, характеристики модели «Бонум» пока не раскрывает, обещая рассекретить данные в ходе назначенной на 2021 год премьеры цементовоза.

3. Свои цистерны для «сыпучки» «Бецема» гнет и варит из листов безопасного алюминиевого сплава АМГ-5 или низколегированной стали 09Г2С.

4. Для бестарной транспортировки муки, комбикормов, сахара компания «Бецема» предлагает полуприцепы грузоподъемностью от 16 до 26 тонн.

5. Надстройки для перевозки муки и комбикорма «Бецема» окрашивает акриловыми эмалями.

СЕРГЕЙ ТРИФОНОВ

ГЕНДИРЕКТОР МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА «БЕЦЕМА»

Несмотря на существующие экономические сложности, мы планируем в текущем году увеличить общий объем продаж продукции до 1 550 000 тысяч рублей без НДС. По итогам прошлого года и результатам трех декад 2020-го наблюдается не столь высокая, как прогнозировалось, но положительная динамика спроса на муковозы и цементовозы. Фиксируем некоторые скачки роста и падения продаж, которые связаны с сезонностью, но в целом это не отражается на общей тенденции покупательской способности. Мы взяли активно расширять экспортные рынки сбыта. Наши цементовозы, муковозы помимо России пользуются спросом в Беларуси. Сегодня для нас важно восстановить свое присутствие на рынке Пакистана, Казахстана, Азербайджана, Индии. У нас получится: со стороны центральной и региональной власти идет колоссальная поддержка. Программы, направленные на развитие экспортного потенциала, стимулируют бизнес, и благодаря этим последовательным инициативам наблюдается вполне реальный и ощутимый рост экономических показателей.

НАДЕЖДА МИХАЙЛЕНКО

РУКОВОДИТЕЛЬ МАРКЕТИНГА ООО «БОНУМ»

Если сравнивать итоги восьми месяцев 2019 и 2020 годов, то суммарное количество поставленных на учет в России полуприцепов-цистерн цементовозов и муковозов снизилось приблизительно на 20 %. При этом общий рынок полуприцепов-цистерн всех типов даже вырос, пусть и незначительно. Сегодня мы можем констатировать, что ни COVID-19, ни экономические штормы на сырье продукции не сказались: реализация техники Випит уменьшилась, но не критично. У нас по итогам 2019 года за восемь месяцев в России было поставлено на учет 62 единицы, а в 2020-м за это время в России поставили на учет 55 единиц. Сейчас сбыт улучшается, реализация пошла вверх, и на фоне общей тенденции мы, видимо, получим рост доли рынка, но никак не падение. Наши основные покупатели находятся в Центральном федеральном округе, хотя техника реализуется по всей России, эксплуатируется во всех федеральных округах и даже на внешнем рынке — в Казахстане и Беларуси.





УТВЕРДИТЕ ИНТЕРВАЛ

MOBIL DELVAC 1 LE 5W-30 > **ПОСТАВЩИК:** ООО «ОЙЛ-ФОРБИ»

> **ЭКСПЛУАТАЦИОННИК:** КОМПАНИЯ NEW MOSCOW BUS > **ДАТА ПОСТАНОВКИ ПОД НАБЛЮДЕНИЕ:** АВГУСТ 2020 Г.

СТОЛИЧНЫЙ ПЕРЕВОЗЧИК NEW MOSCOW BUS ПОДЕЛИЛСЯ С «АВТОПАРКОМ» ОПЫТОМ ПРОДЛЕНИЯ МАСЛОСМЕННОГО ИНТЕРВАЛА В ГАЗОВЫХ АВТОБУСАХ YUTONG. ОСНОВНЫМ КРИТЕРИЕМ ДЛЯ ВНЕСЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ В ГРАФИК СЕРВИСНЫХ РАБОТ ПОСЛУЖИЛА ПРОГРАММА МОНИТОРИНГА МАСЛА MSLA КОМПАНИИ EXXONMOBIL > **МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА**

Режим самоизоляции не лучшим образом повлиял на работу транспортной системы городских агломераций. Падение объемов пассажирских перевозок и как следствие сокращение выручки сказывается на толщине инвестиционных портфелей отдельных компаний и заставляет пересматривать объемы

финансирования запланированных ранее проектов. Ситуация вынуждает операторов жить сегодняшним днем. Некоторые компании уходят с рынка, а те, кто остался, заняты поиском резервов для оптимизации расходов.

В наиболее выгодном положении оказались перевозчики, владеющие парком газомоторного

транспорта. Голубое топливо позволяет существенно экономить на заправках: кубометр метана стоит 15–16 рублей, а эквивалентный ему литр дизельного топлива — 45–47 рублей. Трехкратная выгода! Правда, только на бумаге. А в реальной эксплуатации операторам нужно учитывать другие за-

траты. Техобслуживание метановых автобусов дороже дизельных аналогов. Да и специализированные СТО газомоторному транспорту предписано посещать чаще обычного. Например, для газового Yutong ZK6118 компания-производитель установила интервал замены моторного масла 12 тыс. км. Для сравнения: у дизель-





1. По рекомендации ExxonMobil перевозчик использует в газовых Yutong ZK6118 синтетическое масло Mobil Delvac 1 LE 5W-30.
2. Новая спецификация ACEA E4 позволяет применять Mobil Delvac 1 LE 5W-30 в широком перечне техники, включая дизельные автобусы более раннего выпуска.
3. Класс вязкости моторного масла выбирается с учетом конструкции силового агрегата и условий эксплуатации.

ного автобуса в режиме интенсивной городской эксплуатации масло в двигателе меняют каждые 20 тыс. км. Разница не в пользу метана!

Впрочем, у автобренда есть свой резон на уменьшение межсервисного интервала — он страхует себя от непредвиденных проблем. И правильно делает. Не зная конкретных условий эксплуатации ТС, нужно предусмотреть самые жесткие — с максимальным пассажиропотоком, плотным трафиком, где двигатель большую часть времени работает в режиме старт-стоп. В расчете именно на такие условия производитель оборудования выдает собственную рекомендацию по маслам и специальным жидкостям, рассчитывая обеспечить надежную работу и защиту всех компонентов силовой установки. Для автобуса Yutong ZK6118 таким продуктом является моторное масло Mobil Delvac

CNG/LNG 15W-40, которое официально одобрено китайским производителем для России.

Разумеется, у авто-владельца, эксплуатирующего технику с пробегом, всегда есть право самостоятельного назначения интервала замены масла. Кому, как не ему, оценивать конкретные обстоятельства. Тем более что сегодня на рынке имеется широкий выбор моторных масел серии Longlife с увеличенным сроком службы.

Инженеры New Moscow Bus подошли к вопросам технической эксплуатации комплексно и обратились за консультацией в компанию ExxonMobil, заявив желание поучаствовать в сервисной программе Mobil Serv Lubricant Analysis (MSLA). Предусмотренные этой программой регулярные анализы работающего масла позволяют определять текущее состояние двигателей в режиме эксплуатации и контролировать тенденции износа их компонентов, в том числе в случае их вероятного возникновения, выявлять неисправности на ранних стадиях, влияющие на эксплуатационные характеристики двигателя, а также определять и контролировать степень загрязнения. Взятые пробы проверяются по множеству пара-

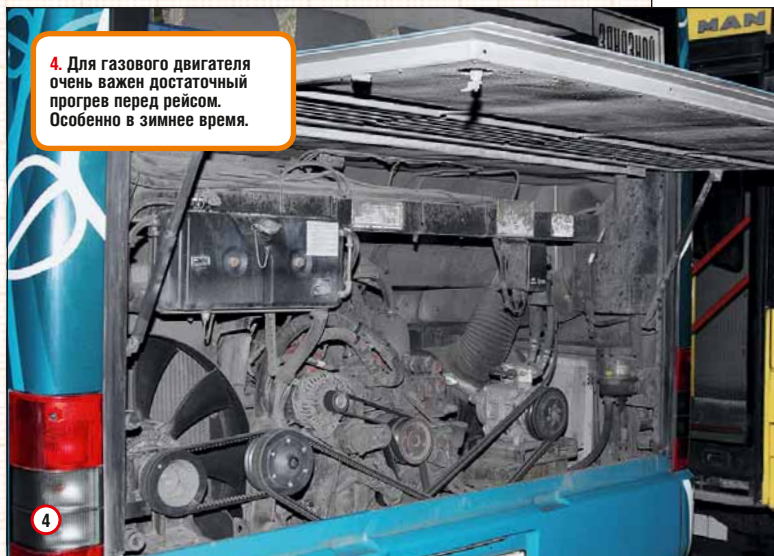


метров, в том числе кинематической вязкости, механическим примесям, кислотному и щелочному числу, уровню нитрации, содержанию частиц сажи, воды.

Конечная цель испытаний — определение возможности продления интервала замены до 25 тыс. км. Экономисты пассажир-



МОНИТОРИНГ ПОКАЗАТЕЛЕЙ РАБОТАЮЩЕГО МАСЛА ПОЗВОЛЯЕТ ОПРЕДЕЛИТЬ РАЦИОНАЛЬНЫЙ СЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ, А ТАКЖЕ СОСТОЯНИЕ И РАБОТОСПОСОБНОСТЬ ОБОРУДОВАНИЯ



4. Для газового двигателя очень важен достаточный прогрев перед рейсом. Особенно в зимнее время.

ДМИТРИЙ ТОРГОВКИН

РУКОВОДИТЕЛЬ ОТДЕЛА СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ ДЛЯ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА И СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ ООО «ОЙЛ-ФОРБИ», ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР MOBIL



Поскольку масло Mobil Delvac 1 LE 5W-30 обновилось с февраля 2020 года, оно стало еще более передовым и высокотехнологичным. Наша цель — достигнуть интервала замены в 30 000 км, и она вполне реалистична. Клиент ценит универсальность масла, ведь парк техники смешанный, а новая спецификация ACEA E4 позволяет его применять в широком перечне техники, включая дизельные автобусы более раннего выпуска (без DPF), современные Mercedes-Benz Sprinter с DPF и газовые автобусы. Уникальность масла — в его универсальности. Его можно применять как в технике более ранних годов выпуска, так и в самой современной технике экологического класса Евро-5 и Евро-6.

АЛЕКСЕЙ МУРАЛЕВ

ВЕДУЩИЙ ИНЖЕНЕР ООО «МОБИЛ ОЙЛ ЛУБРИКАНТС» (EXXONMOBIL)



Особое внимание в маслах для газовых двигателей уделяется стойкости продукта к окислению и нитрации (деградации), поскольку двигатели с искровым зажиганием работают при более высоких температурах. В плане эксплуатации газомоторной техники мы рекомендуем соблюдать рекомендации производителя оборудования. Для двигателей городских автобусов особенно важно обеспечить достаточный прогрев перед рейсом в зимнее время. Это связано с тем, что при сгорании газа образуется больше воды. Что касается выбора класса вязкости моторного масла, эти рекомендации дает производитель двигателя, с учетом конструкции силового агрегата и условий эксплуатации. Например, компания Cummins для своих двигателей прописывает несколько вариантов вязкостей в зависимости от температуры окружающей среды. Хочу добавить, что Mobil Delvac 1 LE 5W-30 является синтетическим всесезонным продуктом, поэтому рассчитано на эксплуатацию в широком диапазоне температур.

ВЯЧЕСЛАВ САВЕЛЬЕВ

КОНТРОЛЕР ОТК КОМПАНИИ NEW MOSCOW BUS



Из имеющегося автопарка New Moscow Bus для проекта были выбраны шесть газовых автобусов Yutong ZK6118HGA с пробегом более 100 тыс. км. Все машины эксплуатируются в городе и используются для доставки сотрудников в офисы и на предприятия. Ежедневный пробег каждого автобуса — 150 км. Газовые «Ютонги» проходят плановое обслуживание на нашей собственной СТО. Здесь же на базе производим отбор проб масла. Утвержденная программа испытаний включает нулевую пробу сразу после 20–30 минут работы двигателя на холостом ходу, после заправки свежего моторного масла. Затем берутся еще четыре пробы по пробегу — с интервалом около 5 тыс. км. Мониторинг показывает, что синтетическое масло остается работоспособным при пробегах более 20 тыс. км в тяжелых условиях эксплуатации.



ского автопредприятия уже подсчитали, что выход на новый интервал обеспечит снижение затрат на обслуживание техники на 67%.

По рекомендации ExxonMobil перевозчик использует в газовых «Ютонгах» всесезонное синтетическое масло Mobil Delvac 1 LE 5W-30 (API CJ-4/SN; ACEA E4), работающее в наиболее широком диапазоне температур и уменьшающее риск масляного голодания на трущихся поверхностях шатунно-поршневой группы при холодном пуске. У специалистов ExxonMobil имеются все основания для такой рекомендации — вышеупомянутый продукт

имеет одобрение MAN M 3677/3477/3575/3271-1, что подразумевает увеличенный интервал замены, адаптацию к тяжелым нагрузкам, а главное — возможность использования масла в моторах, работающих на природном газе.

Еще одним важным плюсом моторного масла Mobil Delvac 1 LE 5W-30 является его универсальность в плане применения для смешанных парков. Согласитесь, ведь уменьшение складской номенклатуры — это тоже немалая экономия.

По результатам полевых испытаний New Moscow Bus планирует получить официальный допуск Yuchai (производитель газового мотора). Для этого необходимо продолжать эксперимент и нарабатывать более весомую подтверждающую базу. Подобных экспериментов с синтетическим моторным маслом ExxonMobil в России ранее не проводил.

1. Подсчитано, что увеличение сервисного интервала до 25 тыс. км обеспечит снижение затрат на обслуживание техники на 67%.

2. В подборе моторного масла для китайской техники на природном газе нужен особый подход.



ВЕС ВЗЯТ!

ГОСКомПАНИЯ «РОСАВТОДОР» ИСПЫТАЛА МОСТ, КОТОРЫЙ ВОЗВЕДЕН НА ТРЕТЬЕМ ПУСКОВОМ УЧАСТКЕ ЦКАД. МОСТОВОЕ СООРУЖЕНИЕ ЯРКО-ОРАНЖЕВОГО ЦВЕТА С УСПЕХОМ ПРОШЛО ИСПЫТАНИЕ НА ПРОЧНОСТЬ. В СКОРОМ ВРЕМЕНИ В ЭТОМ СМОГУТ УБЕДИТЬСЯ ВСЕ АВТОМОБИЛИСТЫ — СТРОИТЕЛИ ОБЕЩАЮТ ВВЕСТИ ЭТОТ УЧАСТОК ДОРОГИ НЫНЕШНЕЙ ОСЕНЬЮ

› МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО АВТОРА И «РОСАВТОДОР»

Традиционно в этом разделе мы рассматриваем нюансы эксплуатации автомобилей либо их важнейших узлов и агрегатов, шин, смазочных масел и т. д. Однако нашей редакции, пожалуй, впервые предложили принять участие в процессе подготовки к эксплуатации автомобильной дороги.

Испытание на прочность — обязательный этап приемки любого дорожного объекта перед вводом в эксплуатацию и запуском движения. Суммарная масса металлоконструкций обоих направлений моста через канал им. Москвы, железнодорожных путей и Дмитровского шоссе составляет 9500 тонн.

Внешне испытание выглядело масштабно: на каждый пролет заезжали десять груженных самосвалов массой 35 тонн каждый. Как мне пояснил начальник отдела искусственных сооружений «Автодор Инжиниринг» Александр Анисимов, это максимальная критическая нагрузка, предусмотренная проектом моста. Помимо статических испытаний был и динамический цикл — те же тяжелые самосвалы проехали по сооружению на разных скоростях, в том числе с так называемым прыжком через порожек, через специально созданное препятствие. Приборы фиксировали, как ведет себя конструкция под нагрузкой, когда внутри нее возникает напряжение.

Показания приборов снимались внутри моста. Дойти до приборов надо было по дощатому настилу, установленному внутри ферм пролета. Надо мной был сам мост, на котором стояли самосвалы общей массой в 350 тонн, подо мной — холодная вода. Мягко

говоря, там было ветрено, но именно в таких условиях, на элементах конструкции пролета его центральной части, строители и сняли показания тензометра — прибора, который измерял напряжение в конструкциях от испытательной нагрузки. Александр Анисимов заверил, что мост выдержал все испытания на отлично, с большим запасом. Напомню, что на ЦКАД-3 суммарно построено 69 мостов и путепроводов. Полностью дорога должна открыться в следующем году, а участок дороги с мостом через канал им. Москвы «поедет» уже этой осенью.



1. Александр Анисимов из «Автодор Инжиниринг» анализирует показания прибора.
2. На каждый пролет заезжали десять груженных самосвалов массой 35 тонн каждый.
3. Тензометр — прибор, который измеряет напряжение в конструкциях от испытательной нагрузки.
4. Суммарная масса моста — 9500 тонн.

С ПЕСНЕЙ ПО ЖИЗНИ

ТУРИСТИЧЕСКИЕ АВТОБУСЫ ПЕРЕВОЗЯТ НЕ ТОЛЬКО ТУРИСТОВ. В РОСТОВЕ-НА-ДОНУ MAN LION'S COACH ЗАКРЕПЛЕН ЗА АРТИСТАМИ ОБЛАСТНОГО ДОМА НАРОДНОГО ТВОРЧЕСТВА. ДЛЯ НИХ КОМФОРТАБЕЛЬНЫЙ ЛАЙНЕР, ПОМИМО СВОЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ МИССИИ, ЯВЛЯЕТСЯ МОБИЛЬНЫМ РЕПЕТИЦИОННЫМ ЗАЛОМ, КОСТЮМЕРНОЙ, ГРИМЕРНОЙ И ПРОСТО РОДНЫМ ДОМОМ

➤ МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО АВТОРА

Двенадцать метров комфорта цвета черно-графитового перламутра. Такой двухосный автобус скорее увидишь в парке крупного пассажирского автопредприятия, чем на балансе учреждения культуры, но факт остается фактом: модель MAN Lion's Coach, победитель в номинации «Туристический/международный автобус года» конкурса «Лучший коммерческий автомобиль года в России», верой и правдой служит хо-

ровым и музыкальным коллективам Ростовского областного дома народного творчества (РОДНТ). Сказать, что артисты обожают свой автобус — все равно что ничего не сказать. До его появления труппа ездила на гастроли либо на небольшом микроавтобусе, либо... Впрочем, об этом вспоминать не хочется. А еще надо как-то доставлять к месту выступления музыкальные инструменты, костюмы, видео-

и звуковоспроизводящую аппаратуру.

Теперь все эти вопросы решаются одним транспортным средством. Когда артистов РОДНТ спрашивают, на чем они приедут, те гордо отвечают: «На Мане». Артисты ансамбля песни и пляски «Легенда» даже «руси-

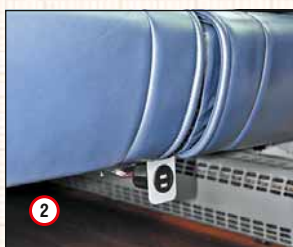
фициро- вали» немецкий автобус, дав ему свое собственное имя — Маня.

Между прочим, это первый обновленный MAN Lion's Coach, поставленный в Россию. И факт, что именно он отправился на юг страны, как говорили раньше, нести культуру в массы, является гордостью компании-импортера и регионального дилера «Нейс-Юг».

С начала эксплуатации машина прошла 15 040 км, артисты побывали с гастрольными турами во многих станицах и поселках Ростовской области и соседнего Краснодарского края. Причем уже по несколько раз. Наездили бы больше, но концертную программу существенно сократила пандемия.

Водитель автобуса Александр Боровик с упоением рассказывал мне о машине. Прежде он управлял грузовиками, параллельно выступая в одном из хоровых коллективов Дома творчества. Когда стало ясно, что администрация области приобретет для нужд РОДНТ новый автобус, Александра, как человека творческого и одновременно автомобильного, отправили учиться, чтобы открыть соответствующую категорию в водительском удостоверении. Так он фактически поменял





АЛЕКСАНДР БОРОВИК

АРТИСТ-ВОДИТЕЛЬ ГАУК РО «РОСТОВСКИЙ ОБЛАСТНОЙ ДОМ НАРОДНОГО ТВОРЧЕСТВА»

До того, как у нашего Дома творчества появился этот автобус, я выпросил у дилера руководство об эксплуатации. Читал вечерами и ночами, благодаря чему машину знаю как свои пять пальцев. Из плюсов отмечу светодиодные фары, обогреваемое ветровое стекло и просто роскошную пневматическую подвеску. Не едем, а плывем над дорогой, как НЛО. Нам повезло, что машина досталась не в традиционном белом окрасе, а таком модном черно-графитовом. Сочетание цвета металлик с алюминиевыми колесными дисками и вовсе у народа вызывает восторг. Похвалю большие зеркала, хотя и камерой заднего вида при таких габаритах тоже пользуюсь. Естественно, что за прошедшие 15 тыс. км пробега к машине нет никаких восторгов: и мне, как водителю, и нашим артистам все в машине нравится.



профессию, за рулем MANA теперь пилот-артист.

Автобус рассчитан на перевозку 49 артистических пассажиров. В салоне мягкие и комфортные кресла с двухцветной обивкой, откидными подлокотниками, регулируемые спинками и подставки для ног. В индивидуальных сервисных блоках предусмотрена настройка мощности и направления воздушного потока, а включение/выключение светодиодной лампы и настройка динамика выполняются бесступенчато. Артисты в разговоре со мной отметили единственный минус: USB-разъемы прикреплены ниже подушки сиденья, это неудобно. Зато всем нравится система кондиционирования, встроенные холодильник, кофеварка и туалет, а также просто царские «закрома» для багажа и сценического реквизита: объемом пространства под полом — 9,7 м³.

Флагман автобусной линейки MAN оснащен 6-цилиндровым дизелем D 2676 мощностью



440 л. с. Силовой агрегат работает в паре с автоматизированной КП TipMatic. В магистральном режиме машина расходует в среднем 30 л/100 км. По отзывам Александра, первое время на областных фестивалях народного творчества коллеги приходили к его автобусу как на экскурсию. По его словам, многих водителей

поразила электронная тормозная система MAN BrakeMatic, которая работает вместе с моторным тормозом EVBec. А еще всех удивляет тот факт, что у автобуса нет бака с раствором AdBlue, соответствие нормам EEV (Евро 5+) достигается за счет рециркуляции отработавших газов. Это обстоятельство на юге страны водителями сильно ценится.

Район Ростова-на-Дону, где расположен Дом народного творчества, примыкает к старому патриархальному центру города, где полным-полно узких улиц. Несмотря на внушительные габариты, MAN Lion's Coach отлично в них вписывается. Хотя есть один минус: высота машины — 3845 мм, плюс антенна радиоприемника. Она то и принимает на себя «удары» от веток старых

1. MAN Lion's Coach отлично вписывается в неширокие улицы.
2. Штатные USB-разъемы прикреплены ниже подушек сидений, это неудобно.
3. Артистам нравятся встроенные холодильник, кофеварка и туалет на борту — комфорт, как дома!

деревьев. Штатную видеосистему автобуса, в которую входит проигрывающее устройство и два ЖК-монитора (в головной части салона и у второй двери), артисты часто используют для разучивания новых песен либо просмотра собственных выступлений с одновременным разбором слабых мест, если таковые случаются. Так как я слушал коллектив «Легенда» вживую, думаю, что недоработок у них просто нет. Артисты коллектива выступают не только для местных слушателей, их творчество знают в Италии, Польше, Франции, Швейцарии и Эстонии. Возможно, что на следующие масштабные гастролы коллектив поедет на Мане.

Вообще, артисты относятся к машине как к полноправному члену коллектива, Lion's Coach окружен такой заботой и вниманием, которых хватило бы на 10 таких автобусов. Если ситуация с пандемией уляжется, к нынешним показаниям одометра до конца года прибавятся новые тысячи песенных километров.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ MAN LION'S COACH R07

Габаритные размеры, мм	2101/2550/3845
Колесная база, мм	6060
Объем багажного отсека, м³	9,7
Количество дверей	2
Полная масса, кг	19 700
Максимальная скорость, км/ч	110



СМОТРИ
ВИДЕО

ДЕЛО ТЕХНИКИ

«ИВАНОВЕЦ» КС- 45717К-3Р AIR > ПОСТАВЩИК: ООО «ИМЗ АВТОКРАН»

> ЭКСПЛУАТАЦИОННИК: КОМПАНИЯ «ВЕРШИНА» > ДАТА ПОСТАНОВКИ ПОД НАБЛЮДЕНИЕ: ДЕКАБРЬ 2019 Г.

ЖУРНАЛ «АВТОПАРК» СОВМЕСТНО С КОМПАНИЕЙ «ВЕРШИНА» ПРОДОЛЖАЕТ НАБЛЮДЕНИЕ ЗА ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ АВТОКРАНА «ИВАНОВЕЦ» КС-45717К-3Р AIR. НЕСМОТРИ НА СНИЖЕНИЕ ТЕМПОВ АКТИВНОСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ, ГРУЗОПОДЪЕМНАЯ ТЕХНИКА НА ПОЛНОПРИВОДНОМ ШАССИ ПРАКТИЧЕСКИ НЕ ПРОСТАИВАЕТ. ВРЕМЯ ЗАГЛЯНУТЬ В БОРТОВОЙ ЖУРНАЛ...

> МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО СТАНИСЛАВА ШУСТИЦКОГО

На момент очередного квартального отчета пробег автокрана составил 7192 км, наработка крановой установки — 1572 моточаса. Эксплуатирующая организация является основным поставщиком услуг аренды автокранов для строительных компаний на Северо-Западе России. Техника с логотипом «Вершины» принимает участие в строительстве крупных объектов региона, таких как новые станции Петербургского метрополитена, КАД, ЗСД, проект «Северный поток». Площадки заказчиков, как правило, находятся на значительном удалении, поэтому ездить

«Эйру» приходится много, но не так интенсивно, как шоссейным автокранам. «Вездеходные шасси чаще всего задействованы на длительных заказах, от недели и дольше, что обуславливает их загрузку на нулевых циклах, первых и наиболее важных циклах строительства», — рассказывает менеджер по маркетингу и рекламе группы компаний «Вершина» Дмитрий Поднебесников.

Трехосный 25-тонник эксплуатационной массой 21,5 тонны считается самым легким в своем классе. Благодаря своим конструктивным особенностям эта машина в рабочей конфигурации соответствует

требованиям по осевым нагрузкам для движения по дорогам общего пользования. И это важный аргумент для эксплуатационника, поскольку нет необходимости демонтировать части конструкции машины при переезде на другой объект.

Как известно, краны на вездеходном шасси более уязвимы в плане соответствия весовым нагрузкам, чем обычные шоссейные автокраны. Для шасси типа КАМАЗ-43118 нагрузка на заднюю тележку не должна превышать 15 тонн, это на тонну меньше, чем у автомобилей с двускатной ошиновкой

тележки. Неудивительно, что вопросы оптимизации массогабаритных параметров приобретают еще большую важность: контроль на дорогах стал строже. Кстати, летом этого года на ИМЗ «Автокран» проводили контрольное взвешивание трех моделей вездеходных кранов на шасси КАМАЗ (см. «Автопарк» №4/2020). В случае с КС-45717К-3Р Air результаты оказались интересные: полная масса — 21 460 кг, в том числе 14 975 кг на заднюю тележку и 6485 кг на передний мост. Стоит добавить, что отсутствие перегруза на передней оси улучшает характеристики торможения и управляемости, все грамотные эксплуатационники это хорошо понимают.

Движение для крана хоть и важная, но в большей мере вспомогательная функция. Если же обратиться за отзывами касательно работы самой крановой установки, то здесь основные комментарии касаются кабины оператора, нравится ли она крановщикам. Эргономичное расположение окон и форточек обеспечивает лучшую обзорность при выполнении грузоподъемных операций и облегчает работу при жаркой погоде — это показал опыт летней эксплуатации. С дизайном этой кабины связана любопытная история, которую рассказал мне

Предыдущий отчет: см. «Автопарк» № 4 (июнь) 2020 г.





главный конструктор ООО «ИМЗ Автокран» Дмитрий Бондарев: «В новой кабине предусмотрено изменение угла наклона, но эту опцию мало кто заказывает. Сначала мы не могли понять почему. Стали спрашивать у крановщиков, и выяснилось, что благодаря панорамному остеклению им отлично все видно и в статическом положении, стоит только поднять голову. Забавно получается. Мы придумали такую кабину, на которую не можем продать опцию».

Для управления крановой установкой используются боковые рычаги, в примере с KC-45717K-3P Air это базовое испол-

нение. Такое решение вполне устраивает закреплённых за машинной крановщиков, им больше нравится управлять рычагами, чем джойстиком.

Кран оснащен системой мониторинга Omnicomm в составе абонентского терминала и датчика уровня топлива. Эта заводская опция имеет широкий спектр возможностей, но основными функциями для эксплуатирующей организации являются контроль расхода топлива, местоположение машины и время работы оборудования. При составлении квартальных отчетов мы используем эти данные. Наблюдения продолжаются. 

1. Лестница позволяет крановщику быстрее забираться в кабину, это удобно.
2. Прибор безопасности — обязательный атрибут рабочего места оператора.
3. Эргономичное расположение окон кабины оператора обеспечивает лучшую обзорность при выполнении грузоподъемных операций.
4. Противоподкатный брус закреплен шарнирно, при необходимости можно поднять.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ KC- 45717K-3P AIR «ИВАНОВЕЦ»

Базовое шасси	КАМАЗ-43118
Полная масса, т	21,5
Нагрузка на заднюю тележку, т	15
Грузоподъемность, т	25
Максимальный грузовой момент, тм	85
Опорный контур, м	5,4 x 6,0
Длина стрелы, м	9,9–31,0
Скорость подъема/опускания груза, м/мин	0,2–7,4
Транспортная скорость, км/ч	60

ДАННЫЕ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ

Режим работы	ежедневный
Пробег, км	7192
Наработка, м-часы	1572
Затраты на ТО и ремонт, руб.	26 700

ОЛЕГ КРАВЧЕНКО

ГЛАВНЫЙ МЕХАНИК КОМПАНИИ «ВЕРШИНА»

С учетом интенсивной эксплуатации шасси КАМАЗ-43118 проходит ТО каждые 5–6 месяцев, а вот крановая установка подвергается обслуживанию ежемесячно. У себя на базе или непосредственно на строительном объекте выполняются работы по смазыванию аутригеров, секций стрелы, ОПУ. Кроме этого, каждые полгода мы проводим сезонное обслуживание плюс дополнительный комплексный осмотр на кранах, которые выезжают на объекты в Мурманскую область, Ямал (Крайний Север). Для надежной работы в условиях низких температур мы меняем эксплуатационные жидкости на более качественные и проверенные, бренд Addinol. Что касается замечаний по машине KC-45717R-3P Air, определенное неудобство создает задний отбойник, который цепляется за неровности при движении задним ходом. Среди плюсов отмечу выверенную эргономику кабины оператора. Крановщики очень довольны удобством работы в новой кабине. Жаль, на старые модели их не поставить.



ДМИТРИЙ БОНДАРЕВ

ГЛАВНЫЙ КОНСТРУКТОР ООО «ИМЗ АВТОКРАН»

Модель KC-45717K-3P Air — пример развития основного сегмента серии Air (грузоподъемность — 25 тонн, стрела — 31 м). Данный продукт ориентирован на эксплуатантов, которым необходимо сочетание высокой проходимости, отменных грузовых характеристик во всем спектре вылетов и свободного перемещения по дорогам общего пользования. Предполагаемые клиенты — строительные и арендные компании.

Отдельно следует отметить внедренные предложения по улучшению надежности автокранов. В рамках программы модернизации все модели полноприводных автокранов получили оцинкованные гидролинии с врезными кольцами, усиленные опорные рамы. Также краны на вездеходном шасси укомплектованы единственным в своем классе настоящими овоидными стрелами. Полукороба стрел формируются всего двумя гйгами, образованием полноценных радиусных участков, которые обеспечивают равномерное распределение нагрузок и обладают наименьшим количеством сварных швов, расположенных при этом в зонах наименьших напряжений.





СОТРУДНИЧЕСТВО ПРОДОЛЖИТСЯ



ООО «ЛЛК-Интернешнл» (100% дочернее предприятие ПАО «ЛУКОЙЛ») и компания «ПО ЕлаЗ» — один из ведущих российских производителей спецтехники для нефтегазового комплекса, приняли решение о продолжении сотрудничества. В рамках договора масла и антифризы ЛУКОЙЛ поставляются для первой заливки на конвейеры по сборке экскаваторов-погрузчиков ELAZ-BL.

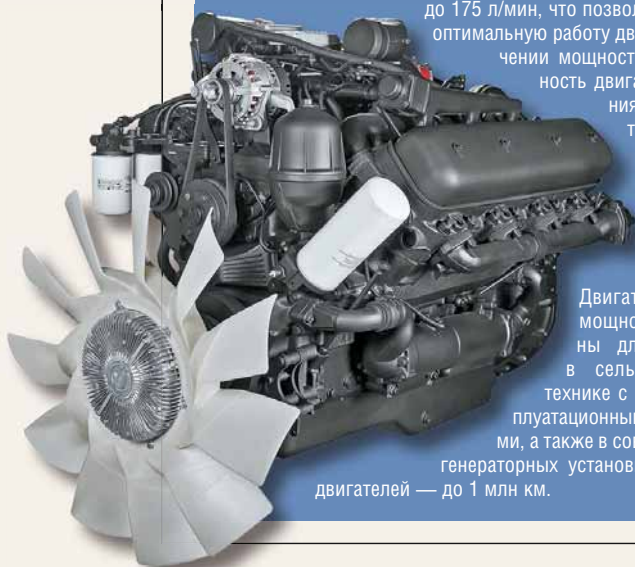
Упомянутая продукция используется на конвейерах партнера с 2017 года. Для обеспечения надежной работы экскаваторов-погрузчиков нового поколения ELAZ-BL 880 и ELAZ-BL 888, оснащаемых двигателями Perkins и трансмиссиями Carraro, применяются всесезонное моторное масло для дизельных двигателей — LUKOIL AVANTGARDE ULTRA 10W-40 и охлаждающая жидкость с увеличенным интервалом замены — ЛУКОЙЛ АНТИФРИЗ G12 RED, а для подъемных механизмов навесного оборудования — гидравлическое масло ЛУКОЙЛ ГЕЙЗЕР ЛТ 32. Богатый опыт сотрудничества с OEM-партнерами и широкий ассортимент масел и смазок ЛУКОЙЛ, насчитывающий более 800 наименований, позволяют «ЛЛК-Интернешнл» предлагать клиентам самые эффективные решения, говорится в сообщении компании.

ДО ПЯТИСОТ ТРИДЦАТИ

Ярославский моторный завод «Автодизель» начал серийное производство двигателей ЯМЗ-6580 повышенной мощности. Мощность новой версии дизеля увеличена по сравнению с базовой моделью с 420 до 530 л. с. при сохранении удельного расхода топлива.

В отличие от 420-сильных двигателей ЯМЗ-6585 в конструкции моторов повышенной мощности ЯМЗ-6580 использована более эффективная система охлаждения поршней. За счет изменения конструкции шестерен увеличена производительность масляного насоса со 165 до 175 л/мин, что позволяет поддерживать оптимальную работу двигателя при увеличении мощности. Повысить мощность двигателя без увеличения удельного расхода топлива позволяет использование модернизированных турбокомпрессора и электронного блока управления двигателем.

Двигатели повышенной мощности предназначены для использования в сельскохозяйственной технике с улучшенными эксплуатационными характеристиками, а также в современных дизель-генераторных установках. Ресурс новых двигателей — до 1 млн км.



УДАЧНОЕ ПАРТНЕРСТВО

Bosch и Castrol расширяют глобальное сотрудничество, начиная совместную деятельность на российском рынке. Соответствующий контракт подписали региональный директор подразделения автомобильных запчастей и диагностического оборудования в России, Украине, Белоруссии, Средней Азии и Закавказье компании Bosch Александр Алешин и директор по маркетингу Castrol Россия Артем Луговцев.

В соответствии с новым соглашением компании будут рекомендовать продукты и услуги партнера в своих сетях станций технического обслуживания автомобилей. Запчасти, сервисное оборудование и средства диагностики Bosch будут использоваться на всех станциях технического обслуживания «Castrol Автосервис», а полная номенклатура смазочных материалов Castrol станет доступна для продажи во всей сети СТО «Бош Авто Сервис». Конечная цель проекта — повышение качества предложения для клиентов на российском рынке. Полный список автосервисов Bosch и Castrol представлен на официальных сайтах партнеров.



ЛАУРЕАТ И ПОБЕДИТЕЛЬ

Schmitz Cargobull стал лауреатом премии Trailer Innovation 2021 в номинации «Экологичность». Ведущий производитель прицепной техники в Европе завоевал первое место благодаря полуприцепу S.KO с электрифицированной осью и холодильным агрегатом S.CUe. Новое ТС в представленной комплектации позволяет сократить вредные выбросы. Полностью электрический холодильный агрегат S.CUe выполняет охлаждение и обогрев транспортируемого груза, не генерируя выбросов. Вместо бака для топлива на подвесном устройстве прицепа установлены аккумуляторы. Кроме того, система включает в себя электрифицированную ось прицепа Schmitz Cargobull, которая осуществляет рекуперацию энергии торможения.

Разработки Schmitz Cargobull заняли почетные места и в других номинациях. Например, управляемая через телематику система запираания дверей TrailerConnect завоевала второе место в номинации «Безопасность». В номинации «Компоненты» третье место досталось новой системе распределения потоков воздуха в рефрижераторном полуприцепе S.KO COOL Smart. Еще одно третье место для Schmitz Cargobull — в номинации «Концепция». Его завоевала транспортная концепция EcoDuo, в прошлом уже отмеченная наградами. Автопоезд EcoDuo представляет собой тягач и два стандартных полуприцепа, соединенных подкатной тележкой Dolly.





ЦИФРОВОЕ ОБНОВЛЕНИЕ

На новой платформе Solutions Hub будут доступны сервисные услуги в различных направлениях — от анализа масла до цифровых решений в области контроля параметров работы оборудования. В дополнение к известному на российском рынке сервису по мониторингу состояния масла и оборудования Shell LubeAnalyst «Шелл» представляет компактный анализатор масел Shell LubeAnalyst Lite, комплексную программу мониторинга оборудования Shell LubeAnalyst Datamining и эндоскопическую диагностику Shell Videocheck.

Для онлайн-мониторинга параметров работы оборудования разработаны такие сервисные решения, как «Вибродиагностический комплекс», позволяющий анализировать вибрации подшипников, и «Телеметрический комплекс», обеспечивающий контроль параметров механизмов в циклическом режиме.

На портале Solutions Hub клиенты могут ознакомиться с сервисными решениями «Шелл», заказать одну или несколько сервисных услуг, а также воспользоваться виртуальным помощником Shell LubeChat и электронным каталогом подбора смазочных материалов для техники и оборудования Shell LubeMatch.

В РИСУНКЕ — ПЯТЬ БЛОКОВ

Шинный бизнес группы «Татнефть» KAMA TYRES приступил к серийному выпуску ЦМК шин KAMA PRO NF 203 в типоразмере 385/65R22.5. Шины линейки предназначены для комплектации грузового транспорта или автобусов, эксплуатации при региональных и межрегиональных перевозках, имеют дорожный тип рисунка протектора. Линейка KAMA PRO NF 203 разработана для комплектации рулевой оси грузового транспорта. Шины выдерживают более высокие нагрузки, чем предшествующие модели, а также обладают увеличенным ресурсом ходимости за счет изменения конструкции и использования новых материалов.

Также в сравнении с предшественниками вес KAMA PRO NF 203 уменьшен на 1,5%

благодаря применению новых рецептов резиновых смесей. Как следствие, снижен расхода топлива. Рисунок протектора имеет пять кольцевых блоков для улучшения прямолинейного качения, а также широкие канавки, благодаря которым вода эффективно отводится из пятна контакта шины с дорогой. Шины KAMA PRO NF 203 имеют маркировку M+S и 3PMSF, что предусматривает их всесезонную эксплуатацию. Также среди эксплуатационных преимуществ возможность восстановления протектора и увеличение срока эксплуатации до 700 тыс. км. Напомним, услуги по восстановлению оказываются на базе компании «КаМаРетрад».



НОРДИЧЕСКИЕ ВСЕСЕЗОННЫЕ

Компания Nokian объявляет о последнем пополнении линейки шин Nokian Hakkapeliitta TRI — в ассортимент добавлены шесть новых типоразмеров, специально разработанных для компактных тракторов и другой компактной техники. Благодаря мягким

шашкам протектора и радиальной структуре шина Nokian Hakkapeliitta TRI обеспечивает лучшие показатели скорости и комфорта при движении по дорогам. Это позволяет проводить современные универсальные подрядные работы более эффективно и быстро.

В дополнение к 20 типоразмерам, которые уже производятся, шина Nokian Hakkapeliitta TRI теперь доступна в размерностях 360/70R20, 480/80R30, 340/80R24, 440/80R30, 300/80R24 и 360/80R28.

С этим ассортиментом компактные тракторы, работающие в различных погодных условиях, получают улучшенные всесезонные возможности.

«Зимние характеристики — вот что действительно отличает шины Nokian Hakkapeliitta TRI, — говорит Тери Саари, менеджер по продукции Nokian Tyres. — Шина не вызывает проблем даже при наиболее сложной уборке снега, и при этом ничуть не страдают летние свойства».



СТО ДНЕЙ ИНТЕГРАЦИИ

Электрификация, автоматизация и цифровизация — концерн ZF рассказал о трансформации компонентной базы коммерческого транспорта и поделился первыми результатами объединения с WABCO. Виртуальная дискуссия подытожила первые 100 дней интеграции двух именитых компаний.

Вопреки вирусной угрозе за последние несколько месяцев ZF достиг большого прогресса в мобилизации своего интеллектуального потенциала, что в конечном итоге выразилось в появлении на рынке новых видов продукции. О перспективных технологических разработках, готовых к внедрению на конвейер, широкой онлайн-аудитории рассказали Фредерик Штедтлер, руководитель дивизиона систем управления коммерческим транспортом

концерна ZF, и Андреас Мозер, руководитель дивизиона технологий для коммерческого транспорта концерна ZF.

В качестве первого примера было приведено решение Automated Coupling Assist, автоматический ассистент сцепки тягача с полуприцепом. Для обеспечения процесса сцепки система использует цифровую камеру и трехмерное визуальное моделирование с анализатором данных. К очевидным преимуществам данного решения относятся безопасность манипуляции, эффективность, комфорт для водителей и операторов склада, а главное — значительное уменьшение времени, затрачиваемого на сцепку. Помимо прочего, минимизируются возможные факторы повреждения автомобиля, что помогает избежать затрат

на ремонт и связанных с ним простоев. Водители, не очень опытные, получают от этой функции существенную помощь.

Далее в ряду продуктов альянса ZF и WABCO мы знакомимся с облегченным автопоездом в составе тягача и прицепа с высокими аэродинамическими характеристиками. Данное решение выводит аспекты экологии и эффективности на новый уровень, потому что в этом случае выбросы CO₂ сведены до минимума, а низкий аэродинамический коэффициент позволяет снизить расход топлива до 7%. Также облегченное шасси обеспечивает дополнительные 150 кг полезной нагрузки. Новые компоненты, ко всему прочему, обеспечивают дополнительное монтажное пространство, что является важным обстоятельством для проектирования и строитель-

ства электрических платформ и платформ с водородными элементами.

Между тем, понятие электрификации вышло за рамки функционала автомобиля. Ярким образцом подобного подхода к электрификации является полуприцеп ZF eTrailer, оснащенный автономным электроприводом задней оси. В сравнении с обычной сцепкой комбинация электроприцепа и тягача на 16% снижает потребление топлива и дает меньше шума. Моторизация ходовой части eTrailer улучшает тягу на скользкой дороге, снижается износ тормозов, уменьшается шум. По сути, электрический трейлер, имеющий рекуперативную систему торможения, превращает данную комбинацию в гибридную и способствует повышению уровня безопасности.



1. Фредерик Штедтлер, руководитель дивизиона систем управления коммерческим транспортом концерна ZF.
2. Андреас Мозер, руководитель дивизиона технологий для коммерческого транспорта концерна ZF.
3. Автоматический ассистент сцепки тягача с полуприцепом позволяет максимально упростить типовые операции водителя автопоезда.



Для помощи водителю при движении автопоезда задним ходом ZF предлагает систему Advanced Reversing Assist, которая включает в себя камеру заднего вида, датчик угла складывания автопоезда и средство беспроводной передачи сигнала. Алгоритм обработки HD-изображений позволяет контролировать периферийные зоны без применения дополнительных устройств, что является еще одним технологическим прорывом в отрасли. Использование данных от цифровой задней камеры и единственного датчика в зоне сидельно-сцепного устройства упрощает систему, а значит повышает ее надежность. В Advanced Reversing Assist также используется концепция очистки камеры от загрязнений для обеспечения четкого и беспрепятственного обзора.

Далее в ряду инноваций немецкого концерна следует система расширенного управления шасси для автоматизированных коммерческих автомобилей Ad-

vanced Chassis Control (ACC). ACC обеспечивает контроль устойчивости автоматизированных ТС в реальных условиях эксплуатации при помощи программной платформы ADOPT. Означенное решение выполняет роль виртуального водителя, предоставляя интеллектуальный интерфейс для управления трансмиссией, тормозами, рулевым механизмом. Разработка ADOPT основана на опыте ZF в области автономного вождения и продвижения искусственного интеллекта в сфере коммерческих ТС.

Главная задача сейчас — это соответствие следующему поколению мобильности. В ответ на современные требования рынка автомобильный концерн расширяет портфель решений для электрификации коммерческого транспорта. К 2023 году ZF предложит потребителям модульный электрический комплект с осевым и центральным приводами для автобусов и грузовиков массой до 44 тонн. Данные электроприводы ориентированы на конкретные городские условия эксплуатации — от небольших грузовиков до городских автобусов большого класса. Например, самая мощная версия электропривода CeTrax обеспечит 300 кВт мощности и 4500 Нм крутящего момента. Кстати, привод CeTrax может устанавливаться на шасси транспортных средств по принципу Plug-and-Drive («присоединяй и езжай»), что подразумевает модернизацию находящегося в эксплуатации парка с ДВС. Серийное производство CeTrax начнется уже в этом году.

Не забывает концерн ZF и о наращивании решений в области цифровизации и подключения транспортных средств. Новые расширенные и интегрированные предложения для гру-



зовиков, автобусов и прицепной техники обеспечивают доступ к богатому хранилищу цифровых данных, что, в свою очередь, поддерживает растущий портфель компании в сфере облачных приложений.

В ZF отмечают, что главным источником прогресса и технологической эффективности являются люди. Сегодня в 115 странах мира в офисах и на предприятиях ZF и WABCO успешно трудится более 90 тысяч сотрудников. Глобальная сервисная сеть охватывает свыше 115 стран. После слияния 30 тысяч новых сотрудников присоединились к подразделению коммерческих ТС. Теперь в этом сегменте задействовано 61 предприятие в 28 странах.

В общем, условный селектор трансмиссии ZF сегодня переключен на следующую ступень эффективности, в режим интеграции ZF и WABCO. Задействуются и крутятся но-



вые звенья, которые увеличивают мощность и обороты. По всей видимости, в скором времени этот новый, усиленный механизм должен помочь глобальному транспортному сектору выехать с бездорожья постпандемического кризиса и взобраться на новые коммерческие и экологические горизонты без пробуксовки.

Александр Рожков
Фото ZF

4-5. Система Advanced Reversing Assist значительно облегчает маневрирование задним ходом.

6. Алгоритм обработки HD-изображений позволяет контролировать периферийные зоны без применения дополнительных устройств.

7. Привод CeTrax может устанавливаться на шасси транспортных средств по принципу Plug-and-Drive, что подразумевает модернизацию существующего парка с ДВС.

8. Полуприцеп ZF eTrailer, оснащается автономным электроприводом задней оси.



ПОЗОЛОТА ЗОЛОТОМ НЕ СТАНЕТ

Подделка всегда остается подделкой, даже если она в красивой упаковке. До настоящего времени в российской товарной группе автокомпонентов не зафиксировано ни одного случая превосходства хорошей фальшивки над самым плохим оригиналом...

ФАЛЬШИВОЕ ПРОЧНЫМ НЕ БЫВАЕТ

Эксперты забили тревогу: рынок автозапчастей входит в топ-10 товарных подделок, составляя целую индустрию. Сегодня российский рынок автозапчастей и аксессуаров на треть состоит из контрафакта. Если конкретно, то каждая третья лампочка, свеча или любой другой автокомпонент у нас суррогатные.

Таким прискорбным выводом завершились исследования экспертов «ТИАР-Центра». Информация озвучена участникам панельной дискуссии «Проблема контрафактной продукции на рынке автозапчастей», проходившей под патронатом ведущего производителя автоламп Osram. Под экспертное расследование попал не только контрафакт, то есть продукция

с чужим поддельным товарным знаком или сходным с ним, но и его неизменный спутник под названием фальсификат. Под ним подразумевают товар, не соответствующий техническим стандартам и регламентам.

Полученный результат оказался шокирующим: прошлогодний объем российского рынка контрафактных запчастей составил 384 млрд руб. при суммарной емкости рынка в 1,1 трлн руб. В рейтинге наиболее распространенных контрафактных расходников значатся воздушные, масляные, салонные и топливные фильтры, тормозные колодки и диски, ремни, цепи, детали подвески и, конечно же, лампы с фарами. Тему моторных масел и топлива эксперты пока не затрагивали — это отдельный повод для обсуждения.

В самой большой зоне риска оказались запчасти для отечественного автопрома, а также техника возрастом пять лет и более. Для машин российского производства подделки все местные. Для собираемой и локализованной на наших заводах техники made in... соотношение стало 50:50: половина фальшивок имеет отечественное происхождение, а другая часть — зарубежное.

Есть три основных канала сбыта суррогатной продукции — несетевые сервисные центры, оптово-розничные рынки, онлайн-продажи. Подключившиеся к разговору эксперты адвокатского бюро «Шевырев и партнеры» подчеркнули, что продажа нелегальной продукции в онлайн растет, в среднем, на 20% в год. В компании «Денсо Рус» считают,

что при «...незначительности штрафов при выявлении контрафакта или нарушении владения торгового знака «серый» импортер зарабатывает больше, чем теряет, а магазины, которые не несут ответственности за качество продаваемой продукции, предпочитают стратегическому развитию бизнеса заработок «на сегодня»».

Анализ показывает, что контрафактные детали на 30–50% дешевле оригиналов. Однако ресурс такой запчасти тоже меньше. К примеру, поддельные ксеноновые лампы, которые содержат ртуть и требуют специальной утилизации, в среднем служат в 3 раза меньше оригинала. В 2019 году уровень оборота контрафактных ламп увеличил годовой объем отходов 1-го класса опасности на 7,8 тонны. Госказна тоже пострадала.





Упущенные доходы федерального бюджета РФ в части НДС из-за оборота контрафактных ламп составили 461 млн руб. Ущерб по безопасности участников дорожного движения вообще не поддается оценке, поскольку оборот контрафакта статистически связан с ДТП из-за технических неисправностей. Например, коэффициент корреляции между количеством ДТП из-за неисправности внешних световых приборов и объемом контрафакта на рынке ламп составляет 0,96, подсчитали в «ТИАР-Центре».

О БЕЗОПАСНОСТИ ЗАМОЛВИТЕ СЛОВО

Osram одной из первых завила тревогу. Предпринятых компанией мер противодействия подделкам оказалось мало, хотя позитивные результаты уже появились. Ныне ситуация на рынке поддельных компонентов выходит за пределы ответственности производителя. Эксперты пришли к мнению, что без выработки соответствующих мер борьбы с таким явлением масштабы контрафактной группы товаров будут расти быстрее рынка оригиналов. В основном, за счет более привлекательной цены. Это снизит уровень технического состояния ТС и увеличит число аварийных ситуаций на дорогах, не говоря уже про экологические риски и недоимки в бюджет.

Все чаще можно слышать призывы ввести ответственность владельцев торговых объектов за реализацию на их территории контрафактной продукции, усилить экономическую ответственность за торговлю кон-

трафактом. Среди инструментов борьбы с подделками называют запрет рекламы контрафактной продукции, создание цифрового сервиса для обращений граждан по фактам продажи контрафактной продукции.

Участники дискуссии согласились, что выдвинутые Osgam и «ТИАР-Центром» предложения имеют право на жизнь. Для сокращения доли контрафакта на рынке автокомпонентов нужно все предложения условно разделить на два блока. В первом блоке, касающемся нормативно-правового регулирования отрасли, предлагается признать приоритетной категорию «Автомобильные комплектующие с высоким значением для безопасности дорожного движения» и ввести упрощенную процедуру уничтожения контрафакта по соглашению сторон.

Другой блок предусматривает конкретные меры противодействия подделкам, начав реализацию поставленных задач уже в условиях текущей регуляторной базы. Прежде всего, нужно выявить и закрыть лаборатории, продающие сертификаты соответствия. Также важно уделить внимание координации оперативного взаимодействия между таможенниками ЕАЭС, активнее использовать единый таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности. Не лишним будет привлечь к мероприятиям по выявлению и пресечению оборота контрафактных автокомпонентов специалистов Роспотребнадзора.

Валентин Ожго
Фото автора и WABCO



Источник: «ТИАР-Центр»



1. Контрафактные товары наносят весомый имущественный урон и моральный вред правообладателям копируемых товарных знаков.
2. В рейтинге наиболее распространенных контрафактных расходников значатся фильтры осушителя воздуха.
3. Брендированные таблички указывают на намерение нарушителя использовать их для дальнейшей маркировки подделок.
4. Рынок автозапчастей входит в топ-10 товарных подделок, составляя целую индустрию.

СПИ, НЕ ЗАМЕРЗНЕШЬ

Для многих автомобилей каждый год зима становится настоящим испытанием, поэтому автовладельцам приходится решать множество проблем, связанных с низкими температурами. Эффективно бороться с холодами помогают предпусковые подогреватели и отопители, которые подогревают двигатель перед запуском и поддерживают температуру в салоне, значительно экономя топливо. Предлагаемым сегодня на рынке климатическим оборудованием можно оснастить как новые, так и находящиеся в эксплуатации транспортные средства.

ГРЕЕМ ЖИДКОСТЬ

Чем дизельный двигатель отличается от бензинового с точки зрения теплового баланса? КПД современного дизеля высок, однако избыточного тепла, отводимого системой охлаждения, не так уж и много. Дизель дольше

прогревается, а при езде зимой по трассе, особенно при морозном встречном ветре, в салоне может быть прохладно, даже если штатная печка работает на максимуме.

Между тем, оставить автовладельца один на один с этой

проблемой производитель не может — четкие требования касательно отопления, вентиляции и кондиционирования воздуха в салоне задаются Техническим регламентом «О безопасности колесных транспортных средств». В не-

которых отраслях, например, в системе пассажирского транспорта или скорой медицинской помощи, климат в автомобиле должен соответствовать еще более жестким ведомственным нормам. В решении данной проблемы на помощь дизельному





ТРЕБОВАНИЯ КАСАТЕЛЬНО ОТОПЛЕНИЯ И ВЕНТИЛЯЦИИ В САЛОНЕ ЗАДАЮТСЯ ТЕХНИЧЕСКИМ РЕГЛАМЕНТОМ «О БЕЗОПАСНОСТИ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»

двигателю приходит штатный догреватель: поддерживая рабочую температуру охлаждающей жидкости, он не только помогает быстрее создать в салоне комфортные условия, но и снижает износ силового агрегата, ускоряя выход на эксплуатационный режим.

Большинство моделей таких девайсов предусматривают возможность расширения функционала до полноценного автономного жидкостного отопителя с функцией предпускового подогревателя. Правда, в процессе доработки потребуются установка дополнительных компонентов — жгута электропроводки, набора реле, шлангов, электрической помпы, а также перепрограммирование блока управления. Поэтому большинство владельцев легких фургончиков предпочитают приобретать и устанавливать промышленные изделия, а у владельцев тяжелых грузовиков и вовсе нет других вариантов. Что можно найти на современном рынке?

Компания Eberspächer предлагает для дизельных и бензиновых двигателей подогреватели серии Hydronic. Современные модели Hydronic — это настоящее произведение инженерного искусства, в котором воплощены все новейшие разработки, высокопрочные материалы, надежные компоненты. Предпусковые подогреватели Hydronic оснащены очень надежной защитной системой, обеспечивающей стабильное

повседневное использование Hydronic, безопасность автомобиля и его компонентов. Модели Hydronic неприхотливы в эксплуатации и не требовательны к качеству топлива, что наиболее актуально для российских потребителей.

Принцип работы автономного подогревателя следующий. В камеру сгорания, размещенную внутри теплообменника, нагнетается воздух. Туда же при помощи дозирующего насоса подается топливо. Внутри камеры находится устройство воспламенения (штифт накалывания), которое запитывается от бортовой электросети. Топливо сгорает, антифриз, находящийся в теплообменнике, за счет циркуляции в системе охлаждения перекачивается в водяную рубашку двигателя, вместо него в теплообменник попадает холодная жидкость —

так образуется замкнутый контур. Тепло рассеивается через штатную систему HVAC. Блок управления автоматически регулирует производительность подогревателя в зависимости от показаний датчика температуры.

Для грузовых автомобилей компания Eberspächer предлагает подогреватель Hydronic D12W (M-II). Эта модель предназначена для установки и эксплуатации в грузовиках, автобусах, строительной и спецтехнике, а также плавсредствах с объемом дизельного двигателя более 4 л и напряжением бортовой сети 24 В. Отопительная мощность автономного подогревателя Hydronic D12W при максимальной нагрузке составляет 12 кВт. В процессе прогрева антифриза мощность подогревателя двигателя снижается до 1,2 кВт, что приводит

1. Современные модели воздушных отопителей Eberspächer носят название Airtronic. В зависимости от мощности и типа потребляемого топлива к названию прибавляют аббревиатуру.
2. Единое устройство для управления всей климатической системой Easy Start предлагает своим клиентам компания Eberspächer.





к снижению потребления дизельного топлива и заряда АКБ.

Компания Webasto для подогрева дизельных двигателей предлагает оборудование линейки Thermo Top Evo Start и Thermo Top Comfort. Данное оборудование — развитие подогревателей двигателя линейки TT Evo. Работа устройства нацелена на эффективный прогрев двигателя. Корпус подогревателя имеет компактные размеры, что обеспечивает возможность его установки при минимально свободном пространстве под капотом. Максимальной мощности предпускового подогревателя в 5,2 кВт достаточно для предпускового нагрева автомобильного двигателя рабочим объ-

емом до 5 литров.

Предпусковой подогреватель Webasto Thermo Top Start использует топливо, которое забирается из бака автомобиля при помощи собственного топливозаборника и помпы. Подогреватель Webasto Thermo Top Start подходит для автомобилей с бортовым питанием 12 В. Стоимость начинается от 30 500 руб. (Thermo Top Evo Start).

ГРЕЕМ ВОЗДУХ

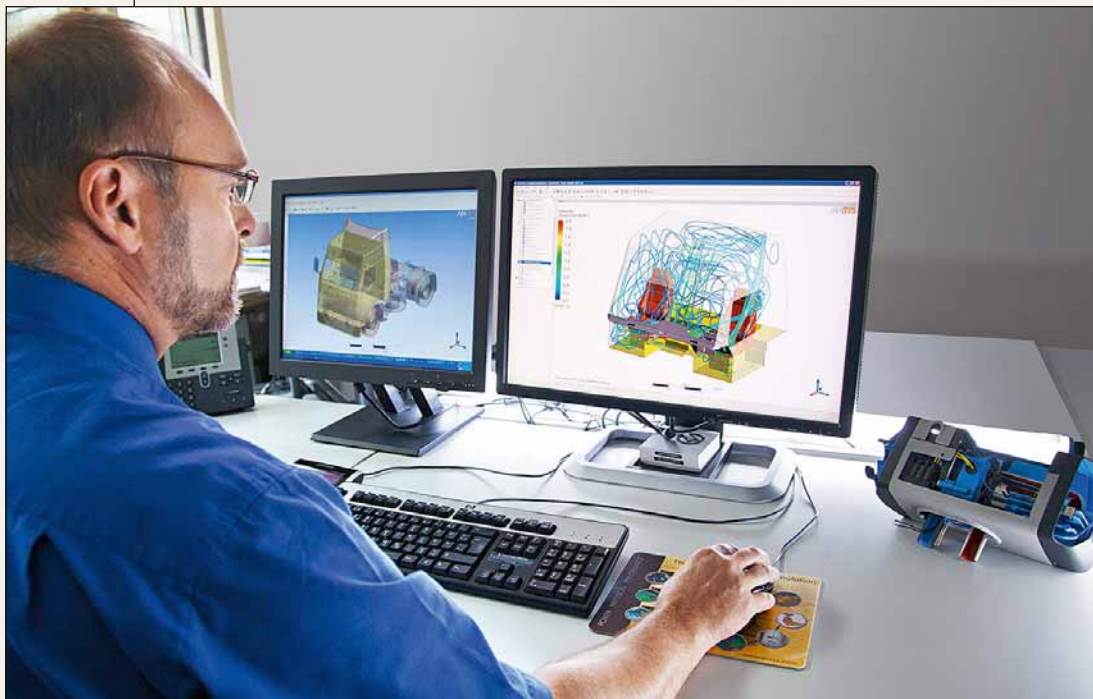
Есть у автономных жидкостных подогревателей и объ-

ективный технический недостаток — высокое (90–130 Вт) потребление электроэнергии водяным насосом.

И хотя современная электроника отслеживает степень остаточной зарядки АКБ, нередко случаи, когда старенькая батарея под утро оказывается полностью «посаженной», и вместо выезда на линию в теплой кабине водителя ожидает возня на морозе с проводами и «катушкой». Не случайно при заводской опционной установке предпусковиков, например, на немецкие автомобили, в комплект к подогревателю обычно идет дополнительный аккумулятор. Другое дело — воздушный отопитель, работающий по принципу фена, как,

кстати, его и называют на шоферском сленге. Охлаждение теплообменника потоком воздуха, забираемого из кабины, и выходящего, естественно, обратно в кабину, не столь интенсивно, как жидкостью, поэтому при равной мощности «фен» получается более габаритным, нежели жидкостной подогреватель. Но ему и не нужна мощность последнего, ибо почти вся энергия от сгоревшего топлива (за исключением 3–5%, что уносится нагретыми до 300–400 °C выхлопными газами) выделяется в виде тепла в кабине автомобиля, рассеиваясь потом в окружающую среду ее стенками и стеклами. Двух киловатт «воздушнику» вполне достаточно, чтобы устроить водителю магистрального грузовика или машинисту автокрана, экскаватора настоящий «Ташкент». При мощности 4 кВт тепла с избытком хватит даже при зимней ночевке в кабине. При этом за длинную зимнюю ночь аккумулятор не потратит и двадцатой доли своей емкости.

Принцип работы у изделий разных производителей один и тот же — топливо, подаваемое выносным электромагнитным насосом, врезанным в магистраль поближе к баку (нагнетать всегда легче, чем всасывать), дозированно, под управлением электроники, поступает в камеру сгорания, а точнее, на испаритель. Последний представляет собой жаропрочное тело с достаточно большой площадью поверхности — обычно это пакет проволочных сеток из тугоплавкой нержавеющей стали. Перед испарителем установлена электрическая свеча накаливания с керамическим стержнем (открытые спирали ушли в прошлое). В этой части «фен» по принципу работы схож с подогревателем. А вот далее



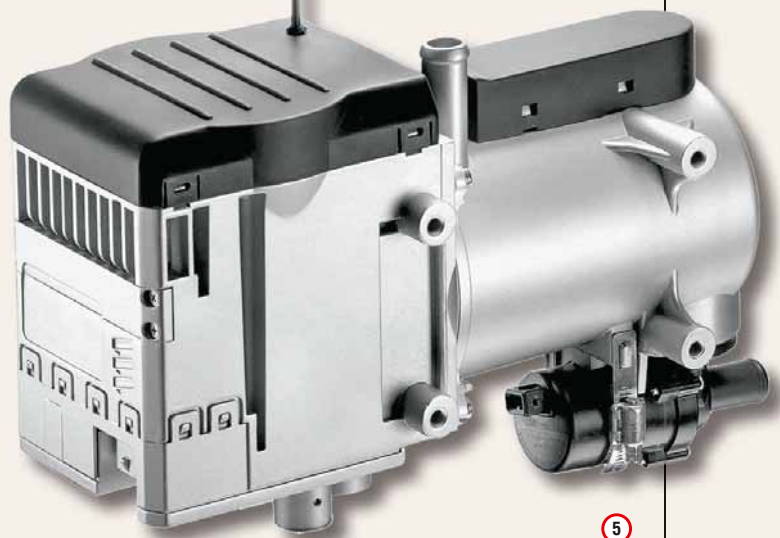
есть нюансы. Ребра на наружной поверхности теплообменника, куда поступают раскаленные газы из камеры сгорания, обдуваются воздухом из кабины — его гонит вентилятор, закрепленный на валу электродвигателя позади крыльчатки нагнетателя. К пульту управления, установленному на панели приборов, от блока проложен жгут проводов, а поскольку канал связи на современных агрегатах обычно цифровой, хватает всего трех жил: «плюса», «минуса» и сигнальной. Поворотным регулятором или кнопками на пульте можно задать несколько режимов работы отопителя — в зависимости от выбранного процессор установит требуемую скорость вращения вентилятора и объем подачи топлива. За поддержанием температуры следят датчики: один может быть встроен в пульт управления или на входе воздушного потока в отопитель, другой — выносной, и его ставят, например, у спального места, протягивая туда отдельный жгут проводов. Датчик перегрева теплообменника (термовыключатель) — страховочный элемент, он посылает сигнал на блок управления, командуя прекратить подачу топлива.

Немецкие «автономки» Webasto и Eberspaecher считают эталонными — многие из технических решений, внедряемых инженерами этих фирм, регулярно появляются на изделиях конкурентов — по лицензиям или без оных. Главная особенность породистых «немцев» — цельнолитой алюминиевый теплообменник: такая конструкция обеспечивает наилучший КПД агрегата, но требует достаточно высокой культуры производства. Одно из принципиальных отличий разных конструктивных исполнений — в форме испарителя: Webasto располагает его по периметру камеры сгорания, а Eberspaecher — на торце. В активе Webasto — бесшумный электродвигатель, низкочастотный вентилятор и камера сгорания с жаростойкой металлокерамической прокладкой. Широкий диа-

пазон допустимых положений позволяет устанавливать отопитель под углом до 90° от горизонта. «Конек» Webasto — удобная диагностика: по сигналам переключателя или таймера, по анализу отработавших газов или с помощью компьютера. Система самодиагностики отображает неисправности, выдавая один из 15 кодов. Регулятор температуры одновременно и включатель обогрева. Выносной датчик температуры на кабеле длиной до 5 м — опция. В комплект «Комфорт» входит таймер, включающий отопитель в установленное время.

Air Top — так обозначает большинство моделей в своей линейке «воздушников» компания Webasto. Дизельный Air Top 2000 STC — обновленная модель воздушного отопителя мощностью 2 кВт. Новинка оснащена маломощным насосом, что очень актуально при размещении прибора в спальных местах в автомобиле, и цифровым интерфейсом W-Bus. Наличие цифрового интерфейса позволяет использовать для управления отопителем не только поворотный выключатель (идет в комплекте), но и такие современные средства, как таймер, дистанционный брелок или управление с телефона. Air Top 2000 STC подходит для прогрева салона внедорожника, микроавтобуса или кабины грузовика.

Современные модели воздушных отопителей Eberspaecher носят название Airtronic. В зависимости от своей мощности и типа потребляемого топлива к названию воздушного отопителя Airtronic прибавляют аббревиатуру, которая коротко и ясно донесет до конечного потребителя нужную информацию. Так, Airtronic D5 означает, что перед вами 5-киловаттный автономный отопитель салона, работающий на дизеле, в то время как B5, наоборот, работает на бензине. Самый мощный Airtronic способен отопить полноценную строительную бытовку или салон крупного рейсового автобуса. Среди достоинств отопителей Airtronic — высокий КПД и бес-



шумный вентилятор с бесступенчатой регулировкой скорости вращения. В списке опции система дистанционного радиоуправления с радиусом действия до 1 км.

Ржевский завод «Элтра-Термо», входящий в образованную в 2008 году компанию «Праматроник», в этом сезоне предлагает рынку новинку — автономный воздушный отопитель «Праматроник 37Д-12М» с запатентованной современной конструкцией теплообменника. Эта модель, по заявлению производителя, является самой «теплой» в своем классе и выдает максимальное количество тепла — 4,05 кВт. Автономный воздушный отопитель доступен к поставке с монтажным комплектом, позволяющим выполнить установку на любое транспортное средство.

В изделие внедрен доработанный узел нагнетателя воздуха, который обеспечивает низкий уровень шума и резонанса при работе автономного отопителя, а значит, отдых водителя

не будет потревожен. Новый корпус и герметичные разъемы обеспечивают удобство при установке и эксплуатации. В комплект входит 12-литровый бак для автономного питания печки.

Какой бы ни была конструкция отопителя, специалисты напоминают о необходимости квалифицированной установки оборудования. Этот процесс достаточно сложен, и даже на сервисе монтаж 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 компаний-производителей.

Михаил Ожерельев
Фото автора
и фирм-производителей

- 1-2. Отопитель Webasto Air Top: ребра на наружной поверхности теплообменника, куда поступают раскаленные газы из камеры сгорания, обдуваются воздухом из кабины — его гонит вентилятор, закрепленный на валу электродвигателя позади крыльчатки нагнетателя.
3. Предпусковой подогреватель 12ЖД24 «Праматроник».
4. Компания Webasto для подогрева дизельных двигателей предлагает оборудование линейки Thermo Top Evo.
5. Модели Hydronic неприхотливы в эксплуатации и не требовательны к качеству топлива, что наиболее актуально для российских потребителей.

ОСТОРОЖНО, ДИКАЯ ПЕРЕПРАВА!

ПЕРЕВОЗЧИКИ СЕВЕРНЫХ РЕГИОНОВ РОССИИ ВНОВЬ ГОТОВЯТСЯ ВЫЙТИ НА ЛЕД И ЗИМНИКИ: ВРЕМЕННЫЕ СЕЗОННЫЕ ДОРОГИ ПО СУШЕ, РЕКАМ И БОЛОТАМ ВСЕ ТАК ЖЕ ТАЯТ В СЕБЕ МНОГО НЕОЖИДАННОСТЕЙ И НЕ ПРОЩАЮТ БЕСПЕЧНОСТИ... > ВАЛЕНТИН ОЖГО,

ФОТО АВТОРА, ВАДИМА ГЕРАСИМОВА, ФКУ УПРДОР «ВИЛЮЙ», КГКУ КРУДОР, ДЕПАРТАМЕНТА ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА ЯНАО

ПО ЕДИНЫМ СТАНДАРТАМ

Россия приняла долгожданный ГОСТ для зимников и ледовых переправ: 1 ноября 2020 года вступили в силу требования к созданию временных дорог в условиях Крайнего Севера и других регионов с устойчивой низкой температурой в течение 5-6 месяцев в году. Считай, полгода. Правда, с нынешним климатическим шараханьем это может быть намного меньше, поскольку северные территории все чаще удивляют теплой погодой. С одной стороны, это хорошо, но тающая вечная мерзлота, рано вскрывшиеся весной, а потом по завершении осени долго не замерзающие реки и болота отрезают города и поселки от цивилизации. А это уже выливается в проблему.

В прошлом году Красноярский край из-за аномально теплой для Сибири зимы открыл ледовые переправы и зимники значительно позже обычного. А три паромные переправы в Казачинском, Енисейском и Большемурутинском районах так и не завершили навигацию, работая всю зиму. Что будет в году нынешнем — далеких прогнозов никто не делает. Ясно одно: теперь временные дороги должны работать по единым правилам, которые прописывает ГОСТ Р 58948-2020.

Суровый северный климат позволяет в зимнее время наладить автотранспортное сообщение с населенными пунктами, куда в летнюю пору такой путь заказан. Туда, как шутят, только вертолетом можно долететь. С этим

полностью соглашается ведущий эксперт дорожного хозяйства отдела содержания автомобильных дорог ФКУ Упрдор «Вилуй» Гаврил Матвеев, который в своем комментарии «Автопарку» подчеркнул, что в некоторых местах «...проезд автотранспортных средств возможен только в зимнее время, на период с 15 декабря по 1 апреля».

Речь идет об одном из самых длинных зимников России, который носит название «Вилуй» и является продолжением одноименной федеральной автодороги. Временная трасса имеет протяженность 836 км 155 м, от поселка Верхнемарково Иркутской области. Машинисты автогрейдеров, бульдозеров расчистили, выровняли, уплотнили снег на зимниках, а с наступлением стабильных морозов вывели технику на переправы через реки и водоемы, убирают торосы, с помощью мотопомп намораживают лед.

В зоне ответственности ФКУ Упрдор «Вилуй» к зимнему сезону откроются четыре ледовые переправы, а на автодороге Р-504 «Колыма» сезонные автобаны начнут работать через реки Лена (Якутск – Нижний Бестях) и Алдан (Хандыга – Мегино Алдан). Главное — погода в крае. При хороших минусовых температурах и должной сноровке дорожников групповые переправы может





составлять не один десяток тонн. К примеру, ледовая переправа через Нижнюю Тунгуску в пик морозов принимает на переход технику под 60 тонн.

Грузоподъемность на ледовых переправах в начале сезона идет в рост. На ледовой переправе Салехард — Лабытнанги Ямало-Ненецкого АО в прошлом году 27 ноября при толщине льда 45 см дали допуск на проезд всем видам транспорта массой до 5 тонн и гусеничной технике массой до 10 тонн. Правда, не всех перевозчиков такие ограничения устраивали. Однако морозы крепчали, лед становился толще, а вместе с ними росла несущая весовая способность транспортного перехода с одного берега на другой. К 23 декабря разрешенная грузоподъемность для колесных машин подскочила до 15 тонн, а для ТС с гусеничным движителем — до 25. Спустя неделю эти показатели, соответственно, составили 20 и 35 тонн. Ближе к середине весны отсчет идет в обратном направлении.

БЕСПЕЧНОСТЬ НЕПРОСТИТЕЛЬНА

И хотя для XXI столетия это звучит дико, но от горькой правды не уйти: только 16% населения Якутии находится в зоне круглогодичного автомобильного сообщения. Зимники и ледовые переправы в некотором роде являются палочкой-выручалочкой. Помимо паспортизиро-

ванных сезонных дорог в этом регионе, как и в других северных округах, существует уймище ведомственных и несанкционированных зимних трасс и ледовых переправ, которыми пользуются как перевозчики, так и местные жители. Именно на диких переправах, как здесь называют транспортные переходы по суше через болота, реки и речушки, чаще всего происходят провалы техники под лед, снежные накаты и несчастные случаи...

Если на официальных зимних трассах подрядные дорожные организации постоянно отслеживают состояние проезжей части, то на диких переправах гарантию безопасности никто не дает, многие действующие ведом-

1. Зимник от Енисейска в Бор пестрит лесовозами и сортиментовозами, которые стали едва ли не визитной карточкой сезонного Сибирского тракта.
- 2-3. Зимняя и летняя версии автомобильного перехода к городу Лабытнанги через р. Обь со стороны Салехарда.
4. Трактор К-700 с фронтальным снегороторным снегоочистителем компании «Ямалавтодор» пробивает автозимник Салехард — Надым.
5. Искусственный накат из снега и льда ледового автозимника Якутск — Нижний Бестях на реке Лена автодороги «Колыма» заметно возвышается над нулевой отметкой.
6. Зимник автодороги «Вилуй» с множеством спусков и подъемов в морозы обеспечивает транспортную доступность поселков, но летом или в распутицу туда лучше не соваться...



ственные сезонные трассы по льду остаются вне мониторинга. Знакомый якутский водитель, с которым судьба свела еще в 2014 году, доверился заверениям леспрохозовцев о прочности льда на организованном ледовом переходе и поплылся.

На расчищенной от торосов и снега переправе трехосный тягач КАМАЗ-6460 с кругляком лиственницы шел в пределах указанной вежами полосы. Почти у самого берега лед под колесами не выдержал тяжести и провалился. К счастью, было не очень глубоко, машина коснулась колесами дна, но не утонула — на поверхности виднелась макушка кабины.

На берегу в поселке добрые люди отогрели, помогли связаться с автобазой, устроили на ночлег. Уже на следующий день прибывшая на УАЗ-452 бригада автохозяйства организовала эвакуацию из ледового плена машины и груза. Помогали местные жители. Бензопилами вырезали тягач и полуприцеп со льда, лебедкой трелевочного трактора вытащили колоды, экскаватором-погрузчиком и «буханкой» оттащивали вырезанные ледяные блоки. Непосредственно на эвакуации действовали трелевочник с лебедкой и блок со стальным канатом, один конец которого завели на крюк используемого в качестве якоря груженого лесовоза на базе седельного тягача КраЗ. Вытащили. Потом в боксе автопарка тягач долго оттаивал.

В данном случае от подобного в пути никто из автоперевозчиков не застрахован. Проваливаются. Потому во-

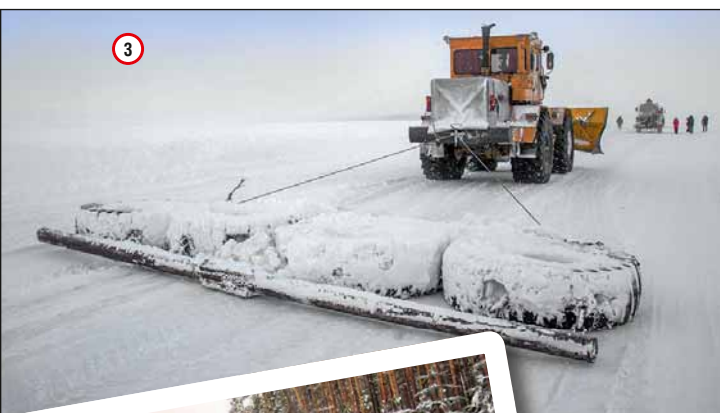
1. Для освобождения грузовика из коварного плена пришлось делать обрезание льда по всему периметру машины и разгружать кузов.
2. Любой нулевой километр автозимника начинается с информирования: о дороге водитель должен знать все и даже больше.
- 3-4. Для чистки и выравнивания проезжей части сезонной дороги сгодятся волокуши из подручных средств: у красноярских дорожников — из старой гусеничной ленты бульдозера, а у сахалинских в ход идет изношенная резина от «Кировцев».

дителям на таких сезонных дорогах и переправах нужно быть готовыми к любым неожиданностям. Особенно в начале и конце сезона.

В Якутии сезон зимних перевозок 2020–2021 гг. уже начался. Арктические маршруты изменились: из года в год автозимники не повторяются ни по суше или льду, ни по ледяным переправам. Они всегда разные. Даже на протяжении сезона дорожники могут несколько раз менять маршруты временных трасс, направляя транспортные потоки в обход на сотню и более километров из-за проседания снега под накатом.

Перевозчики не любят тащиться по волнообразному автозимнику, когда под колесами снежный накат «дышит». Зачастую отрезок пути в сотню километров по лесу приходится из-за этого преодолевать 10–12 часов. И хотя дорожники не всегда успевают делать объезды, расставлять знаки, вежи, своевременно проводить расчистку дорог от снега или торосов, обиды на них никто не держит. Это на материке дорожную службу распекают все, кому не лень, а здесь на ней держатся все сезонные транспортные коридоры — и из снежного плена вызволяют, и дорогу расчищают, и на контрольном пункте ледяной переправы в вагончике отогреют и чаем напоят.





Автозимники по льду в почете — ровная дорога. В предстоящем сезоне половина арктических маршрутов пойдет по рекам. Правда, уже по весне,

когда вода из трещин и естественных лунок начнет выходить на ледяную поверхность, купель машинам обеспечена. Весной ситуация меняется каждый день. Это самый опасный период. У водителей со стажем вырабатывается «чуйка», которая очень часто спасает от неприятностей. Впрочем, раз на раз и у них не приходится...

ЭТО ВАМ НЕ ПОЛЕ ПЕРЕЙТИ

К предстоящему сезону готовится и Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю (КГКУ КрУДор), в зоне ответственности которого находится 31 зимник суммарной протяженностью почти 2400 км. Это равносильно расстоянию из Москвы до Тюмени. Хозяйство солидное. 1500 км сезонных дорог обслуживает АО «Лесосибирск-Автодор», 600 км содержит Кежемский филиал АО «КрайДЭО», еще 300 км у других организаций.

В последнюю декаду октября, когда уже начало хорошо подмораживать, работы механизированным бригадам упомянутых предприятий было «вагон и маленькая тележка». Особенно это ощутили дорожники, обустройства самого длинного, 475-километровый, зимник. Он тянется от Енисейска на север через Ярцево и Ворогово в поселок Бор. Много было сделано за лето и осень, но окончательно прокладывать 150 км в Туруханском и остальные 325 км в Енисейском районах пришлось в морозные дни.

Что касается ледовых переправ, региональные дорожники к нынешнему зимнему сезону обустраивают два десятка сезонных транспортных переходов суммарной протяженностью 15,5 км через водные преграды. Самая длинная, 5-километровая, «дорога жизни» находится на Красноярском водохранилище, в Новоселовском районе.

В эти дни Красноярский край завершает подготовку к вводу в эксплуатацию самой северной ледовой переправы. Она находится на Таймыре, через пролив Карского моря соединяет поселок Диксон с одноименным островом, где расположен аэропорт, обеспечивающий жизнедеятельность поселка, арктических экспедиций и полярных станций.

Ледовая переправа длиной 5,6 км и шириной 20 м работает с ноября по июнь только в дневное время, с 8:00 до 18:00. Там раньше всех в России начинают ее эксплуатацию и позже других закрывают движение. Ее пик грузоподъемности приходится на март. Если в январе проезд по льду через пролив колесного и гусеничного транспорта с допустимой нагрузкой допускался 11,0 и 13,5 т соответственно, практически весь март этот показатель держался на отметке 17,5 и 21,5 т. Потом отсчет пошел обратно: вечером 29 мая там закрыли проезд колесного и гусеничного транспорта с нагрузкой 3,9 и 4,7 т соответственно.

Этот транспортный переход по льду является самым северным не только в Красноярском крае, но и в России. Еще одна отличительная черта — здесь одна из немногих ледовых переправ мира, которая проходит по морской поверхности. Отрадно, что хотя бы в этом мы впереди планеты всей!

АНДРЕЙ ЖУРАВЛЕВ РУКОВОДИТЕЛЬ УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ПО КРАСНОЯРСКОМУ КРАЮ

Подготовку автозимников мы начали еще летом, когда почва достаточно просохла. Выводили бригады со спецтехникой для выравнивания размылов после паводков и дождей, устранили колеи, засыпали промоины на маршруте, убирали упавший лес с проезжей части, восстанавливали знаковую информацию. Сами автозимники начали устраивать с приходом снегопадов, когда толщина снега достигла 10–15 см. До первой декады апреля будем обслуживать сезонные трассы, как и обычные дороги, но интенсивность расчистки от снега там меньше из-за удаленности и малого транспортного потока. Ледовые переправы строим при наступлении стабильных отрицательных температур, когда толщина льда позволяет вывести рабочие бригады и технику на лед для безопасного ведения работ. На переправах протяженностью свыше 300 м организуем контрольно-пропускные пункты, обеспечиваем их связью, размещаем усиленную дорожно-знаковую информацию. И на зимниках, и на ледовых переправах безопасность участников движения выводим в приоритет.



ВАДИМ ГЕРАСИМОВ ВОДИТЕЛЬ, ЯКУТСК

В пути на зимнике или ледовой переправе все может быть. Придерживайтесь разработанных правил. Они написаны жизнью. И заметьте: обычные ПДД в таких местах действуют не в полном объеме. Это на классической автомагистрали пристегивайтесь ремнем безопасности, а на ледовой переправе об этом атрибуте забудьте: когда лед трещит под колесами и машина с грохотом валится под воду, вам будет не до кнопки замка на защелке ремня. Там самому бы успеть выбраться наружу. Дверь тоже не захлопывайте, не бойтесь остудить салон — не простудитесь, жизнь важнее. Самое необходимое должно быть под рукой. Первичные документы — в нагрудном кармане. Не забывайте про телефон, он всегда должен быть под рукой. Движение одностороннее. Не пытайтесь обгонять идущий впереди транспорт, придерживайтесь указанной на знаках скорости. Если там знаков нет, все равно не гоните: держите максимум 20 км/ч. И никаких толчков, торможений, остановок. В ночь тоже не лезьте на переправу, отсидитесь на берегу. По зимнику в одиночку не ходите, отправляйтесь хотя бы колесной из двух машин. Помните, вас ждут дома.



К «ДАКАРУ-2021» ГОТОВЫ!

«КАМАЗ-МАСТЕР» ПОЕДЕТ НА «ДАКАР-2021» ЧЕТЫРЬМЯ ЭКИПАЖАМИ, ХОТЯ В ПЕРИОД КАРАНТИНА ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ КОРОНАВИРУСА БЫЛО ОПАСЕНИЕ, ЧТО БОЕВЫХ МАШИН БУДЕТ ДВЕ ИЛИ ТРИ. ПОДГОТОВКА РОССИЙСКИХ ГОНЩИКОВ К РАЛЛИ-МАРАФОНУ ВСТУПИЛА В ЗАВЕРШАЮЩУЮ СТАДИЮ > АЛЕКСАНДР ТРОХАЧЕВ, ФОТО АВТОРА

ГОНКА В ТАРЛОВКЕ

Не ищите название этого этапа — его нет в календаре ни одного из соревнований. Просто здесь, вблизи Набережных Челнов и недалеко от некогда существовавшей деревушки Елабужского района Татарстана, гоняют реальные грузовики «КАМАЗ-мастер». До революции 1917 года этот поселок носил название Чёрный Ключ, а сегодня его нет — осталось одно название. Но именно здесь команда традиционно катает гостей на спортивных автомобилях, усаживая пассажиров на места механика и штурмана.

«Гостевая» трасса небольшая — протяженностью всего 30 км, из которых 15 км в одну сторону идет заезд на максимальную динамику, потом проезд по неровностям и перед финишем — прыжок с трамплина. Заезды не прогулочные, а в режиме имитации гонки. При старте с места на коротком участке по грунту КАМАЗ-43509 (4x4) за 10 секунд набирает скорость 100 км/ч! А вскоре после этого и вовсе заставляет стрелку спидометра упереться в отметку 138 км/ч. Далее срабатывает ограничитель.

В рамках октябрьского пресс-тура пилотами выступили действующий чемпион «Дакара-2020» Андрей Каргинов и триумфатор ралли-рейда «Шелковый путь-2019» Антон Шибалов. Андрей в команде с 2005 года, а Антон — с 2008-го, у обоих огромный опыт участия и побед в международных соревнованиях. На «Дакаре-2020»

экипаж № 511 Андрея Каргинова в со-

ставе штурмана Андрея Мокеева и механика Игоря Леонова занял первое место. Экипаж под № 516 усилиями пилота Антона Шибалова, штурмана Дмитрия Никитина, механика Ивана Татаринова взял серебро.

МОДЕРНИЗАЦИЯ КАМАЗ-43509

Выставленные для заездов грузовики являются собой технику предыдущего гоночного сезона. КАМАЗ-43509 (4x4) был создан в мае 2018-го и успел одержать победы на «Дакаре» 2019 и 2020 годов. Перед новым сезоном машина претерпела ряд усовершенствований.

Еще в прошлом сезоне были оптимизированы рабочие процессы двигателя, в результате чего снизилась дымность выхлопа не в ущерб динамике. Инженеры модернизировали элементы впускной и выпускной систем. Для лучшей развесовки было перекомпоновано оснащение кузова, удалось уменьшить усилие на рулевом колесе.

В 2020 году с учетом полученного гоночного опыта и ограничений Технического регламента по доработке серийных изделий в Челнах продолжили модернизацию КАМАЗ-43509. В частности, сократили время повышения давления воздуха в шинах. Ряд мер направили на улучшение разгонной динамики, снижение неподдрессоренных масс. Возникшие в Саудовской Аравии технические проблемы потребовали увеличения надежности компонентов двигателя. Помните, экипаж пятикратного





победителя «Дакара» Эдуарда Николаева после шестого этапа 2020 года снялся из-за поломки двигателя? Он продолжил борьбу, но уже вне общего зачета, конструкторы экспериментировали с другими материалами. Усилия не должны пропасть даром.

В «КАМАЗ-мастере» никто и не надеется на авось. Доводку отдельных систем и всей конструкции грузовиков вели на этапе чемпионата России по ралли-рейдам «Золото Кагана» в Астраханской области и во время горных тестов на Кавказе.

ПЯТЬ МИНУС ОДИН

Состав экипажей «КАМАЗ-мастер», выезжающих на «Дакар-2021», известен. В команде на сегодня пять боевых пилотов, пять экипажей одинаково сильного уровня. Великолепная пятерка — почти как в хоккее, которым Владимир Чагин занимался в детстве. На 43-й «Дакар» нужно было выбрать четверых, кто будет защищать цвета «КАМАЗ-мастера», представлять Россию. Решение было непростым.

Если вспомнить предыдущие годы, то каждый из пилотов пропускать «Дакар»: Антон Шибалов, Андрей Каргинов, Айрат Мардеев и их коллеги. По признанию Владимира Чагина, были опасения, что не сможем выступить четырьмя экипажами, а только тремя или даже двумя. Причиной стали финансовые трудности, с которыми столкнулись спонсоры. «КАМАЗ-мастер» благодарен всем партнерам, которые, несмотря на сложную экономическую ситуацию, свои материальные потери не переложили на команду. В сезоне-2021 оставит руль гоночного грузовика Эдуард Николаев. Соответственно, «Дакар» пропустит весь его экипаж — штурман Евгений Яковлев и механик Владимир Рыбаков. Это решение было вынужденным. К сожалению, в новом сезоне впервые за многие годы в «Дакаре» не примет участие Сергей

Савостин, с которым Владимир Чагин ездил в одном экипаже 15 лет! Здоровье не позволяет Сергею выехать на «Дакар» — он переболел COVID-19. Мгновенно вирус из организма не выходит, а период восстановления занимает от нескольких недель до нескольких месяцев. Посоветовавшись, приняли решение, что Эдуард Николаев поедет в роли менеджера команды и будет помогать руководителю во всех вопросах. Благо, у него за плечами более чем 15-летний опыт работы в команде и в роли механика, и в роли пилота. Да и опыт административной работы для него не будет лишним. Сергей Савостин на этот раз будет координировать действия подчиненных из штаба в Набережных Челнах. Одновременно он сосредоточится на подготовке новой гоночной техники к следующему спортивному сезону. Безо всякого преувеличения «Дакар» — это шесть месяцев жизни, сжатых в две недели. И от каждого члена команды на это время требуется полная самоотдача сил, энергии, воли. И здоровье, по выражению Владимира Чагина, должно быть не на пятерку, а на пять с плюсом!

С КАБИНОЙ ПОКОЛЕНИЯ K5

Производственный цех «КАМАЗ-мастера» — место, где гоночные грузовики создают, испытывают, разбирают до винтика, проверяют, а потом заново собирают. Вот и в день пресс-тура здесь оказалось несколько «обезглавленных» машин. С них сняли кабины и разобрали до голого металла. На время визита гостей двигатели и отдельные узлы конструкции накрыли — чтобы в объективы случайно не попало лишнее, секретное.

1. КАМАЗ-43509 (4x4), победитель «Дакара» 2019 и 2020 годов, был создан в мае 2018-го.
2. Пилоты международного класса Антон Шибалов (слева) и Андрей Каргинов — чемпион «Дакара-2020».
3. Цех испытаний и доводки двигателей работает круглогодично.
4. Айдар Беляев с главным трофеем «Дакара» — «Золотым Бедуином».
5. Имитация гоночного режима с пассажирами в Тарловке.
- 6-7. Передвижная комната отдыха для членов экипажа.



В разобранном виде камазовские кабины выглядят непривычно. У них нет никакой тепло- или шумоизоляции, вся электропроводка на виду, в зоне быстрой доступности — для ускоренного ремонта в полевых условиях. Оно и понятно: речь идет не о красоте, а о функционале. В последние годы то, что есть из лучшего в кабинах — это электрокондиционеры. Хотя они понижают температуру незначительно, но считаются настоящим благом для экипажа.

Ведущий экскурсию Айдар Беляев в команде с 1991 года, 23 сезона ездил штурманом и успел побороться за титулы и призовые места с девятью пилотами! Как и каждый член команды, он знает требования регламента FIA как «Отче наш». Например, вес машины должен быть не менее 8,5 тонн. Самое необходимое на борту — топливный бак на 1000 л, две запасы, небольшой ящик с запчастями для экстренных случаев. Всегда есть две лопаты, домкраты, трансмиссионное и моторное масло.

Все это, включая централизованную подкачку шин, наличествует на автомобиле с кабиной новейшего поколения K5. Целиком в октябре его еще не было: флагманская кабина без начинки была установлена на раме с так называемым теплым металлом. «КАМАЗ-мастер» является заводской командой, и потому спортсмены должны рекламировать серийную продукцию (чем и занимаются

все 32 года существования команды).

Главное сходство спортивных и серийных грузовиков — это комплектование деталями от одних и тех же поставщиков: что на главный конвейер, что в производственный цех спортивной команды. Это двигатель, трансмиссия, мосты, подвеска. Новый грузовик поколения K5, который хорошо продается в России и за рубежом, будет и в составе «КАМАЗ-мастера». В нем реализованы свежие конструкторские решения. В частности, применена новая передняя подвеска, и есть надежда, что эта машина окажется быстрее техники нынешнего поколения.

ЭЛЕКТРОННЫЙ ROADBOOK

Слухи о его внедрении ходили еще на прошлом «Дакаре», и вот они материализовались: на «Дакаре-2021» штурманам придется работать с электронным роудбуком. Непривычно, но что поделаешь: все находится в одинаковых условиях. Опыт штурманов должен позволить извлечь его во благо команды и придать борьбе на этапах новый накал. Камазовцы уже нашли место, где он будет надежно фиксироваться, подготовили жесткое крепление, проверили — держит! В последующем это должно позволить ехать еще быстрее, не теряя времени на сложных развязках.

Комментируя введение электронных роудбуков, Владимир Чагин отметил: «В ралли-рейдах темп пилота всегда зависит от штурмана. Если уровень подготовки недостаточный, пилот подстраивается под человека с картой, больше сбрасывается на развилках, потому что цена ошибки слишком высока — потеря времени и, возможно, победы. Нововведение должно поднять уровень подготовки штурманов и обострить накал конкурентной борьбы. Говорю как бывший пилот: 33% успеха зависит от водителя, 33% — от штурмана и 33% — от автомобиля. Верю: мы — справимся!».

Впрочем, не так страшен черт, как его малюют. В «Дакаре» 2020 года экипаж Андрея Каргинова за всю многодневную гонку потерял времени ничтожно мало — 21 минуту 37 секунд. А во второй половине «Дакара» потеря времени вообще не было. По всем статьям очень достойная и красивая победа получилась. Осталось только повторить успех годичной давности.

Уже 1 и 2 декабря во французском Марселе пройдут первичные технические проверки и погрузка на паром для отправки техники участников «Дакар-2021» на Аравийский полуостров. Старт 43-го по счету ралли-марафона состоится 3 января с побережья Красного моря из Джидды. Представлять Россию в зачете грузовиков будут экипажи Андрея Каргинова, Антона Шибалова, Айрата Мардеева и Дмитрия Сотникова. Всем им пожелаем удачи!

1. Автомобиль на шасси КАМАЗ-635050 (6x6) с модульным кузовом из Франции построен в 2004 году.
- 2-3. На борту автомобиля есть кухня и душевая кабина.
- 4-5. Новый моторхоум «КАМАЗ-мастер» с седельным тягачом КАМАЗ-54901.
6. Моторхоум на шасси КАМАЗ-65207 (6x6) для 12 человек построен в Чехии в 2019 году.



Автопарк

приносит доход

авто
парк
5КОЛЕСО



Важная и актуальная информация для **Вашего** бизнеса



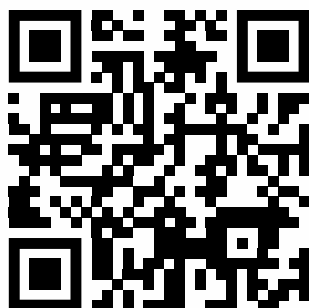
Подпишитесь на рассылку



www.5koleso.ru/avtopark



avtopark@5koleso.ru



РЕКЛАМА

16+

НОВЫЙ УРАЛ 6x4 ПОМОЖЕТ ДОСТИГНУТЬ БОЛЬШЕГО



www.uralaz.ru

8-800-100-11-74

Звонок по России бесплатный



ГАРАНТИЯ И СЕРВИС

Гарантия 36 месяцев
или 150 000 км

Межсервисный интервал
до 20 000 км



ЭФФЕКТИВНОСТЬ

Полная масса автопоезда
до 62 т.

Широкая гамма
спецнастроек.



КОМФОРТ

Новая капотная кабина NEXT

Тепло- и шумоизоляция

Сиденье водителя
на пневмоподвеске

ФИРМЕННЫЙ ЛИЗИНГ*

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

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

УРАЛ