oblogka15.qxd 1/17/2005 6:51 PM Page 1

1 (15) ЯНВАРЬ 2005

ГРУЗАВТОИНФО

ГРУЗОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ В ДЕТАЛЯХ

Тест-драйв на вулкане Этна глазами очевидца-II

МАЗ – MAN:
В ЛУЧШИХ ЕВРОПЕЙСКИХ ТРАДИЦИЯХ

Mercedes-Benz Atego:
обновлен и готов к завоеванию рынка

oblogka15.qxd 1/17/2005 6:32 PM Page 2

oblogka15.qxd 1/18/2005 1:05 PM Page 3

ТрансПорт

Настоящий транспортный портал

TRPORT.RU — первый в Интернете транспортный портал, охватывающий все аспекты автобизнеса на территории России и стран Ближнего Зарубежья.

Проект представляет собой обширную справочно-поисковую систему, позволяющую ознакомиться с организациями, предоставляющими услуги в сфере грузового автотранспорта, а также получить полную и достоверную информацию, в которой остро нуждаются участники рынка грузоперевозок в своей ежедневной работе.

Пользователями нашего портала являются тысячи перевозчиков, грузоотправителей, экспедиторов и логистов.

Основные разделы портала:

- Грузовой терминал
- Справочно - поисковая система
- Продажа транспорта
- Юридическая служба
- Биржа труда
- Инфоресурсы
- Полезная информация
- Рассылки

Главная цель проекта помочь налаживанию взаимовыгодного сотрудничества между участниками портала и его посетителями.

TRPORT.RU — идеальный инструмент для продвижения ваших товаров и услуг.

Множество технологических ноу-хау значительно упрощают путь потребителя к рекламодателю.

WWW.TRPORT.RU

oblogka15.qxd 1/18/2005 1:05 PM Page 4

официальный дилер в России

ГРУЗАВТО
gruzavtogroup

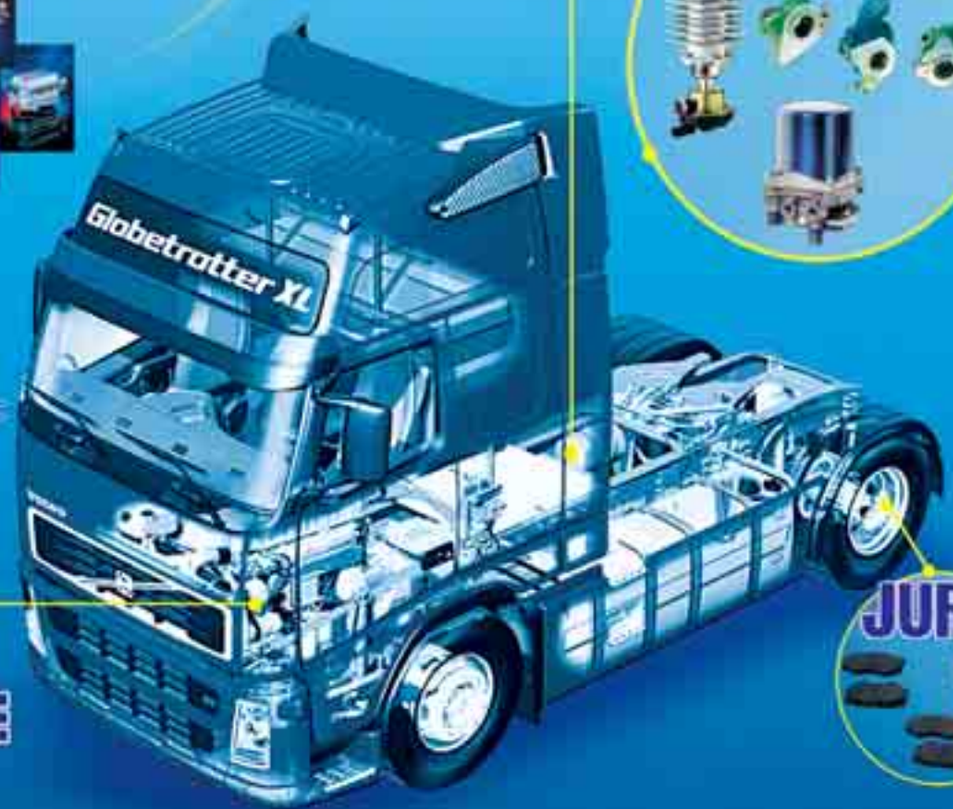
KNORR-BREMSE

GOODYEAR

PHOENIX

Haldex

WABCO



DIESEL TECHNIC

MAHLE

JURID

ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И ПРИЦЕПОВ ИМПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА

SAF

MERITOR

BPW

FRUEHAUF

Наши региональные партнеры:

«Груз Авто-Петрозаводск»
185509, респ. Карелия, Прионежский р-н, пос. Мелиоративный, ул. Лесная, д. 2-а, тел.: 7-921-228-38-08

ООО «Автоплюс»
173003, Великий Новгород, пер. Базовый, д. 6
тел.: (8162) 61-76-02, (8162) 22-39-74

ООО фирма «АЛЛАН»
344019, г. Ростов-на-Дону, 16 линия, 55
тел.: (8632) 51-05-00, 51-48-20, 51-57-69, allan@donpac.ru

Россия, Санкт-Петербург, Московское ш. 21-й км.,
(в районе виадука с/х Ленсоветовский)
Запасные части:
Тел.: (812) 324-5283
Санкт-Петербург, Московское ш.,233, лит.3
Оптовый склад:
Тел./факс: (812) 146-4846,
Тел. 336-95-10
E-mail: info@gruzavto.ru www.gruzavto.ru

Maket15.qxd 1/18/2005 10:48 AM Page 1

VOLVO

МЫ ВСЕ ПОДСЧИТАЛИ!

- Оптимальная комплектация тягача Volvo FM12 4x2 для региональных перевозок
- Лизинг:
  период - 42 месяца
  первоначальный платеж - 14 800 Евро
  ежемесячный платеж - 2 000 Евро
- Сервисный контракт
- Развитая сеть СТО Volvo

ПАКЕТ "РЕГИОН" – ВАША ПРИБЫЛЬ!

Позвоните в "Вольво Восток":
(095) 961-10-30

www.volvorussia.ru
E-mail: region@volvo.com

ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ | ПОСЛЕПРОДАЖНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ | ФИНАНСИРОВАНИЕ | ОПТИМИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ

VOLVO TRUCKS. СОЗДАВАЯ БУДУЩЕЕ

www.volvotrucks.ru

Maket15.qxd 1/18/2005 10:48 AM Page 2

НОВОСТИ
АВТОМОБИЛИ
СИСТЕМЫ
БРЭНДЫ
СПЕЦТЕХНИКА
ЦЕНЫ

СВИДЕТЕЛЬСТВО
о регистрации средства массовой информации:
ПИ № 2-6848 от 14 октября 2003 года. Выдано Министерством Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.

Тираж 10000 экз.

Все права защищены.

Использование любой информации, опубликованной в данном издании, возможно только с письменного разрешения редакции.

Редакция не несет ответственности за содержание предоставленных рекламных материалов.

Ежемесячный специализированный журнал

Учредитель и издатель: ООО «Груз Авто-Медиа»

Генеральный директор: Силков К. В.

Исполнительный директор: Громова Т. Ю.

Редактор: Воробьева И. Е.

Руководитель отдела рекламы: Володина С. С.

Отдел рекламы: Никифоров В. И., Пыникова М. Г.,

Обозреватель раздела новостей: Цыбина Екатерина

Печать: ООО «ИРА-Принт»

Адрес редакции:
197084, Санкт-Петербург, Московский проспект, 104, оф. 417.

Тел./факс: 388-8100

E-mail: adv@gruzavto.ru, gruzavto@skylink.spb.ru

www.gruzavto.ru

В номере использованы материалы сайтов:
www.autoline.com.ua
www.kamaz.net

Maket15.qxd 1/18/2005 11:28 AM Page 3

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

Новости, события, факты.....стр. 4 — 17

Быть ли Петербургу пусту.....стр. 18 — 22

22 декабря в Санкт-Петербурге прошла предупредительная акция, организованная Союзом автоперевозчиков и экспедиторов Северо-Запада. На углу Московского шоссе и Дунайского проспекта собралось около 100 человек, там же находилось 10—15 грузовых машин. Одной из основных причин акции стало повышение в ноябре 2004 года в Петербурге транспортного налога с большегрузных автомобилей на 260 %, а с больших автобусов — на 21 %.

Тест-драйв на вулкане Этна глазами очевидца-II.....стр. 26 — 28

В ноябре 2004 года на действующем вулкане Этна в Сицилии прошли презентация и тест-драйв новинок компании Iveco, до этого уже показанных на Ганноверском автосалоне, — тяжелого внедорожника Trakker и полноприводной версии среднего грузовика Eurocargo. С рассказом Леонида Кацыки об испытаниях Eurocargo наши читатели уже могли познакомиться в предыдущем номере журнала. Теперь мы публикуем вторую часть его рассказа, которая посвящена главному участнику акции — новому вездеходу Iveco Trakker.

Новые итальянские середнячки.....стр. 24 — 27

Среди многочисленных новинок, представленных на сентябрьской выставке в Ганновере, — грузовики среднего класса Eurocargo от компании Iveco. Сегодня мы расскажем о двух моделях и отдельно остановимся на поставляемой к одной из них кабине.

МАЗ-МАН: в лучших европейских традициях.....стр. 28 — 31

В этом номере мы знакомим вас с белорусско-немецким совместным предприятием «МАЗ-МАН». Созданное в 1997 году концерном MAN Nutzfahrzeuge A.G. и МАЗом, оно ориентировано на производство большегрузных автомобилей для международных перевозок. Одна из последних разработок завода, самосвал с подъемной четвертой осью, заставляет убедиться в том, что представляемая здесь марка — вполне самостоятельный европейский брэнд.

Mercedes-Benz Atego: обновлен и готов к завоеванию рынка.....стр. 32 — 37

Вслед за обновленным тягачом Mercedes-Benz Actros концерн DaimlerChrysler представил на международной выставке коммерческого автотранспорта IAA 2004 года в Ганновере новые грузовые автомобили Mercedes-Benz Atego и Axor. В этом номере мы познакомим вас с модельным рядом легких и средних грузовиков Mercedes-Benz Atego.

Моторные масла эпохи нового стандарта.....стр. 32 — 37

С 5 сентября 2002 года официально вступила в действие новая категория качества на масла для высоконагруженных дизельных двигателей. Появление этого стандарта вызвано изменениями в конструкции автомобильных дизельных двигателей в соответствии с требованиями понижения токсичности отработанных газов. В этой статье рассказывается о новых категориях масел, появившихся на рынке в связи с изменившимися требованиями.

Цены.....стр. 42 — 43

Classified.....стр. 45 — 48

Maket15.qxd 1/18/2005 11:28 AM Page 4

НОВОСТИ ЗАРУБЕЖНОГО АВТОПРОМА

DAF FAV CF75 для команды «Голуаз Де Рой»

Три автомобиля DAF FAV CF75 (4x4), на которых команда «Голуаз Де Рой» (Gauloises De Rooy) принимала участие в ралли «Дакар-2005», базируются на моделях, убедительно продемонстрировавших свои преимущества в жесточайшей борьбе прошлогоднего ралли. В сотрудничестве с DAF Trucks N.V. была проделана колоссальная работа по дальнейшему усовершенствованию уже достигнутых результатов. Серьезным доработкам подверглись, прежде всего, тормоза, система рулевого управления и подвеска. Данные изменения не только повысили комфортность передвижения, но и обеспечили значительное увеличение средней скорости. Наряду с тем, что DAF Trucks уделяет большое внимание подвеске колес, шасси и кабине для достижения более высоких показателей, основной упор в этом году сделан на усовершенствование тормозной системы, рулевого управления и подвески. Новшеством является установка дисковых тормозов на переднюю и на заднюю оси. DAF не разрабатывал тормоза специально для раллийных автомобилей — они являются стандартными и используются на моделях серий CF и XF. Дисковые тормоза больше приспособлены к гонкам, чем барабанные, которые использовались раньше, так как они более износостойкие. Рулевое управление и подвеска также подверглись оптимизации со времен «Дакара-2004»: проведенная настройка позволила добиться большей надежности в управлении и более высокой средней скорости. Как и в прошлом году, раллийная машина команды Gauloises De Rooy будет оснащена 12,6-литровым двигателем модели XE-C, созданном на основе двигателя мощностью 530 л. с., который устанавливается на лидере модельного ряда DAF — автомобилях серии XF. Мощность двигателя составляет сейчас 800 л. с., что дает возможность развивать скорость до 180 км/ч. Однако правилами ралли установлен скоростной предел — до 150 км/ч. Таким образом, команда Gauloises De Rooy располагает более чем конкурентоспособным автомобилем для гонок. Нельзя не отметить, что все автомобили подверглись доскональной проверке на соответствие требованиям ралли. Машины прошли не менее 10 тыс. километров в суровых условиях не только на испытательном полигоне завода DAF, но также и по бездорожью Франции, Испании и Марокко.

Freightliner — новая модель M2 класса

Компания Freightliner представила новую модель, расширив тем самым свой диапазон M2. Версия 106V отличается от конкурентов маневренностью, надежностью и эффективностью. Грузовики серии M2V приспособлены для установки снегоочистительного отвала, подъемного крана и другой спецтехники коммунального использования. Freightliner M2 106V в стандартной комплектации предлагается с экономичным 6,4-литровым двигателем Mercedes-Benz MBE 906 (мощность 260 л. с.). На заказ возможна установка двигателей MBE 926 (7,2 литра, 330 л. с.) или C7 и C9 (производства Caterpillar). Установка на автомобиле в зависимости от потребностей осей с максимальной нагрузкой от 4 до 8 (передняя) и от 8 до 14 тонн (задняя) позволяет удовлетворить различные запросы покупателей. В эргономичной кабине 106V установлено все необходимое для работы.

Sortimo выпустила систему для хранения груза

Компания Sortimo, которая занимается производством продукции, необходимой для оборудования кузова автомобиля, представила свою новую разработку. Система для хранения перевозимого груза Globelyst сконструирована из алюминия, что позволило сократить лишний вес на 20—30 % и сохранить грузоподъемность транспортного средства без изменений. Составные части новинки автономны, это позволяет менять их местами и подстраивать специально под перевозимый груз. Если нет необходимости использовать отсек или нужно уже после перевозки перенести мелкие грузы (например, детали), некоторые части системы могут выниматься, освобождая внутреннее пространство минивэна. Sortimo тесно сотрудничает с такими производителями техники, как Mercedes-Benz, Volkswagen, Nissan, Ford и др., что позволяет комплектовать автомобили продукцией компании Sortimo.

Maket15.qxd 1/18/2005 10:58 AM Page 5

НОВОСТИ ЗАРУБЕЖНОГО АВТОПРОМА

DAF, TATRA, GINAF: кто быстрее до Дакара?

К авторалли «Дакар-2005» ведущие производители грузовой техники готовились заблаговременно. Большой интерес к гонке дает возможность хорошо прорекламировать свой продукт и показать превосходство над прямыми конкурентами. Специально для каждого соревнования готовится новая модель или основательно модернизируется прошлогодняя: увеличивается мощность, оптимизируется общий вес. В этом году первенство в классе грузовиков оспаривают 69 единиц тяжелой техники, которые представляют крупнейшие автомобильные корпорации. К основным фаворитам гонки относятся команды КамАЗ (прошлогодние победители), DAF, TATRA и GINAF. Голландцы приехали покорять Африку на мощном DAF-FAV CF75.530 с колесной формулой 4х4. Автомобиль оснащен 6-цилиндровым двигателем DAFXE 390C мощностью 800 л. с. (максимальный крутящий момент 3 100 Н·м) объемом 12,6 литров с прямым топливным впрыском. Если бы не ограничения, введенные в этом году для участников ралли (максимум 150 км/ч), DAF мог бы разгоняться до 180 км/ч. Длина грузовика 6 600 миллиметров при высоте и ширине 3 500 и 2 500 миллиметров соответственно. Основным козырем голландцев является малая общая масса модели — 8 800 килограммов (с полным баком на 900 литров). От компании TATRA в гонке будет участвовать экипаж на автомобиле T 815-2 ZV R45-16 400. Двигатель BF 8M 1015C с максимальной мощностью 738 л. с. работает при 2 100 об/мин. Габариты чешского грузовика почти идентичны DAF: длина — 6 715, ширина — 2 500, высота — 3 050 миллиметров. Максимальная скорость — 155 км/час. Общий вес транспортного средства — 11 тонн. Компания Ginaf противопоставит фаворитам модернизированную модель X2222 SP (4х4). Главным новшеством стала установка на автомобиле 18-литрового двигателя CATERPILLAR C18 мощностью 950 л. с. (максимальный крутящий момент 3 250 Н·м). Вес грузовика со снаряжением и полным баком топлива на 560 литров — 9 500 килограммов. Максимальная скорость при этом — 190 км/ч. Грузовик укомплектован системой безопасности DTS (приостановка колес грузовика), которая контролируется микропроцессором. Кабина на трех человек DAF CF, установленная на модели, отличается надежностью и легкостью. После пятого тура соревнования, прошедшего 4 января, лидирует КамАЗ: он опережает два экипажа на грузовиках TATRA, которые занимают второе и третье места, на 1,46 и 4,26 минуты соответственно. Пятое и шестое места держат грузовики DAF, отстающие от лидера на 9 минут. Все три экипажа от КамАЗа, представленные на ралли, входят в первую десятку: кроме первого места они расположились на четвертом и седьмом.

«Дакар-2005» — жаркий зимний праздник

1 января стартовало 27-е по счету международное ралли «Дакар». Участники выехали из испанской Барселоны. Гонка на протяжении нескольких тысяч километров прошла по территории Марокко, Мавритании, Мали и Сенегала. Для участия в соревновании необходимо было внести стартовый взнос: для грузовиков с колесной формулой 4х4 это 3 350 евро (6х6 — 4 350 евро). Также нужно было заплатить 9 тыс. евро за сопровождение соревнования машиной техпомощи (плюс дополнительные сборы в зависимости от класса). В гонке установлены определенные ограничения: как и в прошлом году, на части этапов участникам запрещено пользоваться навигационными системами на основе GPS. Кроме того, существуют и скоростные лимиты: в городе запрещена скорость выше 50 км/ч, а грузовикам при любых условиях запрещено двигаться со скоростью более 150 км/ч. Победители гонки определятся 16 января 2005 года в Дакаре — столице Сенегала.

Успешное начало продаж двигателей стандарта «Евро-4»

Scania первой из производителей начала поставку тяжелых грузовых автомобилей, оснащенных двигателями, которые соответствуют более жестким нормам по токсичности «Евро-4». С сентября, когда началось производство этих автомобилей, Scania уже получила заказы на изготовление свыше 1 тыс. шасси. В таких странах, как Германия, Австрия и Швейцария, грузовые автомобили с двигателями «Евро-4» облагаются пониженными дорожными сборами. В Германии, где система начинает действовать с 1 января и дорожные сборы для двигателей «Евро-4» снижены на 20 центов с каждых 10 километров пробега, Scania уже продала около 500 автомобилей. Эти машины пользуются высоким спросом не только в Австрии и Швейцарии, но и у компаний, транспортные пути которых проходят через территорию, например, Германии. Двигатель Scania «Евро-4» развивает мощность 420 л. с., а его работа основана на применении технологии EGR (рециркуляции отработавших газов), которая предполагает очистку отработавших газов путем их дожигания в камерах сгорания двигателя, в результате чего отпадает необходимость в какой-либо дополнительной очистке выхлопных газов или использовании добавок. «Наш двигатель „Евро-4” с рециркуляцией отработавших газов очень хорошо принят покупателями, — говорит Гуннар Рустад, вице-президент по продажам и услугам. — Они по достоинству оценили то, что автомобили не нужно заправлять на специальных автозаправочных станциях, а можно использовать обычное топливо без каких-либо добавок. И, наконец, их внимание привлек такой немаловажный фактор, как экономия топлива. По отзывам наших клиентов, их новые автомобили по своей экономичности как минимум не уступают предыдущим моделям с двигателями „Евро-3”».

Maket15.qxd 1/18/2005 10:58 AM Page 6

НОВОСТИ ЗАРУБЕЖНОГО АВТОПРОМА

Автобусная ярмарка IGOM-2005

С 4 по 6 января 2005 года в городе Ульме (Германия) проходила международная выставка подержанной автобусной техники IGOM-2005. Это уже 12-я по счету ярмарка, которая собирает производителей и специалистов в данной отрасли со всего мира. Техника располагалась на территории завода Neu-Ulm и прилегающих к нему открытых площадках (10 тыс. кв. метров). Для продажи на выставке было представлено больше 250 автобусов различных производителей, конфигураций и ценовых категорий. В прошлом году на IGOM побывало более 2 500 посетителей из 18 стран. Тогда было представлено 200 автобусов, из которых треть была продана (51% ушел на экспорт: в основном, в Россию, страны Балтии и Финляндию).

«Евро-4» приближается

В Европе переход на стандарт «Евро-4» (с уменьшением уровня эмиссии окиси озота и микрочастиц) произойдет осенью 2005 года, но уже сейчас компании — производители коммерческой техники начинают получать заказы на высокоэкологичный транспорт. Так, бельгийская компания заказала 42 городских автобуса с двигателями стандарта «Евро-4» у корпорации Volvo Buses. Высокая экологичность двигателя будет достигаться благодаря технологии SCR (Selective Catalytic Reduction), которая разрабатывалась компанией совместно с другими мировыми производителями техники (DAF, Iveco, Mercedes-Benz, Renault Trucks). Шасси для автобусов (Volvo B7RLE) будут производиться в Швеции, после чего их перевезут в Бельгию и установят кузов.

Isuzu Elf: опять новый

Недавно на территории Японии началась продажа новой версии легкого грузовика Isuzu Elf. Модель Isuzu Elf VP отличается от своих предшественников более низкой ценой, при этом она сохранила высокую надежность и качество. VP стоит на 200 тыс. иен меньше, чем предыдущие модификации. Новинка комплектуется дизельным двигателем 4HL1 мощностью 130 л. с. и ручной коробкой передач Smoother-E без педали сцепления. Максимальная скорость автомобиля — 125 км/ч при расходе топлива 10 литров на 100 км. В бизнес-спецификации B-Pack можно при необходимости установить различное по функциональности спецоборудование. Разработчики оснастили Isuzu низкорамным шасси и задним приводом.

MAN Lion's City — дизайн года

После присвоения MAN Lion's City звания «Bus of the Year 2005» («автобус года») машина завоевала еще одну престижную премию за дизайн — «If-award 2005», в номинации «Transportation». Жюри оценило в модели современный дизайн и высокий уровень эргономики как для пассажиров, так и для водителя. Был отмечен образ автобуса, который хотя и не формировался на основе быстро исчезающих тенденций моды, но все же является современным, т. е. воплощает собой то, что называется «long-life-design». Оценивался и внешний вид транспортного средства, и дизайн салона. При взгляде на машину сбоку бросаются в глаза большие окна, которые в высоту достигают крыши. Оформление задней части автобуса также имеет четкие оптические акценты, что придает MANy еще больше привлекательности. При создании салона конструкторы и дизайнеры на первый план выдвинули, прежде всего, дорогостоящие поверхности и гармоничные цвета отдельных элементов. Сплошная алюминиевая планка и скрытые световые панели формируют элегантность внутреннего пространства.

MAN Nutzfahrzeuge и Navistar International создают альянс

Немецкий производитель грузовой техники MAN Nutzfahrzeuge AG (Мюнхен, Германия) и Navistar International Corporation (Чикаго, США) договорились о создании стратегического альянса. Теперь они будут сотрудничать в области разработок, конструирования, производства, снабжения компонентами и системами для грузового автомобильного транспорта, а также в области производства дизельных двигателей.

Хакан Самуэльсон — председатель правления совместной группы — пояснил: «Создавая этот альянс, мы стремимся к получению максимальных объемов в сфере производства систем и двигателей для грузовиков тяжелого ряда, которые помогут нам в достижении эффектов синергизма и увеличения объемов в рамках объединения». Целью этих предприятий является сохранение полной самостоятельности в рамках союза и одновременное достижение эффектов совместного действия за счет создания больших объемов производства и закупок, а также разделения расходов на проектирование и разработки. Оба предприятия в настоящее время не предоставляют данные по специальным компонентам или их назначению.

Maket15.qxd 1/18/2005 11:30 AM Page 8

НОВОСТИ ЗАРУБЕЖНОГО АВТОПРОМА

Гигант от Goldhofer грузоподъемностью 957 тонн

Компания Goldhofer получила специальный заказ на транспортировку конструкции, предназначенной для строительства нефтяного завода. Для этого было создано два самоходных модуля грузоподъемностью 957 и 950 тонн. 950-тонный транспортер, относящийся к тяжелому диапазону Goldhofer THP/SL, имеет 48 осей (по 24 в два ряда, шесть из которых ведущие). Для передвижения на модуль установили двигатель мощностью 420 л. с. Длина транспортного средства 16 метров, ширина — 7 метров, а высота — 26. Модуль перевез конструкцию на судно, после чего груз установили на второй модуль. Длина другого транспортного средства от Goldhofer увеличена до 29 метров, в то время как ширина достигает 10 метров. Система контроля уровня и гидравлические оси позволили модулю не перевернуться под столь объемным и тяжелым грузом.

Foden — на страже чистоты

Английская компания Foden представила новую самую дорогую модификацию своей модели Alpha, предназначенную для использования в городском коммунальном хозяйстве, стоимость которой свыше 200 тыс. фунтов (около 380 тыс. долларов). Автомобиль-ассенизатор обладает большой мощностью и используется для прочистки коллекторов, блокированных участков канализаций и других объектов потоком воздуха под высоким давлением. Четырехосная модель установлена на максимально длинном шасси. Foden Alpha укомплектован надежным двигателем C12 производства Caterpillar мощностью 450 л. с., что достаточно для функционирования всех систем автомобиля. Контейнер для отходов, расположенный на ассенизаторе, вмещает 3 500 галлонов. Предполагается, что столь мощные и надежные автомобили Foden Alpha прослужат больше 10 лет.

Broshuis для Министерства обороны Великобритании

Голландская компания Broshuis разработала новый полуприцеп специально для нужд Министерства обороны Великобритании. Долгий испытательный срок для компании позволил разработать новинку, соответствующую всем требованиям заказчика. Модели предназначены для транспортировки техники и отличаются надежностью всех комплектующих. Трехосный Broshuis LET (Light Equipment Transporters) с максимальной грузоподъемностью 44 тонны заменит устаревшие модели транспортеров в армии, грузоподъемность которых была не более 30 тонн. Первая партия из 20 транспортеров отправится в Англию в первой половине 2005 года.

Армада MAN на ралли «Дакар-2005»

В первый день 2005 года, когда в Барселоне стартовали 27-е гонки по пустыне, на трассу до Дакара протяженностью 8 956 километров вышло огромное количество грузовиков компании MAN, обеспечивающих логистику сервисного обслуживания для своих гоночных автомобилей. MANы везут инструменты и запасные части к пунктам технического обслуживания в самых удаленных уголках пустыни.

В классе T 4 зарегистрированы как грузовики, которые борются за победу в категории грузовых автомобилей, так и быстрая грузовая автотехника, способная на месте оказать техническую поддержку мотоциклам и легковым автомобилям во время гонки в случае их поломки. 18 полноприводных грузовиков MAN (15 грузовиков LE 18 285, 1 грузовик FE 26 460, 2 прототипа Exact-MAN) стартуют в категории T 4 в качестве сервисной службы для заводской команды Volkswagen и KTM или как голландская команда Exact-MAN фирмы Tridec. Предприятие Tridec разрабатывает механические и гидравлические системы управления для грузовиков и седельных полуприцепов, а также специальные подвески мостов для грузового автомобильного транспорта. Оба водителя команды по собственной инициативе установили на своих гоночных автомобилях компоненты MAN TGA, например, кабину, двигатель, мосты и распределительную коробку. Автомобиль MAN LE 18 285 в полноприводной версии, как правило, является самым популярным у пожарных служб, коммунальных предприятий и в армии.

Еще более 20 грузовиков MAN зарегистрированы в категории ассистирующих автомобилей. При этом, наряду с уже упомянутыми грузовиками конструктивных рядов LE 2000 и FE 2000, используются грузовики повышенной проходимости MAN конструктивного ряда SX 2000. Хорошо укомплектованные сопровождающие автомобили не включаются в оценку результатов гонок, но обеспечивают техническое обслуживание и снабжение запасными деталями команд-участников даже в самых затерянных уголках западной Сахары.

Maket15.qxd 1/18/2005 10:59 AM Page 7

RENAULT TRUCKS

ООО "ТИРЕКС", официальный дилер RENAULT TRUCKS

Сервис, продажа грузовых автомобилей, полуприцепов и запасных частей

Продажа автомобилей, полуприцепов (лизинг, кредит): т. 567-7974, 567-5896
Запчасти: т. 974-1614, 567-7974
Сервис: т. 567-7977

192019, С.-Петербург, ул. Бехтерева, д. 4 (ул. 2-й луч)
E-mail: tirrex@renault-trucks.spb.ru, www.renault-trucks.spb.ru

ТЕРМИНАЛ-КОМПЛЕКС
Официальный дистрибьютер ExxonMobil

Mobil

Россия, 189620, Санкт-Петербург
Пушкин, Октябрьский б-р, 14/43
тел.: (812) 466-28-58, 466-29-51, факс: 465-58-30
e-mail: tercom@rmb.spb.ru
www.exxonmobil.ru

Maket15.qxd 1/18/2005 11:00 AM Page 9

Содружество

Европейское качество в России

НК-31 НК-32 НК-33 НК-34 НК-35

Новый производитель прицепов

www.sodrug.spb.ru Ленинградская обл., г. Кировск, Песочная ул., 4. Тел.: +7 (812) 920-9090, 988-6500, 981-3300

СЕТЬ ФИРМЕННЫХ МАГАЗИНОВ
БАЛТКАМ

- оси и подвески полуприцепов
- ФИЛЬТРЫ для дизельных двигателей
- тормозные накладки и колодки
- запчасти для VOLVO
- запчасти для VOLVO, SCANIA
- детали для пневмотормозов
- амортизаторы
- рулевые тяги и наконечники

...полное собрание автомобиля.

SCANIA, VOLVO, BPW, SAF

СПб., Полюстровский пр., 54
(812) 327-6520

UNIT

SCANIA
Mercedes-Benz
VOLVO
IVECO
DAF MAN
SAF MERITOR

Тел.:
(812) 168-52-44,
168-52-61,
8-911-934-14-77

- Амортизаторы
- Тормозные накладки
- Пневморессоры
- Рессоры
- Редукторы
- Запчасти КПП
- Шкворни

e-mail: snab@ispytatel.ru www.ispytatel.ru

ИСПЫТАТЕЛЬ

SCHMITZ SAF WABCO MICHELIN STAROIL

Центр технического обслуживания и ремонта:
- Гарантийное обслуживание прицепов SCHMITZ
- ТО и ремонт прицепной техники, оснащенной осями BPW, SAF, ROR
- Ремонт ходовой части грузовых автомобилей
- Диагностика и ремонт тормозных систем WABCO
- Установка систем ABS
- Капитальный ремонт дизельных двигателей
- Ремонт агрегатов
- Переоборудование прицепов любой сложности
- Восстановление осей
- Восстановление рам прицепов и тягачей любой сложности
- Ремонт и тарировка тахографов
- Покраска автомобилей и полуприцепов
- Мойка грузовых автомобилей
- Шиномонтаж колес грузовых автомобилей

Склад-магазин:
- всегда в наличии и на заказ запасные части к прицепной технике, оснащенной осями BPW, SAF, ROR
- грузовые автошины MICHELIN
- смазочные материалы STAROIL

Продажа грузовой техники
Всегда в наличии и на заказ из Европы:
- тягачи
- прицепы и полуприцепы

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ
ЭВАКУАЦИЯ
ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА

Санкт-Петербург, шоссе Революции, 58А, тел.: 225-87-11, 225-83-82, 226-73-19, 226-70-81

Maket15.qxd 1/18/2005 12:35 PM Page 10

НОВОСТИ РОССИЙСКОГО АВТОПРОМА

«Урал» снега не боится

Новый фрезерно-роторный снегоочиститель ДЭ-250 совместного производства автомобильного завода «Урал» и производителя спецтехники «Амкадор-Пинск» предназначен для очистки и отбрасывания на 30 метров более чем полутораметровой толщины снега. Высокопроизводительная специальная техника применяется при работе на автомагистралях, взлетно-посадочных полосах, местах стоянки самолетов. ДЭ-250 изготавливается на базе «Амкодор-9531» (ДЭ-226). Использование фрезерно-роторного рабочего органа позволяет увеличить КПД машины на 30 %. Ширина прохода автомобиля на шасси Урал-4320 — 2 метра 81 сантиметр, техническая производительность — 1 500 тонн снега в час, мощность — 225 л. с.

Создан лесовозный тягач «Урал»

До 20 тонн увеличена грузоподъемность лесовозного тягача за счет применения шасси «Урал-55571-1151-40». Автомобили имеют подвеску, делающую возможной нагрузить на заднюю тележку до 16 тонн. Масса буксируемого прицепа увеличена с 11,5 до 15 тонн, а масса груза, приходящаяся на коник тягача, возросла с 6,5 до 10 тонн. При этом на модели усилены редукторы и раздаточная коробка, а на прицепе-роспуске — рама и подвеска. Повышение грузоподъемности — одно из основных направлений развития автотехники марки «Урал». Лесовозный тягач был разработан и произведен предприятием «Уралпромтехника».

КамАЗ пытается купить иностранную кабину

ОАО «КамАЗ» ведет переговоры с иностранными автопроизводителями по вопросу приобретения лицензии на производство кабин, как сообщил главный конструктор по испытаниям Научно-технического центра КамАЗ. По его словам, предприятие ведет предварительные переговоры с фирмами DAF и Iveco. Кроме того, были проведены переговоры с компанией Scania, однако, как было сказано, они «ни к чему не привели». В 2005 году КамАЗ планирует разработать собственную кабину.

Начат выпуск лесопогрузчика «Амкодор 352Л»

Белорусский производитель спецтехники «Амкодор» приступил к выпуску нового фронтального колесного лесопогрузчика «Амкодор 352Л». Машина выполняет штабелирование лесоматериалов на максимально возможную высоту для уменьшения обслуживаемой площади или погрузки в подвижной состав (возможное расстояние транспортировки готовой продукции около 500 метров). Z-образная схема погрузочного оборудования обеспечивает высокие значения «вырывных» усилий (до 15 тонн). Лесопогрузчик «Амкодор 352Л» оснащен челюстным захватом с выталкивателем и удлиненной стрелой, а также быстросменным устройством. Ведущие мосты, карданные валы, гидромеханическая трансмиссия и топливный бак снизу оборудованы защитой. Эксплуатационная мощность техники составляет 132 кВт при грузоподъемности до 5 тонн.

КамАЗ придумает свою ГАЗель

ОАО «КамАЗ» ведет поиск иностранного партнера для производства автомобилей таких классов, каких ранее завод еще не выпускал. Об этом официально заявил генеральный директор КамАЗа Сергей Когогин. Фактически это означает, что КамАЗ собирается выпускать весь спектр грузовых автомобилей, и ближайшая задача автозавода — начать производство машин небольшой грузоподъемности, от 1,5 до 3 тонн. Дело в том, что сегмент коммерческих автомобилей в отличие от сегмента тяжелых грузовых автомобилей сегодня уверенно растет. КамАЗ специализируется на производстве грузовиков, выпуская городские развозные машины и машины повышенной грузоподъемности, предназначенные для эксплуатации в автопоездах общей массой до 120 тонн. По прогнозам аналитиков «АСМ-холдинга» всего в этом году КамАЗ может выпустить 30 тыс. грузовиков. Согласно только что утвержденному бизнес-плану, в 2005 году предприятие рассчитывает произвести 31,5 тыс. грузовых автомобилей, то есть лишь незначительно превысить показатель 2004 года.

КамАЗ сертифицировал двигатель стандарта «Евро-3»

ОАО «КамАЗ» провело сертификацию двигателя, удовлетворяющего экологическим стандартам «Евро-3». По словам генерального директора предприятия, такими двигателями могут комплектоваться автомобили, работающие на маршрутах в Западной Европе. Однако организовывать серийное производство автомобилей с двигателем стандарта «Евро-3» КамАЗ пока не планирует. С января это года предприятие выпускает по 1 тыс. грузовых автомобилей в месяц, оснащенных двигателями стандарта «Евро-2». Напомним, что введение экологических требований «Евро-2» в России отложено, как минимум, до второго полугодия 2005 года. Ранее планировалось ввести в России обязательные требования «Евро-2» с 1 января 2005 года.

Maket15.qxd 1/18/2005 12:35 PM Page 11

НОВОСТИ РОССИЙСКОГО АВТОПРОМА

КамАЗ создает в Петербурге сеть сервисных центров

ОАО «КамАЗ» создает в Петербурге сеть сервисных центров. Пока центры создаются совместно с одним дилером — «Автоэкспортом», хотя техникой КамАЗа торгуют и другие фирмы, и в городе работают сертифицированные центры автопроизводителя. До последнего времени компания «КамАЗ» выступала лишь контролером при открытии центров, выдавая на них сертификат соответствия. Сейчас на Полюстровском проспекте на базе «Автотранспортного предприятия 11», которое входит в «Автоэкспорт», «КамАЗ» создал первый региональный сервисный центр. Также новые центры будут открыты в Петербурге, Вологде, Великом Новгороде и Петрозаводске, и еще один — около кольцевой дороги в Петербурге. В Петербурге уже работают два сертифицированных центра, а в целом на Северо-Западе их более 30.

ГАЗ-3310 «Валдай» будет конкурировать с европейскими производителями

Отпускная цена на грузовики ГАЗ-3310 «Валдай» составит 13 тыс. долларов без НДС — об этом сообщил журналистам гендиректор ОАО «ГАЗ» Сергей Баранцев. По его словам, это гораздо ниже, чем стоимость аналогичных автомобилей иностранного производства. Господин Баранцев считает, что благодаря своей цене ГАЗ-3310 «Валдай» сможет выдержать конкуренцию и на международных рынках, включая рынки Западной Европы.

Напомним, что ОАО «ГАЗ» начало производство среднетоннажных грузовиков ГАЗ-3310 «Валдай». В 2005 году предприятие планирует произвести 7 — 10 тыс. грузовиков данной модели.

Пресс-конференция к 35-летию КамАЗа

В конце декабря 2004 года в научно-техническом центре ОАО «КамАЗ» прошла пресс-конференция, приуроченная к 35-летию со дня начала строительства КамАЗа. Ее провели главный конструктор по автомобилям Анатолий Жабин и главный конструктор по двигателям Наил Гатауллин. На момент встречи с представителями СМИ с главного конвейера автомобильного завода сошло 1 724 213 автомобилей.

Исторические параллели, эволюция современной техники, перспективы ее совершенствования — все эти темы затронул высший конструкторский состав, отвечая на вопросы журналистов. За три с половиной десятка лет значительно изменились и автомобиль, и двигатель: более 30 моделей грузовиков — от малотоннажных до супертяжеловесов — выпускает сегодня компания, изначально ориентированная на массовое производство небольшой «линейки». От первого двигателя в современном моторе уровня «Евро-2» сохранилась лишь схема — V-образная «восьмерка». С 210 до 360 л. с. изменилась его мощность, с 65 до 150 кг/м — величина крутящего момента. Конструкторы заявили, что пока не намерены расширять диапазон автомобилей полной массой от 8 до 41 тонны: именно внутри этого диапазона планируется создание специальных автомобилей для конкретных заказчиков. В будущем году, вероятно, появится и опытная партия капотного варианта КамАЗа. Подчеркнув, что, в соответствии с правительственными решениями, со следующего года компания готова перейти на стопроцентный выпуск автомобилей с двигателем «Евро-2», конструкторский генералитет обозначил как одну из самых насущных в стране проблему топлива, которое, как заметил Наил Гатауллин, сейчас «не делает только ленивый». Между тем новое поколение двигателей уровней «Евро-2 и 3» предъявляет чрезвычайно жесткие требования по количеству вредных выбросов в окружающую среду. «Мы обращались в Госстандарт России с предложением упорядочить выпуск топлива, — сказал он, — как это уже было сделано четыре года назад с производителями масел». По мнению камазовцев, в данном случае необходимы координирующие меры со стороны российского правительства.

«Русские автобусы» поставят в Новокузнецк 50 автобусов

Компания «Русские автобусы» поставит в Новокузнецк 50 городских автобусов ЛиАЗ-5256 на сумму в 80 млн. рублей, о чем сообщает пресс-служба компании. Данная поставка осуществляется в рамках программы по обновлению автобусного парка Кемеровской области. «Русские автобусы» осуществляют управление компаниями «Павловский автобус», «Ликинский автобус», ГолАЗ, КАВЗ, КААЗ. До конца следующего года намечено поставить порядка 16 тыс. машин.

Maket15.qxd 1/18/2005 11:01 AM Page 12

НОВОСТИ РОССИЙСКОГО АВТОПРОМА

КамАЗ утвердил бизнес-план на 2005 год

17 декабря, сразу по окончании заседания совета директоров ОАО «КамАЗ», где был принят бизнес-план корпорации на 2005 год, а также подписан коллективный договор, генеральный директор предприятия Сергей Когогин встретился с журналистами. Отвечая на вопросы представителей прессы, он дал разъяснения по поводу бизнес-плана на 2005 год и социальной политики ОАО «КамАЗ».

План развития корпорации в будущем году предусматривает выпуск 31,5 тыс. грузовых автомобилей (из них 6,5 тыс.— на экспорт), 46 тыс. легковых автомобилей и 900 автобусов, а чистая прибыль должна увеличиться на 100 млн рублей (по итогам 2004 года чистую прибыль группы компаний планируется удвоить относительно показателей текущего бизнес-плана до уровня 208 млн рублей). Также бизнес-планом предусмотрено, что доля камазовских большегрузов на общероссийском рынке составит около 40 %. Что же касается завершения текущего года, то к концу декабря корпорация рассчитывает получить общую выручку, равную 1 млрд евро. Кроме этого, ОАО «КамАЗ» удалось превысить запланированные на этот год объемы продаж продукции. К уровню 2003 года они составили в целом 118 %, а по грузовым автомобилям 120 %.

Сергей Когогин отметил, что бизнес-план предусматривает полный переход ОАО «КамАЗ» на выпуск двигателей стандарта «Евро-2». «Есть предписание Госстандарта с 1 января 2005 года полностью перейти на выпуск таких силовых агрегатов, — сказал генеральный директор. — Но мы ждем окончательного решения из Министерства промышленности и энергетики РФ, поскольку готовится решение отсрочить такой перевод до 1 апреля или 1 июня 2005 года. С моей точки зрения, никаких этапов перехода быть не должно, это толкает КамАЗ на довольно непростые отношения с партнерами, которые готовятся к поставкам продукции по новым нормативам».

Автоцистерна на шасси «Урал-43206»

Завершились испытания двух автоцистерн АЦВ 5675-01 с термоизоляцией на шасси автомобилей «Урал-43206». Данная спецавтотехника предназначена для транспортировки и кратковременного хранения жидких пищевых продуктов. Вместимость цистерны составляет 3 м^3. Корпуса цистерн изготовлены из нержавеющей стали и снаружи оборудованы бандажными поясами для усиления конструкции при работе на сложной трассе. Надежная термоизоляция обеспечивает сохранность пищевых продуктов при температурах от –40 до +40 °С, а подогрев цистерны и насоса предотвращает замерзание жидкости при сливе в условиях низких температур воздуха. При этом в течение 10 часов температура жидкости в цистерне изменяется не более чем на 2 °С, что соответствует российским стандартам, даже если разность температур жидкости и окружающей среды составляет 30 °С. Высокая проходимость шасси «Урал» позволит использовать автомобили в различных климатических и дорожных условиях.

СП «МАЗ-MAN» увеличило реализацию

СП «МАЗ-МАН» за 11 месяцев 2004 года увеличило реализацию на 62 % (до 652 грузовиков) по сравнению с аналогичным периодом 2003 года, как сообщает пресс-служба компании. При этом около 70 % продукции было экспортировано российским заказчикам. Ранее СП планировало произвести и реализовать до 500 грузовиков различных моделей. При этом производственные мощности предприятия позволяют производить до 3 тыс. грузовиков в год.

А60/80М1: бурили, бурим, будем бурить

Кунгурский машиностроительный завод получил заказ на поставку 11 установок А60/80М1 в Ливию. Данный агрегат предназначен для ремонта и освоения нефтяных, газовых или водозаборных скважин, ведения буровых работ ротором и забойными двигателями. Условная глубина скважин при ремонте и освоении — 4 тыс. метров, а условная глубина бурения скважин — 2 тыс. метров. Механизмы агрегата А60/80М1 монтируются на полноприводном шасси БАЗ-690902 или БАЗ-69096. Шасси высокой проходимости предназначено под монтаж различного специального оборудования массой до 22 тонн (БАЗ-69096 — 29,5 тонны) и его транспортировки по дорогам всех категорий и бездорожью. Осевая нагрузка до 10 тонн; колесная формула 8х8 или 10х8.

МАЗ выпустит автобусы нового поколения

До февраля 2005 года МАЗ планирует произвести серию из 10 современных автобусов нового поколения МАЗ-256. Это недавно представленный новый класс «малых», 8-метровых транспортных средств для перевозки пассажиров, имеющих 28 сидячих мест. Автобус оснащен двигателем производства Минского моторного завода ММЗ-Д245.30 мощностью 155 л. с., который соответствует экологическим нормам «Евро-2». По заказу клиентов может устанавливаться и импортный мотор уровня «Евро-3». Возможны различные исполнения МАЗ-256: туристическая версия с мягкими сиденьями, кондиционером, аудио- и видеосистемами; версия для междугородных и пригородных перевозок на маршрутах с небольшим пассажиропотоком; маршрутное такси; «школьный» и служебный автобус. Кузов автобуса МАЗ-256 выполнен из пластика, панели и стекла вклеены в каркас. Последнее позволило отказаться от накладок и профилей, закрывающих стыки и швы, что имело место на автобусах предыдущего поколения.

Питерские автобусы украсят регионы России

Автобусный завод «Скания-Питер» планирует увеличить продажи и расширить сотрудничество с дилерскими центрами Scania.

В связи с увеличением заявок клиентов «Скания-Питер» планирует увеличить объем производства городских автобусов Scania Omni Link, а также вывести на рынок междугородний автобус Scania Omni Line. Рост спроса обусловлен, прежде всего, повышением внимания к автобусам Scania регионов России. Предпосылкой повышения спроса является изменение структуры пассажиропотока. Если до 2005 года порядка 70 % категории пассажиров пользовались правом льготного или бесплатного проезда, то начиная с 1 января 2005 года все пассажиры будут платить за поездку.

Maket15.qxd 1/18/2005 11:01 AM Page 13

НОВОСТИ РОССИЙСКОГО АВТОПРОМА

«Урал» и «Зевс» вместе очистят воду

Представлен заказчику первый образец специального автомобиля на шасси «Урал», оснащенного установкой «Зевс». Модель предназначена для очистки артезианских скважин, котлов и трубопроводов различного назначения с помощью импульсов электрического тока. Оборудование «Зевс» производства компании «Зевс-технология» размещено в кузове-фургоне. Базовое шасси «Урал-4320-41» отличается надежностью и обеспечивает возможность работы в суровых дорожных и климатических условиях. Всего планируется изготовить три образца автоспецтехники, которые будут эксплуатироваться на одном из газодобывающих предприятий Западной Сибири.

Современный дизайн наряду с надежностью и комфортом — отличительные черты автобусов Scania.

С учетом заинтересованности регионов автобусный завод «Скания-Питер» организовал для дилеров Scania семинар «Продажа автобусов Scania Omni Link: динамика развития», который прошел в Санкт-Петербурге.

На семинаре присутствовали представители дилерских центров Scania, расположенных в Москве, Санкт-Петербурге, Ярославле, Омске, Череповце, Новом Уренгое, Иркутске, Саратове, Тольятти, Красноярске, Оренбурге, Сургуте и других городах.

В программе семинара наряду с посещением сборочного производства автобусов городской модели Scania Omni Link и междугородней модели Scania Omni Line, знакомством с системой контроля качества выпускаемой продукции, состоялась встреча с руководством предприятия и отделом продаж. Были рассмотрены дальнейшие перспективы сотрудничества дилерских центров с ООО «Скания-Питер». Особо отмечен высокий уровень сервисного обслуживания, организованного на территории завода.

В завершение семинара была достигнута договоренность по развитию сотрудничества ООО «Скания-Питер» и дилерских центров Scania в РФ.

Maket15.qxd 1/18/2005 11:55 AM Page 14

НОВОСТИ РОССИЙСКОГО АВТОПРОМА

«Русские автобусы» подвели итоги 2004 года

В прошлом году «Русские автобусы» (холдинг «РусПромАвто») — крупнейший производитель автобусов в России — укрепили свои позиции не только на внутреннем, но и на внешнем рынке. По мнению экспертов, столь успешное развитие компании не удивительно. Основная масса автобусов, сходящих с конвейера заводов-производителей, комплектуется агрегатами от ведущих мировых производителей: Catterpillar, Cummins, Raba, Voith, Webasto, ZF, Allisson. На предприятиях постоянно модернизируется технологическо-производственный процесс. Уже сейчас целый ряд автобусов по многим показателям соответствует мировым требованиям к качеству и нормам токсичности выхлопа.

В 2004 году «Русские автобусы» представили несколько новых моделей. Среди них автобусы малого, среднего и большого классов. К примеру, хорошо знакомый ЛиАЗ-5256.25 претерпел весьма заметные изменения. И его дизайн, и технические характеристики соответствуют мировым стандартам. Кроме того, в 2004 году был представлен ЛиАЗ-62XX — трехосный городской автобус на базе ЛиАЗ-5256. Автобус может использоваться как на городских, так и на пригородных маршрутах. По итогам выставки MIMS-2004 автобус ЛиАЗ-6213 получил приз жюри в номинации «Лучший городской автобус». В том же году был выведен на рынок ПАЗ-3204 — городской автобус малого класса для коммерческих перевозок. Машина комплектуется дизельным силовым агрегатом производства Cummins и может использоваться как в крупных мегаполисах с интенсивным пассажиропотоком, так и в небольших районных центрах нашей страны.

Не забывают в «Русских автобусах» и о проблемах экологии. Компания представила первый в России автобус, работающий на сжиженном газе. В 2004 году вышел на рынок ПАЗ-3203, который представляет собой городской автобус малого класса для коммерческих перевозок, он комплектуется карбюраторным двигателем, адаптированным для работы на сжиженном газе.

Новый прицеп от «Содружества»

ООО «Содружество», расположенное в пригороде Санкт-Петербурга и начавшее в 2004 году выпускать прицепную технику, которая соответствует международным стандартам, поставило на рынок новую модель.

Низкорамный полуприцеп-контейнеровоз модели НК-36 имеет габаритную длину 12 414 миллиметров, ширину — около 2 500 миллиметров, высоту седельно-сцепного устройства — не выше 1 100 миллиметров. Масса полуприцепа в снаряженном состоянии составляет 5 700 килограммов, масса перевозимого груза — до 33 300 килограммов. Гарантийный срок на полуприцеп составляет 12 месяцев с момента продажи. Гарантийное и послегарантийное обслуживание будет производиться на сервисной станции завода-изготовителя в городе Кировске Ленинградской области.

В 2004 году объем выпускаемой продукции увеличился на 39 % по сравнению с 2003-м. Модельный ряд пополнился двумя новыми моделями НК-34 (полуприцеп МЕГА) и НК-35 (прицеп с поворотным дышлом). Отличительной особенностью контейнеровозов НК-34 и НК-35 является повышенная емкость, которая может достигать более 100 куб. метров при габаритной высоте 4 метра.

Maket15.qxd 1/18/2005 11:55 AM Page 15

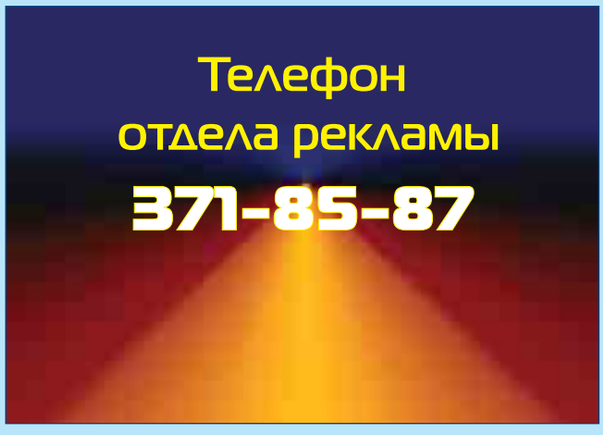
НОВОСТИ РОССИЙСКОГО АВТОПРОМА

Освоено серийное производство четырехосного КрАЗа

Холдинговая компания «АвтоКРаз» освоила серийное производство четырехосных автомобилей. КрАЗ-7133С4, оборудованный новой 14-кубовой самосвальной платформой, обладает улучшенными эксплуатационными характеристиками и предназначен для транспортировки строительных сыпучих и навалочных грузов с удельной массой до 2 т/куб.м. Уникальность автомобилю придает четвертая ось, которая позволила увеличить грузоподъемность машины до 21 тонны. Самосвал оснащен V-образным 8-цилиндровым двигателем ЯМЗ-238ДЕ2, соответствующим требованиям «Евро-2», мощностью 330 л. с. с крутящим моментом 1274 Н·м при 1100—1300 об/мин. К тому же автомобиль имеет 8-ступенчатую скоростную коробку передач типа ЯМЗ-238ВК. Несмотря на солидную массу (полная масса автомобиля доходит до 36 тонн), самосвал может развивать скорость до 90 км/час. Длина нового КрАЗа составляет около 9,6 метров, ширина — 2,5 метра, а высота — 2,9 метра, при этом автомобиль отличается невысоким расходом топлива — 35 литров на 100 километров.

«Уралшина» выпустит полностью натуральные шины

«Суперэластик» — шины для автопогрузчиков, которые изготовлены на основе полностью натурального каучука и активного компонента, кремнекислотного наполнителя БС-120, заменившего технический углерод. Это принципиально новая разработка завода «Уралшина». Модернизация состава резиновой смеси позволяет повысить экологическую безопасность шин при их эксплуатации. Не оставляющий следов протектор дает возможность работы в помещениях с высокими требованиями к чистоте процесса производства. На новинке значительно улучшены сцепные свойства массивных шин для повышения уровня безопасности в процессе эксплуатации погрузчика. Первая партия этих шин размерностью 6,00-9 SE мод. С-98 и 4,00-8 SE мод. С-100 выпущена по заказу одного из пищевых предприятий. В настоящее время шины проходят испытания в режиме реальной эксплуатации. По их результатам, а также после прохождения экологической сертификации модель будет запущена в серийное производство.



Maket15.qxd 1/18/2005 11:55 AM Page 16

НОВОСТИ РОССИЙСКОГО АВТОПРОМА

Транс-Импорт
"Trans-Import" Co.Ltd.
т.: 388-1732, 388-1757, 327-0636, 327-0637
Санкт-Петербург, ул. Благодатная, 65
МЗКТ, МАЗ, МТМ, КАМАЗ
Автокраны, погрузчики, спецтехника.
Сервис. Гарантия. Лизинг.
Прием техники на комиссию.
Продажа б/у техники.
ЗАПЧАСТИ:
т.: (812) 373-4597, п. Шушары
т.: (81375) 91-259, г. Кингисепп
e-mail: mazspb@yandex.ru
товар сертифицирован

Литовская ул. 16
тел. 320-0130, 324-7485
245-4745, 245-1792,
973-8182
E-mail: asadovoy@mail.ru
ООО «ТД « АВАНТЕК»
ШИНЫ
-СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫЕ
-КРУПНОГАБАРИТНЫЕ
-НА СПЕЦТЕХНИКУ
-ГРУЗОВЫЕ

АСВ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
Автотранспортное предприятие
Контейнерные перевозки
Лицензия таможенного перевозчика
198207, Санкт-Петербург,ул. Автомобильная, 8
Тел./факс - (812) 158-33-64
Тел. - (812) 970-68-62
E-mail - asvtrans@mail.skylink.spb.ru

elf
Полный спектр масел, смазок и технических жидкостей для грузовых а/м и спецтехники
Мы возьмем на себя все вопросы с поставками масел и смазок
TOTALFINAELF

Начато серийное производство среднетоннажных грузовиков ГАЗ-3310 «Валдай»

ОАО «ГАЗ» представило российским и зарубежным рынкам принципиально новый автомобиль, предназначенный для работы в условиях города и междугородних перевозок.

Горьковский автозавод вот уже 10 лет является лидером в классе малотоннажных полуторатонных автомобилей ГАЗ, а также занимает прочные позиции в нише среднетоннажных грузовиков, выпуская автомобили ГАЗ-3307/3308/3309 для эксплуатации, в основном, в условиях бездорожья.

Появление в последние годы более крупных компаний, развитие оптовой торговли и наращивание городских транспортных перевозок потребовало для города автомобилей большей грузоподъемности, чем «Газель», и большей комфортности и маневренности, чем ГАЗ-3307. В ОАО «ГАЗ» разработали и подготовили к производству среднетоннажный автомобиль, который может эффективно использоваться в условиях города.

ГАЗ-3310 «Валдай» является универсальным автомобилем, выполненным в соответствии с мировыми тенденциями автомобилестроения и идеально подходящим для работы в условиях ограниченного пространства городов. Кроме того, на базе шасси «Валдай» возможна установка фургонов и надстроек различного назначения, а также изготовление автобусов как вагонной, так и полукапотной компоновки. Машину отличают современный дизайн, хорошие эксплуатационные и динамические показатели.

Конструкция «Валдая» сочетает в себе традиционные качества автомобилей марки ГАЗ: надежность, прочность, долговечность, использование передовых технических достижений мирового автомобилестроения. ГАЗ-3310 «Валдай» отличается от своих предшественников такими преимуществами, как маневренность легкого коммерческого автомобиля, низкая погрузочная высота и большая грузоподъемность.

Автомобиль имеет мощное шасси, в основу которого легли современные узлы, позволяющее создать на его базе модификации грузоподъемностью до 5 тонн. На «Валдае» применены новая передняя ось, имеющая большие возможности по нагрузке, и новый задний мост со стабилизаторами поперечной устойчивости. Плавность хода обеспечивается специально разработанными малолистовыми рессорами на сайлент-блоках в передней подвеске и прогрессивной рессорой (без подрессорника) на задней подвеске. У новой модели — высокие эргономические показатели. Современная 3-местная кабина полуторатонного грузовика ГАЗ и усовершенствованная панель приборов обеспечивают водителю и пассажирам «Валдая» более высокий уровень комфорта по сравнению с другими среднетоннажными грузовиками марки ГАЗ. Рабочее место водителя организовано по принципу, близкому к устройству легкового салона.

ГАЗ-3310 — первый серийный автомобиль в России, оснащенный пневматической тормозной системой с дисковыми вентилируемыми тормозами не только на передних, но и на задних колесах производства фирм Knorr-Bremse или Wabco. Новая тормозная система в сочетании с ABS обеспечивает прекрасные тормозные свойства и высокий уровень активной безопасности.

Maket15.qxd 1/18/2005 11:02 AM Page 17

НОВОСТИ РОССИЙСКОГО АВТОПРОМА

Пневматическая система тормозов исключает применение тормозной жидкости и дает возможность легкой подкачки шин. Специально для этого автомобиля освоено производство новых шин и колес меньшей размерности (17,5 дюйма), что позволило снизить погрузочную высоту до 1 метра и обеспечить радиус поворота в 7 метров. Это повысило маневренность «Валдая» в условиях города.

На автомобиле устанавливается модернизированный минский двигатель ММЗ-245.7 Е2, который обеспечивает необходимые показатели и по тяговой динамике, и по скоростному режиму, и по экологическим требованиям «Евро-2». Мощный высокоэкономичный мотор оборудован специальной системой облегченного запуска в холодное время (свечи накаливания). С этим двигателем агрегатируется новая 5-ступенчатая, синхронизированная коробка передач собственного производства.

Максимальная скорость «Валдая» с ММЗ-245.7 — 110 км/ч. Прорабатываются варианты оснащения грузовиков двигателем Steyr, который обеспечит выход автомобиля на европейский рынок. В 2006 году планируется довести объем экспортных поставок автомобиля ГАЗ-3310 до 30 %.

В перспективе намечено выпускать модификации автомобиля «Валдай» с базой до 4 метров — как с однорядной, так и с двухрядной кабиной. Шасси «Валдая» будет использоваться для производства автобусов пассажировместимостью до 36 человек на заводах «РусПромАвто».

Одновременно с отработкой конструкции автомобиля ГАЗ-3310 шла подготовка к его серийному производству. Подготовлен выпуск 1 295 оригинальных деталей. Для изготовления оснастки выделены инвестиции в размере 133 млн 112 тыс. рублей. Общий объем инвестиций в реализацию проекта составляет 600 млн рублей.

При разработке проекта сборки-сварки «черных» кабин ГАЗ-33104 «Валдай» и их узлов руководствовались принципом максимального снижения затрат на подготовку производства. Еще в проект по рестайлингу автомобилей «Газель» и «Соболь» была заложена возможность сборки-сварки «Валдая», в результате чего многие детали будут изготавливаться в существующем технологическом потоке, с применением действующего оборудования и оснастки. Таким образом, потребовалось изготовить вновь всего 8 кондукторов и 12 сварочных оснасток, модернизировать 22 сварочных кондуктора. Параллельно учтена возможность изготовления на автоматических линиях двухрядных кабин как «Валдая», так и «Газелей».

Весь проект отличает современный уровень применяемых технологий, которые обеспечат высокое качество изготовления автомобилей. На 2005 год запланирован выпуск 7 тыс. автомобилей «Валдай».

Maket15.qxd 1/18/2005 11:56 AM Page 18

БЫТЬ ЛИ ПЕТЕРБУРГУ ПУСТУ,

или отчего современные большегрузные автомобили покидают северную столицу

22 декабря в Санкт-Петербурге прошла предупредительная акция, организованная Союзом автоперевозчиков и экспедиторов Северо-Запада. На углу Московского шоссе и Дунайского проспекта собралось около 100 человек, там же находилось 10—15 грузовых машин. В руках участники митинга держали плакаты с лозунгами, призывающими снизить цены на топливо, отменить решение о повышении налогов на большегрузный автотранспорт в Санкт-Петербурге, ликвидировать пробки на финско-российской границе.

Одной из основных причин акции стало повышение в ноябре 2004 года в Петербурге транспортного налога с большегрузных автомобилей на 260 %, а с больших автобусов — на 21 %. За 2003—2004 годы себестоимость автоперевозок грузов и пассажиров в городе возросла почти вдвое, вследствие чего изрядно подорожали продукты питания, промышленные товары, пассажирские перевозки.

«Петербургские международные перевозчики находятся в жесткой конкурентной зависимости от международного уровня тарифов на транспортные услуги», — говорилось в обращении участников митинга. Малейшее увеличение себестоимости, а соответственно, и тарифов, мгновенно вытесняет с рынка питерских транспортников, чье место занимают иностранные конкуренты. За год через Петербург перемещается 8 млн тонн грузов, но лишь половину из них перевозят местные предприятия.

За комментариями к произошедшим событиям редакция «ГрузАвтоИнфо» обратилась к заместителю начальника представительства АСМАП на Северо-Западе **Константину Шаршакову.**

— Входит ли АСМАП в число организаторов акции, проводившейся 22 декабря?

— Представительство АСМАП по Северо-Западу входит в состав Союза автоперевозчиков и экспедиторов Северо-Запада, который организовал акцию. Эти организации разные по статусу. АСМАП занимается вопросами узкоспециальными, то есть международными автомобильными перевозками, а Союз перевозчиков и экспедиторов — и внутригородскими перевозками, и пассажирскими, и грузовыми (в том числе и международными). АСМАП существует 30 лет, а Союз — 11 лет.

— Расскажите о том, каковы задачи АСМАП.

— Наша головная организация находится в Москве, в России действуют еще семь представительств и пять представителей. Основная задача АСМАП: содействовать международным автомобильным перевозчикам в организации их движения. В частности, у нас есть специальные учебные центры для менеджеров и водителей-международников по всей России. Далее, мы предоставляем комплект докумен-

Maket15.qxd 1/18/2005 11:02 AM Page 19

тов на транспортное средство, который должен иметь любой перевозчик, выезжающий за рубеж: разрешение на въезд на иностранную территорию; таможенные документы (наша организация является гарантийным звеном в системе ТИР на территории РФ). Осуществляем юридическое консультирование, выдачу страховых «зеленых карт». Мы можем дать информацию об условиях пребывания в той или иной стране: о режиме работы местных служб, о праздничных днях, о дорогах (какие из них закрылись или открылись) — словом, всю оперативную информацию, связанную с процессом движения по иностранным территориям. С этой идеей организация и была создана в далекие советские времена, а с развалом СССР она преобразовалась в самостоятельное юридическое лицо. Наработки за 30 лет сделаны очень большие. Сегодня АСМАП насчитывает 335 членов (в 1993 году, когда учреждалось представительство на Северо-Западе, было всего 12).

— Эти цифры свидетельствуют о росте такого вида деятельности, как международные автомобильные перевозки…

— Да, и именно поэтому государство должно содействовать развитию этого вида бизнеса, чтобы не получилось такой беды, как с нашими кораблями, которые ушли под чужие флаги. Ушли из-за экономически невыгодных условий. Главная беда, из-за которой исчезло Балтийское пароходство, — это совершенно непродуманный налоговый механизм на имущество. Почему я упомянул про моряков? С той же проблемой столкнулись в этом году и наши санкт-петербургские перевозчики, когда молодая команда новой петербургской администрации приняла решение по грузоперевозкам, едва ли представляя себе в полной мере, к каким экономическим последствиям это решение может привести. Мы предоставляли цифры по финансовому состоянию каждого предприятия… И как же можно было после всего этого уравнять автомобильные перевозки (которые являются производственной деятельностью!) с игорным бизнесом?!

— Уравнять в налогах?

— Да, именно. Но кроме налогов есть другие обязательные платежи, например, за аренду земли. Но оба вида платежей и для игорного бизнеса, и для автотранспортной деятельности принимались одним пакетом. Это же совершенно несопоставимые вещи! Игорный бизнес — там хоть 10 этажей этих автоматов наставил на 10 кв. метрах — и получай миллионные обороты, а любое транспортное предприятие обладает технологически обязательными ресурсами. Транспортная компания — это еще и пожарные зазоры между машинами, а если речь идет о грузовиках — и место для стоянки, парковки и т. д. Поэтому с данным субъектом хозяйствования должен быть другой принцип формирования экономических отношений. Ведь что такое транспортная коммерческая структура? Ведь это структура, не требующая средств из бюджета, а наоборот, пополняющая бюджет! Да, может быть не так интенсивно, как казино или банк, но она, кроме всего прочего, является элементом артерии, связующей разные регионы. Если не мы, петербуржцы, будем возить — значит, кто-то другой, но в любом случае груз перемещаться будет. Только налоги с этой деятельности уйдут в другие регионы.

— Как повлияло на рынок автоперевозок принятое решение? Каковы могут быть его более отдаленные последствия? Каков ваш прогноз?

— Дело в том, что мы уже дважды наступали на эти грабли, при разных администрациях. При Щелканове местные международные перевозчики просто остались не у дел, наш рынок захватили иностранцы, то же самое было в период начала работы Собчака. В 1994—1995 годах было такое соотношение: 27 % местных перевозчиков и 73 % — из других стран или регионов: они регистрировались там и приезжали работать сюда. Белорусские, прибалтийские предприятия завладели всем, включая даже наши технологические перевозки. Этот период — когда свои граждане оставались безработными, а на их место приезжали работать люди из других регионов — мы пережили.

— Сейчас угроза примерно такая же?

— Да, сейчас складывается точно такая же ситуация. Видите ли, у перевозчиков есть всего два крупных платежа, существенно влияющих на их деятельность: это налог на лошадиные силы и плата за аренду земли. На современный грузовик, отвечающий требованиям «Евро-3» или «Евро-4» (естественно, у них двигатели мощностью порядка 350—400 л. с., в противном случае эффективная работа на международных перевозках невозможна), величина налога по сегодняшним ставкам превышает 1 млн рублей. Такие суммы предприятие просто не в состоянии выплачивать. Плюс плата за аренду. И все это происходит на фоне роста расходов на энергоресурсы. Таким образом, у нас есть вопросы к местным органам власти, и к федеральным. Ведь ни в одной цивилизованной стране невозможно так неуважительно относиться к своим гражданам… Вот почему плату за проезд в метро подняли на 25 %? А могли и на 250, пожалели еще… Нам вот всего на 260 % подняли ставку налога, ведь не на 700 же… На международном рынке такой волюнтаризм невозможен. Если ты поднял ставку, грубо говоря, на 50 долларов, тебе скажут: «Парень, ты не можешь возить груз за 1 тыс. долларов, ты хочешь за 1050, а вот здесь рядом с тобой стоит тот, кто может». У нас конкурентная планка упирается в международные отношения. Это внутри России все так вольготно. А международный перевозчик просто вылетает с рынка. Ему ведь никуда не деться: он будет вынужден поднимать эту планку для того, чтобы компенсировать затраты по росту ресурсов. С декабря прошлого года по декабрь нынешнего стоимость топлива выросла на 72 %. Такой рост цен неизбежно привел к 30-процентному росту тарифов на транспортную деятельность. Но поднять тариф на международном рынке на 30 % невозможно, значит, надо искать пути сокращения других затрат. Дальше нужно смотреть, что важнее. Без топлива не уедешь. А вот от иных налогов, местных, — если власть не понимает этого механизма — придется уходить. Сейчас у международных перевозчиков есть проект по выводу 1 тыс. автомобилей из регистрации в Санкт-Петербурге. Кроме того, уже с ноября, как только прозвучала информация об увеличении налоговых ставок, регистрация транспортных предприятий как санкт-петербургских не осуществляется, они регистрируются в основном в области.

— То есть получается, что администрация достигнет цели ровно противоположной. Насколько я понимаю, она руководствовалась желанием пополнить бюджет города…

— На сегодняшний день собираемость местных налога по лошадиным силам в Петербурге 42 %. Мож-

Maket15.qxd 1/18/2005 11:02 AM Page 20

но ли быть уверенным, что после увеличения налогов удастся удержаться хотя бы на уровне 42 %? Не лучше ли увеличить собираемость, чтобы получить ту же самую величину? Мы показывали таблицы внутренней экономической картины каждого предприятия. Вот, нам увеличили налоги — за счет каких ресурсов мы их выплатим? Тарифы нам не поднять — это международные тарифы... Все это ведет к разрушению отрасли. Поэтому, не найдя взаимопонимания с вице-губернатором, который курирует вопросы экономики и финансов, господином Осеевским, мы вынуждены были самостоятельно принять меры к сохранению отрасли.

— Разве это не решение ЗАКСа?

— Они пытаются переложить ответственность за принятие решения на ЗАКС. Но в ЗАКС вносил предложение именно тот самый вице-губернатор, это проект его комитета. Мы с депутатами ЗАКСа разговаривали — они прекрасно все понимают. Мы уже устали повторять, что международный автомобильный транспорт в городе Санкт-Петербурге дорогу не изнашивает — он за рубежом ездит, а не в городе. Он, дай бог, если 1 % со своего пробега заедет куда-нибудь в Осиновую Рощу, разгрузится на складе — и снова уехал в свою Италию или Германию. Так почему его больше всего по удельной нагрузке облагать этим налогом? Кроме всего прочего — обидно для нас, для петербуржцев, терять статус интеллектуального города. Интеллектуального в том числе и с точки зрения административного управления. Например, прекрасно понимают эти особенности международных перевозчиков в Великом Новгороде. Да, там тоже высокая ставка налогов — 85 руб./л. с., но для международных перевозчиков сделано 50-процентное исключение. Во Пскове — тоже высокая, 65 руб./л. с., но для международных перевозчиков — 50 %. Как можно строить экономические отношения, увеличивая налоги на 260 %? У французов изменилась стоимость дизтоплива на 0,45 % — они перегородили всю Францию. Все дело в менталитете. У нас стоит сосульке на корову где-нибудь свалиться — будут трезвонить по всем СМИ. Происходит экономическая беда: целого пароходства не стало. Это же беда — потеря рабочих мест, бюджета — у нас все нормально. Точно так же и с нашей отраслью.

То, что Петербург подмочил себе инвестиционный имидж, — это было известно еще до нашей акции. И поскольку местные чиновники, отвечающие за эту отрасль, не слышат нас, не хотят понимать — нам приходится публично обращаться к первому лицу города, к первым лицам таможенных служб, к первым лицам РФ по топливу: чтобы обратили внимание на те недоработки, которые существуют по отношению к данной отрасли.

Сегодня в администрации города нет единого комитета по транспорту. Вопросы, связанные с транспортом, курируют четыре вице-губернатора. Мы предлагали создать единый штаб для координации.

— Какова реакция на все ваши акции, на все ваши предложения? Вообще в какой стадии находится ваш диалог с Правительством Петербурга?

— Понимаете, диалог — это когда говорят двое. А когда со второй стороны не только не говорят, а даже боятся появиться... Администрации еще в сентябре-октябре был передан пакет предложений на двух листах, где были в том числе и предложения по формированию этого штаба. Штаб — это уже назревшая необходимость.

— Ответа на него вы не получили?

— Фактически нет. Письмо было передано чиновнику, который не может решать эти вопросы, поскольку не имеет на то полномочий. Это элементарная отписка. Акция — форма привлечения внимания общественности к нашим проблемам.

— Что вы планируете делать дальше?

— Уже есть проект — и он реализуется — по выводу из Петербурга 1 тыс. единиц наиболее подпадающих под налогообложение транспортных средств, это первое. Как корабли ушли из нашего порта, точно так же грузовики будут уходить и уже уходят из города. Второе — есть другие публичные акции. В частности, перевозчиками принято решение при обращении администрации города к членам АСМАП (а у нас, я еще раз повторю, самые экологически чистые транспортные средства, поэтому во время всевозможных шествий и карнавалов используются именно они) больше свои машины не давать. Пускай ездят на КамАЗах. Чад от КамАЗов — как раз подходящий фон для мероприятий, проводимых администрацией города. Думаю, это будет символично. Да, это корпоративный сговор. Но это — еще одна публичная акция. А что вы предлагаете?

— Я ничего не предлагаю. Просто акция 22 декабря была названа предупредительной, а это слово предполагает еще какие-то действия. Я интересуюсь — какие.

— На 10 февраля намечена еще одна всероссийская акция в поддержку перевозчиков, она будет проходить под руководством Цен-

Maket15.qxd 1/18/2005 11:02 AM Page 21

трального комитета профсоюзов, будет включать элементы забастовки. О том, какие конкретно формы она примет, пока говорить рано.

Кроме того, наши иностранные партнеры проинформированы о том, что Петербург — неблагоприятная зона для инвестирования средств. А покуда это так — развития бизнеса здесь не будет. Потому что местные органы власти не в состоянии обеспечить нормальные условия для ведения бизнеса.

— Среди требований, которые выдвигались на этом митинге, — снижение цен на топливо. Вы считаете, что цены на топливо должны регулироваться государством?

— Цены на топливо обязательно регулируются любым государством. Нет ни одного государства, которое не регулировало бы цены на топливо. И есть самые различные механизмы регулирования.

— Я имею в виду, когда задаю этот вопрос, регулироваться путем прямого административного вмешательства. Наверное, они все-таки должны регулироваться какими-то рыночными способами…

— Почему цена на топливо в той же самой Америке не возросла за все это время так, как она возросла в России? Финляндия, казалось бы, страна без нефти — там цена на топливо выросла всего на 6 %. У нас — на 72 %. Там есть механизм регулирования сверхприбыли: сверхприбыль облагается таким налогом, что это становится невыгодным. Объяснением же наших нефтяников я был просто потрясен: поскольку цена на внешнем рынке выросла, значит, для того, чтобы бензин не перетек отсюда туда, здесь тоже нужно поднять цену. Я говорю: «Да, ребята, я понял. А когда там она упала, почему у вас осталась высокой?» — «То, что мы не добираем на внешнем рынке, мы должны добрать на внутреннем, поэтому мы ее еще больше поднимем. То есть, в любом случае мы ее поднимем». Я говорю: «А почему у вас у всех одинаково?» — «Не-не, не одинаково». — «А почему, когда Путин поговорил с Алекперовым две минуты, цены упали, причем у всех? Докажите после этого, что у вас не сговор!»

— То есть, единственный механизм регулирования цен у нас — это если Путин поговорит с главой «Лукойла»… Скажите, среди ваших требований было еще одно: урегулирование норм по весовому контролю и габаритам с европейскими. Можете рассказать об этом подробнее?

— Данная норма состоит из двух составляющих. Первое — в РФ общая масса транспортного средства вместе с грузом не должна превышать 38 тонн, с определенным распределением по осям (не более 10 тонн на ведущую ось). Это связано с тем, что нормы сложились еще в советское время и были рассчитаны на советского же производства автомобили. А по всей Европе — 44. И европейцы порой не понимают наших особенностей и нагружают контейнер по полной программе. Поэтому здесь они вынуждены покупать разрешение для того, чтобы ехать дальше. Вот мы и хотим, чтобы Россия перешла на единые европейские нормы либо хотя бы приблизилась к ним. Приведу такой пример. По просьбе президента Финляндии между Россией и Финляндией установлена норма на общую массу грузовика в 42 тонны. И абсолютно ничего не происходит — ни дороги не разбиты, ни наши здания не разрушены. Соглашение было заключено пять лет назад. Что такое четыре тонны? Вот контейнер общей массой 23 тонны приплывает в финский порт, ложится на русский грузовик — и больше никаких платежей не надо. Когда тот же самый контейнер массой 23 тонны приплывает в петербургский порт, происходит что-то невообразимое с точки зрения здравого смысла. Чтобы вывезти контейнер из нашего порта, надо за две недели до этого подать в Москву заявку на выдачу спецразрешения для перевозки тяжелого груза по городу Санкт-Петербургу с улицы Гапсальской до площади Стачек. И еще заплатить примерно 200 долларов за это спецразрешение, и только после этого поехать. Я не шучу, я говорю совершенно серьезно! И через какой порт поедет после этого перевозчик? Разве имеет право государство допускать, чтобы его порт терял репутацию? Все это должно решаться министерством транспорта. Вот груз и идет не в петербургский порт, а в финляндский. Потому что экспедитору или логисту, который организует эту транспортную цепочку, — зачем ему лишние 200 долларов терять? Зачем ему ждать лишние две недели? Этот вопрос перевозчики поднимают перед нашим министерством в течение пяти лет — и ничего не меняется. Если вы формируете эту услугу сейчас — в нее сразу же нужно закладывать норму в 42 тонны, иначе груз к вам просто не придет. Второй вариант решения этой проблемы: приблизить норму к нормам близлежащих стран. Например, в Эстонии 44 тонны, хотя дороги там точно такие же, построенные еще в советское время. К тому же эта чехарда с разрешениями стимулирует появление различных структур, которые стремятся на ней заработать. У нас сразу же появились весы в Осиновой Роще, появились весы в Шушарах… А вот еще одна русская загадка. Международный грузовик — русский или иностранный — въезжает на территорию России, и его тут же, на границе, взвешивают. Выдается квитанция: вес такой то, по осям такой-то. Вот его взвесили в Брусничном: 36 тонн 29 килограммов. Видите — это отражено в акте? Он доезжает до Осиновой Рощи — весы показывают 38 тонн 400 килограммов. Я понимаю — он сжег бензин, должен стать легче. Но как он может потяжелеть на две с половиной тонны?

— А контрольные весы существуют?

— Контрольные весы показали 37 тонн 600 килограммов.

— Ну согласитесь: есть все же какой-то смысл в контрольных весах.

— До контрольных весов допускают после такого скандала… И это происходит в одном министерстве! Перевозчики уже четыре года поднимают этот вопрос… Чтобы доехать от Торфяновки до Москвы, нужно пройти девять взвешиваний! Четыре структуры имеют право остановить водителя девять раз — РТИ, дорожники, гаишники, таможенники. Поэтому перевозчики предлагают: если грузовик идет под пломбой таможни — выдайте ему на таможне единый сертификат взвешивания, который признавали бы на всей территории России.

Или идет груз, например, из Америки или Малайзии — неважно откуда, везде живут по единым европейским нормативам массы, габаритов, осевых нагрузок. Приходит в Россию — и половину или треть контейнера нужно выкинуть. Но партия уже сформирована!..

Любые взаимоотношения власти с бизнесом должны строиться с учетом того, что это живой организм. Между властью и бизнесом обязательно должен быть диалог, и этот диалог должен быть адекватным, должен вестись на профессиональном уровне. А если этого не будет — общество просто не сможет развиваться. Тогда проиграют все.

Беседовала
Ирина Воробьева

Maket15.qxd 1/18/2005 11:03 AM Page 22

Тест-драйв на вулкане глазами очевидца-II Этна

Новый Iveco Trakker прошел успешные испытания у себя на родине

В ноябре 2004 года на действующем вулкане Этна в Сицилии прошла презентация и тест-драйв новинок компании Iveco, до этого уже показанных на Ганноверском автосалоне — тяжелого внедорожника Trakker и полноприводной версии среднего грузовика Eurocargo. С рассказом Леонида Кацыки об испытаниях Eurocargo наши читатели уже могли познакомиться в предыдущем номере журнала. Теперь мы публикуем вторую часть его рассказа, которая посвящена главному участнику акции — новому вездеходу Iveco Trakker.

Для начала напомню о месте испытаний. Итак, мы находимся в карьере, где добывают вулканическую скальную породу. Вокруг лунный пейзаж: черные камни, застывшие потоки лавы, вершина Этны на горизонте. Высота — около километра над уровнем моря. Тестовая трасса проложена непосредственно по выработкам, маршрут извилистый, весь в крутых подъемах и спусках, есть и пара бугорков по полтора метра высотой и метра по три длиной — для тестирования клиренса и подвески, а заодно и защиту поддона двигателя проверить не помешает. Грунт состоит из осколков породы размером от песчинки до камней диаметром от 20 до 300 миллиметров. То есть типичная внедорожная трасса, идеальная для оценки динамических показателей автомобиля, но явно недостаточная для оценки проходимости. Все российские специалисты в один голос отметили, что для полноценного испытания очень не хватает песчаного карьера, да еще желательно с добавлением глины, чтобы посмотреть, как Trakker будет бороться с нашей действительностью.

Впрочем, и на этом спасибо, — трасса не из легких для любого вездехода.

На тест были предоставлены восемь Trakker'ов с колесными формулами 6x4 и 8x4 с разнообразными самосвальными кузовами разных производителей. На отдельных машинах кузова заполнены щебнем, на других — порожние. Двигатели также разные: на самосвалах установлены Cursor 13 мощностью 380, 440 и 480 л. с. Два типа КПП: классическая 16-скоростная ZF и полуавтоматическая Eurotronic той же ZF. Попробовал оба варианта.

Конечно, никаких особенных отличий в динамике от старого Eurotrakker'а нет — все-таки это то же шасси и тот же двигатель. Разительно отличается кабина. Эргономические показатели кабины Stralis AT соответствуют современным требованием. Легче стало управление, лучше обзор. Информативная панель дает полные данные не только о режимах движения, но и о состоянии всех основных систем. Для грузовика, оснащенного ручной КПП, характерна повышенная проходимость из-за высокого передаточного отношения первой передачи — 16,47. Стартуем медленно и мощно. На такой передаче можно выбраться из любой грязи и даже из болота, не пережигая диски сцепления. Ступени с пятой по седьмую позволяют уверенно двигаться по проселочной дороге с большими спусками и подъемами.

Maket15.qxd 1/18/2005 12:02 PM Page 23

Eurotrakker 8x4

сцепление (педали сцепления просто нет), не давая нерадивому водителю пережигать его в тяжелых режимах движения. Кроме того, на экране отображается не толь-

Наиболее интересным для меня было испытание уже известной по дорожным тягачам в России коробки Eurotronic. На тяжелом Trakker'е 8x4 я попробовал ее впервые. Должен сразу сказать: впечатление незабываемое. Когда такая масса спокойно трогается с места благодаря одному легкому движению джойстика и не менее уверенно набирает ход, повышая передачи без перегазовки, — это впечатляет. Простота управления такая, что даже страшно становится: все-таки это не легковушка, а 41 тонна на четырех осях! Кстати, автоматика не означает низкую надежность — это механика всемирно известной Zentral Fabric, с автоматически переключаемым сцеплением. Большим достоинством Eurotronic является повышенная «дуракоустойчивость»: многие ошибки водителя исправляет автоматика. Она же переключает ко текущая ступень КПП в виде цифры, но и два-три значка, показывающие допустимый диапазон переключения в данном режиме движения. (Например, «5» — текущая передача, «+2» — можно повысить еще на две ступени без ухода в «красную зону», «-1» — можно понизить на одну ступень без критического снижения оборотов.) При торможении автоматика сама понижает ступень КПП до оптимальной. Одним словом, сказка, а не коробка.

О безопасности я вспомнил, подъехав к уже описанному бугорку. Легко взобрался на него, перевалил первым мостом, вторым, ничем не задев о грунт (со стороны это выглядит как движение гусеницы по карандашу), и... ощутил заметное торможение моторным тормозом, который был настроен на режим срабатывания при отпускании педали газа. (Всего режимов три: моторный тормоз включается или при помощи педали тормоза вместе с основной тормозной системой, или отдельным управлением, или при отпускании акселератора.) Этот тормоз великолепно ведет себя на длинном крутом спуске, поддерживая постоянную скорость, которая оптимальна для данной ступени КПП.

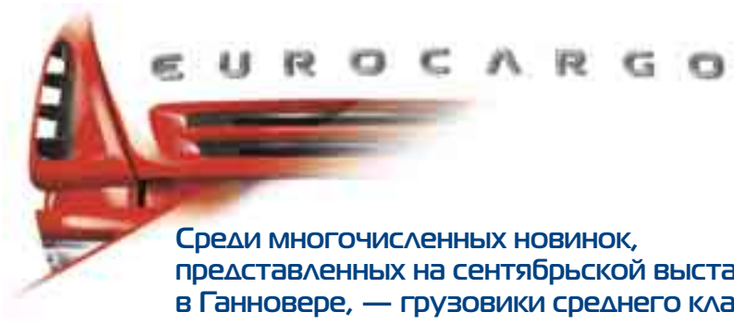
Eurotrakker 6x4

Все участники трест-драйва были единодушны в своих впечатлениях от нового Trakker'а: концерн Iveco еще раз подтвердил свое несомненное лидерство в производстве внедорожных шасси. Нам представили современный тяжелый автомобиль, оптимизированный для движения вне автострад: в карьере, на стройке, в любых других тяжелых условиях эксплуатации.

Леонид Кацыка
«Питертракцентр»
Фото автора

Maket15.qxd 1/18/2005 12:03 PM Page 24

НОВЫЕ ИТАЛЬЯНСКИЕ СЕРЕДНЯЧКИ



Среди многочисленных новинок, представленных на сентябрьской выставке в Ганновере, — грузовики среднего класса Eurocargo от компании Iveco. Сегодня мы расскажем о двух моделях и отдельно остановимся на поставляемой к одной из них кабине.

ПРЕМЬЕРА

Почему они появились

Во всех странах Европы действуют требования для грузовых автомобилей средней грузоподъемности, налагающие ограничения по скорости для автопоездов с полной массой свыше 12 тонн.

Из-за этого многие компании, занимающиеся перевозками грузов, были вынуждены перейти на модели с меньшей грузоподъемностью или на модели большой грузоподъемности с полной массой свыше 16 тонн.

А с января 2005 года в Европе вступает в силу действие директивы ЕСС 2002/85/ЕС, которая предписывает установить на грузовых автомобилях с полной массой от 3,5 до 16 тонн ограничитель скорости, настроенный на значение 90 км/ч.

По этой причине многие транспортные компании, эксплуатировавшие до сих пор автомобили с полной массой 12 тонн, будут вынуждены переходить на автомобили с более высокой грузоподъемностью, не смещаясь при этом в категорию тяжелых грузовых автомобилей. Именно эту задачу и призваны помочь решить две новые модели от Iveco — Eurocargo 140E и Eurocargo 160E.

Большая грузоподъемность при той же массе

140E и 160E заметно разнообразят модельный ряд Eurocargo средней грузоподъемности. Эффективная грузоподъемность первого на полтонны выше, чем у предыдущей модели (130E), а второй обошел своего соседа по линейке (150E) на целую тонну. При этом собственная масса новых моделей практически не увеличилась, из-за чего большая

Maket15.qxd 1/18/2005 11:03 AM Page 25

IVECO

Рожденный странствовать

STRALIS

Stralis – это современная интегрированная транспортная система, отличающаяся высокой производительностью, надежностью и идеальной рабочей обстановкой.

Новаторские мощные и экономичные двигатели Cursor 8, Cursor 10 и Cursor 13, тщательно сбалансированная трансмиссия, ABS и EBS, электронная система управления с мультиплексной организацией обмена данными, аэродинамические характеристики кабины: все это делает Stralis идеальным средством повышения эффективности транспортного процесса.

Среди многообразия транспортных задач практически не существует таких, которые Stralis не смог бы решить.

«« Официальные дилеры IVECO

ПИТЕРТРАКЦЕНТР
СПб, Магнитогорская ул., 17А
т. (812) 326 4689, ф. (812) 326 4678
www.iveco-ptc.spb.ru
e-mail: iveco@inbox.ru

ИВ-Сервис
СПб, Канонерский остров, 41
т./ф. (812) 320 7594, 320 7595
www.iveco-service.ru
e-mail: iv-service@mail.ru
ПРОДАЖА АВТОМОБИЛЕЙ — С-Пб, Московское ш., 233 И, т. - 146-48-28

IV-PARNAS
СПб, пр. Культуры, 44
т./ф. (812) 449 0580, 598 8824
www.iveco.spb.ru
e-mail: trucks@iveco.spb.ru

Maket15.qxd 1/18/2005 11:04 AM Page 26

Новые Eurocargo могут работать на магистралях…

часть полной массы может использоваться для перевозки грузов и повышения производительности.

Еще одна особенность новых моделей чрезвычайно важна с точки зрения эксплуатации: их мосты рассчитаны на бо́льшую нагрузку, что позволяет компенсировать дисбаланс, с которым постоянно встречаются владельцы грузовых автомобилей.

Например, у автокранов (если кран установлен за кабиной) или у автомобилей с холодильной установкой (смонтированной над кабиной) при порожнем пробеге центр тяжести значительно смещен вперед. А вот баланс порожних мусороуборочных машин смещен к заднему мосту. Конструкция новых мостов Eurocargo позволяет им успешно выдерживать большие нагрузки.

У обеих моделей возможны различные конфигурации подвески, и это дает возможность решать разные задачи. У 140E это могут быть параболические или полуэллиптические рессоры (на заказ), задняя пневматическая или полностью пневматическая подвеска. У 160E — параболические рессоры и задняя пневматическая подвеска.

На новые модели устанавливается кабина Eurocargo, представленная в 2003 году. Бесшумная и комфортабельная, с двумя ступеньками для входа, она позволяет легко перемещаться внутри. А там — современный дизайн от Bertone, повышенная комфортность, технологические новинки... Предлагаются короткая (дневная) или длинная (спальная) модификации, а также версия с крышей средней высоты,

…и перевозить грузы по городу

ПРЕМЬЕРА

Maket15.qxd 1/18/2005 11:04 AM Page 27

с одним или с двумя спальными местами.

140E и 160E усовершенствованы также новыми передними дисковыми тормозами и герметизированными подшипниками, которые не требуют регулировки и смазки в течение всего срока эксплуатации.

Новые Eurocargo подойдут как большим автохозяйствам, так и владельцам малого бизнеса — всем, кому нужны машины с хорошей вместимостью и хорошей грузоподъемностью, но кто вынужден был приобретать автомобили массой ниже 12 тонн, чтобы платить меньше налогов и быстрее доставлять грузы. При этом автоперевозчики сталкивались с опасностью перегрузки или были вынуждены делать по два рейса вместо одного, а иногда им приходилось даже отказываться от работы. Теперь у них есть возможность использовать машины с нужной грузоподъемностью, не рискуя подвергнуться штрафу или повредить автомобиль.

Новые автомобили можно использовать для перевозки самых разных грузов: хлебопекарных изделий, скоропортящихся продуктов (требующих холодильных установок) печатных изданий, мебели, отделочных материалов. Если понадобится очистить дороги, вывезти мусор на городскую свалку или смонтировать автокран — во всех этих случаях помощь грузовиков Eurocargo будет весьма кстати.

Полноприводный EUROCARGO и новая кабина

В полноприводной модификации (самостоятельные или с прицепом) выпускаются две модели: 10-тонный 100E с двигателями Tector мощностью от 180 до 210 л. с. и 14-тонный 140E с Tector'ом мощностью от 180 до 240 л. с.

Конечно, жизнь на борту полноприводного автомобиля отличается рядом неоспоримых достоинств. И все это — благодаря новой кабине Eurocargo.

Новая кабина, предлагаемая только в короткой модификации без спального места, отличается от магистральной некоторыми деталями: спереди установлена ступенька для очистки ветрового стекла. Первую (нижнюю) ступеньку можно откинуть вверх, увеличив просвет для преодоления препятствий. Радиатор оборудован защитой.

Бампер изготовлен из стали, как и на машинах с колесной формулой 4x2, на заказ устанавливается защитная сетка для фар. Модернизирован передний буксировочный крюк.

Внутри кабина очень похожа на свою магистральную модификацию: качественное подавление шума и вибрации; эргономичное водительское сиденье с рулевым колесом, регулируемым по высоте и по наклону; органы управления с тактильной связью и приборная панель с дисплеем.

По заказу устанавливается система круиз-контроля, которая не только регулирует скорость, но и обеспечивает более плавное и более точное управление частотой вращения коробки отбора мощности без необходимости нажимать на педаль акселератора. Частота вращения коробки отбора мощности отображается также на дисплее. Для карьерных (строительных) модификаций предусмотрена моющаяся водостойкая отделка. Двухместное пассажирское сиденье в стандартной комплектации будет весьма кстати, если потребуется взять с собой коллег.

Наиболее распространенные области применения этих моделей — уборка снега и разбрасывание соли, гражданская оборона и тушение пожаров. Автомобиль можно использовать как платформу для крана, платформу для антенных работ или бетоносмеситель.

Новая кабина полноприводного Eurocargo

Maket15.qxd 1/18/2005 11:04 AM Page 28

В этом номере мы знакомим вас с белорусско-немецким совместным предприятием «МАЗ-МАН». Созданное в 1997 году концерном MAN Nutzfahrzeuge A.G. и МАЗом, оно ориентировано на производство большегрузных автомобилей для международных перевозок. Если вы решите, что МАЗ-МАН — этакий полуМАЗ-полуMAN, то, пожалуй, ошибетесь. Во всяком случае, одна из последних разработок завода, самосвал с подъемной четвертой осью, заставляет убедиться в том, что представляемая здесь марка — вполне самостоятельный европейский брэнд.

МАЗ-МАН: В ЛУЧШИХ ЕВРОПЕЙСКИХ ТРАДИЦИЯХ

Немного истории

Если бы существовал такой статистический показатель, как количество предприятий — производителей грузовых автомобилей на душу населения или на квадратный километр территории, то Республика Беларусь вполне могла бы занимать по нему первые места в мире. Сегодня в стране, население которой сопоставимо с населением Москвы, а территория немногим превышает площадь Московской области, насчитывается пять предприятий, выпускающих грузовые автомобили. Крупнейшие — Минский автозавод, Минский завод колесных тягачей, Белорусский автозавод в Жодино и Могилевский автозавод.

Не последнее место в этом ряду занимает и СП ЗАО «МАЗ-МАН», созданное в 1997 году концерном MAN A.G. и МАЗом и ориентированное на производство большегрузных автомобилей для международных перевозок. Вот уже второй год подряд предприятие является лидером продаж большегрузных машин в Беларуси.

Седельный тягач 4х2 2004 года выпуска — совсем не тот, что тягач 1998-го

Производственные корпуса МАЗ-МАНа расположены на собственной территории и включают склад запчастей, участок сборки и клепки рам, линию сборки автомобилей (конвейер), участок окончательного контроля, площадку готовой продукции, участок сервисного обслуживания. Конструкторы, специалисты по логистике и маркетингу, менеджеры по сбыту, а также руководители предприятия работают в современном офисном здании, окруженном маленьким лесопарком, в котором обитают живые белки! Едва ли еще какой-то автозавод может похвастать тем, что на его территории расположен уголок дикой природы... А вот МАЗ-МАН может. Предприятие имеет собственную (и весьма обширную) дилерскую сеть и сервисные станции. Одним словом, у него все свое! И МАЗ-МАН нужно воспринимать как отдельный самостоятельный европейский брэнд, а не как полуМАЗ-полуMAN.

Первый автомобиль выехал за ворота совместного белорусско-германского предприятия «МАЗ-МАН» в августе 1998 года. Это был двухосный седельный тягач

Maket15.qxd 1/18/2005 11:04 AM Page 29

Бортовой автомобиль на шасси МАЗ-МАН 630168

для магистральных перевозок. Позже в гамме появились и трехосные версии седельников. Некоторые автомобили с колесной формулой 6х4 предназначались не только для работы с полуприцепами-«фурами», но и для работы со строительными и специализированными полуприцепами. Так модельный ряд пополнился строительными тягачами. В 2001 году МАЗ-МАН продемонстрировал первый в своей истории «сольный» самосвал с колесной формулой 6х4. Сейчас это серийная, весьма популярная модель. Также шасси 6х4 может использоваться для монтажа различных спецнадстроек, например таких, как бетоносмеситель или топливозаправочная автоцистерна. В 2003 году гамма магистральных автомобилей расширилась за счет бортовых грузовиков с колесной формулой 6х2 с подъемной не ведущей третьей осью.

Самый первый автомобиль белорусско-германского СП соответствовал экологическим требованиям «Евро-1». Начиная с 1999 года МАЗ-МАН полностью перешел на двигатели стандарта «Евро-2», так как основными заказчиками были международные перевозчики и транспортные компании. Уже в октябре 2001-го предприятие освоило серийный выпуск тягачей, соответствующих нормам «Евро-3». На МАЗ-МАНы стали ставить 410- и 460-сильные двигатели, репутация которых в профессиональной среде очень высока.

У моторов «Евро-3» доработана система капсулирования, поскольку стандарты «Евро» ограничивают не только уровень эмиссии выхлопных газов, но и шум работающего двигателя, коробки передач, ведущих мостов и шин во время движения и даже громкость, с которой захлопывается дверь. По действующим нормам «Евро-3» уровень шума автомобиля мощностью более 150 кВт не должен превышать 80 дБ. Сертификационные испытания немецкого института TUV показали, что автомобили МАЗ-MAN без проблем вписываются в требования стандарта «Евро-3», в том числе и по шуму.

Седельный тягач МАЗ-MAN 543265 с колесной формулой 4х2 — так назывался автомобиль, первым покинувший ворота совместного предприятия «МАЗ-МАН» в 1998 году. Но МАЗ-MAN 543268 с колесной формулой 4х2, выпущенный в 2004, — это совсем другая машина. Более трех лет назад предприятие отказалось от рамы, поставляемой Минским автозаводом. По чертежам конструкторов СП ее элементы изготавливают на ряде специализированных предприятий, а окончательная сборка происходит в цехах МАЗ-МАНа.

У этой рамы есть одно очень важное отличие. Прежде при производстве рам для грузовиков МАЗ-MAN с колесной формулой 4х2 использовалась технология так называемой «горячей клепки». Она заключалась в следующем: с помощью специального приспособления рабочий нагревал заклепку до определенной температуры, вставлял ее в отверстие и сжимал, формируя головку. Время нагрева и время сжатия контролировалось не автоматикой, а человеком. Малейшее несоблюдение технологии приводило к тому, что отверстие заполнялось не полностью, и соединение быстро разбалтывалось. Естественно, этот недостаток появился в списке претензий эксплуатационников.

Но с переходом на холодную клепку человеческий фактор перестал влиять на качество, по-

Самосвал МАЗ-MAN с подъемной 4-й осью — оригинальная разработка СП ЗАО «МАЗ-МАН»

Maket15.qxd 1/18/2005 11:05 AM Page 30

Шасси 6х4 можно использовать для перевозки и бетона, и горючего

скольку за время формирования головки, изготовленной таким способом, «отвечала» уже автоматика. Гарантия того, что отверстие будет заполнено полностью, — 100-процентная.

Отличается современный магистральный тягач и формой топливного бака, крышка которого теперь закрывается на замок. Давление тормозной системы увеличено до 10 бар, что позволят эксплуатировать тягачи МАЗ-MAN с полуприцепами любых западных производителей. Передние тормоза — дисковые, западноевропейского производства (Wabco, Knorr-Bremse). Абсолютное большинство автомобилей поставляется с двигателями, отвечающими нормам «Евро-3», в то время как первоначально в 1998 году на машинах были моторы стандарта «Евро-1».

Популярность седельных тягачей МАЗ-MAN при международных перевозках постоянно растет, особенно среди транспортных компаний, занимающихся грузоперевозками по Западной Европе. За одиннадцать месяцев 2004-го продано уже 240 таких тягачей.

Лучший внедорожник «Моторшоу-2004»

Особого внимания заслуживает четырехосный самосвал МАЗ-MAN 750268. Во-первых, модель 750268 — это полностью оригинальное изделие, не имеющее хотя бы приблизительных аналогов как среди грузовиков МАЗ, так и среди продукции MAN Nutzfahrzeuge A.G. Во-вторых, этот четырехосник — дебют предприятия «МАЗ-МАН» в качестве производителя нестандартных спецшасси. Самосвал МАЗ-MAN 750268 создан на базе серийно выпускаемого трехосного 21-тонного самосвала MAN 651668. При удлиненной раме база оставлена прежней, что дает высокую унификацию двух моделей и положительно отражается на цене, поскольку четырехосник, сконструированный по МАЗ-МАНовской идее, будет заведомо дешевле четырехосного самосвала аналогичной грузоподъемности, выполненного по классической схеме (две оси впереди и две сзади).

Цена, безусловно, один из важнейших, но все же далеко не единственный фактор, делающий разработку минских инженеров уникальной. Дополнительная четвертая подъемная самоустанавливающаяся ось, включенная в заднюю тележку, придает машине ряд весьма полезных качеств, которыми не могут похвастаться четырехосные автомобили других компоновочных схем.

К традиционным преимуществам подъемной четвертой оси относится возможность увеличения тяговой динамики на подъемах или на скользкой дороге. Когда задняя ось поднимается, то возрастает нагрузка на оставшиеся мосты и сцепные свойства увеличиваются. В данном случае ведущие задние мосты при поднятой последней оси прижимаются к поверхности с усилием не в 26, а в 36 тонн. Правда, это возможно только при скорости до 15 км/ч. Как только автомобиль станет двигаться со скоростью, превышающей 15 км/ч, электроника автоматически опустит заднюю ось.

Не секрет, что около 50 % своего пробега самосвалы ходят порожними. При движении без загрузки поднятая ось самосвала МАЗ-MAN 750268 дает экономию топлива около 2 л на 100 км. Дольше служит и резина.

Профессионалы уже оценили эту машину по достоинству. На Московском Моторшоу-2004 самосвал МАЗ-MAN 750268 стал единственным автомобилем получившим, в престижном конкурсе «Гран-при журнала „Коммерческий транспорт”» сразу два первых приза в двух номинациях. Авторитетное жюри признало четырехосник лучшим внедорожным грузовиком выставки, а также удостоило Специального приза за оригинальность конструкции.

МАЗ-MAN 750268 — только первый этап создания на совместном предприятии нестандартных автомобилей с количеством осей четыре и более, которые будут использоваться не только в качестве самосвалов. Вполне возможно, уже в ближайшем будущем МАЗ-MAN смело можно будет называть белорусским Terberg’ом, а такой статус дорогого стоит!

А это — то же самое шасси 6х2 в составе автопоезда

Самосвальный автопоезд

Maket15.qxd 1/18/2005 11:05 AM Page 31

Планов громадье

В дальнейших планах предприятия — завершение разработки и запуск в серийное производство автомобиля с колесной формулой 8х4 классической компоновки (с двумя передними управляемыми осями), а также автомобилей 8х2 различного исполнения (например, машины для перевозки топлива по дорогам с усовершенствованным дорожным покрытием). На следующий год намечено создать семейство автомобилей повышенной грузоподъемности и тяговых свойств с колесной формулой 10х4 и 10х6.

На базе серийно выпускаемого шасси МАЗ-MAN 630168 с колесной формулой 6х2 с задней подъемной осью, предназначенного для работы в составе тандемных автопоездов повышенной грузовместимости, разработана новая модификация шасси 6х2 с задней неподъемной осью и двускатной ошиновкой. Эта версия имеет систему регулирования нагрузки на ведущий мост, что позволяет увеличить тягово-сцепные качества автомобиля и сократить продажную стоимость за счет большей унификации с автомобилями 4х2.

Также разработана конструкция седельных тягачей с колесной формулой 6х2, с высотой седельно-сцепного устройства 1 150 и 1 250 миллиметров, что способствует увеличению нагрузки на седло.

Так что планов на будущее у завода много, и все они продиктованы реальными рыночными потребностями. Однако первостепенное внимание по-прежнему будет уделяться магистральным тягачам для международных перевозок. Ведь статус Беларуси как транспортного моста между Европой и странами СНГ никто не отменял. Поэтому на очереди — новые современные усовершенствования и разработки, позволяющие республике не отстать от современных международных требований. Не за горами введение норм «Евро-4», и, надо полагать, МАЗ-МАН будет готов к этому событию в срок.

Дмитрий Гладкий,
Ольга Махновет
Фото: СП ЗАО «МАЗ-МАН»

Краткая техническая характеристика самосвала МАЗ-MAN 750268

Колесная формула	8х4
Снаряженная масса, кг	14 500
Масса перевозимого груза, кг	28 000 (29 500)
Допустимые осевые массы, кг:	
передняя ось	7 500 (9 тыс.)
тележка	26 000
подъемная самоуправляемая ось	9 000
Максимальная скорость, км/ч	88 (ограничена электроникой)
Максимальный преодолеваемый подъем, %	25
Минимальный габаритный радиус поворота, м	11,5
Двигатель:	MAN D 2866 LF 31
мощность, л. с.	410
максимальный крутящий момент, Н·м	1 850
Платформа	Прямая, объемом 16,5 — 20 м3

МАЗ – MAN

Белорусско-германское совместное предприятие СП ЗАО «МАЗ-МАН» — завод-производитель современных большегрузных автомобилей европейского класса.

- Седельные тягачи 4х2, 6х4, 6х2;
- Самосвалы 6х4, 8х4;
- Автомобильные шасси 6х2, 6х4, 8х4 для спецтехники;
- Бортовые автомобили 6х2, 6х4.

Автотехника МАЗ-MAN соответствует требованиям Евро-3 (Евро-2).

СП ЗАО "МАЗ-МАН"
220021, Республика Беларусь,
г. Минск, ул. Центральная, 3А
Тел. (+375 17) 2176200; факс 2176201

Отдел сбыта: (+375 17) 2176210, 2176215, 2176214; факс 2176211
Отдел сервиса: (+375 17) 2176247, 2176246, 2176219; факс 2176248

e-mail: sales@maz-man.com.by

htpp:// www.maz-man.by

Maket15.qxd 1/18/2005 11:05 AM Page 32

Вслед за обновленным тягачом Mercedes-Benz Actros концерн DaimlerChrysler представил на международной выставке коммерческого автотранспорта IAA 2004 года в Ганновере новые грузовые автомобили Mercedes-Benz Atego и Axor. В этом номере мы познакомим вас модельным рядом легких и средних грузовиков Mercedes-Benz Atego.

Mercedes-Benz Atego:
обновлен и готов к завоеванию рынка

Семейство коммерческих автомобилей, в котором с первого взгляда узнаются фамильные черты Mercedes-Benz, весьма многочисленно. Теперь все легкие и средние грузовики Atego полной массой от 6,5 до 15 тонн имеют двухосную конструкцию.

Модельный ряд Mercedes-Benz Atego 1222 в основном включает легкие или средние грузовики для развозки грузов. Кроме этого, отдельные версии номинальной мощностью 160 кВт (218 л. с.) могут использоваться для выполнения специальных задач при перевозках на дальние расстояния. По сравнению с 6-цилиндровым двигателем новый мотор обеспечивает дополнительное увеличение полезной нагрузки на 100 килограммов, что в немалой степени улучшает соотношение между собственной и полной массами. Новый 11,99-тонный (!) Atego концерн DaimlerChrysler выводит на рынок именно в тот момент, когда вступает в силу Постановление о введении дорожного сбора с грузовых автомобилей. Хитрость состоит в том, что в документе речь идет о грузовиках массой свыше 12 тонн, таким образом версия 1222, несмотря на высокую полезную нагрузку, не облагается новым дорожным сбором.

Несомненно, это Mercedes-Benz

Уже при первом взгляде на кабину нового Atego легко узнаются знакомые черты семейства грузовых ав-

ПРЕМЬЕРА

Maket15.qxd 1/18/2005 11:05 AM Page 33

томобилей Mercedes-Benz. Выразительная и симпатичная внешность легких грузовиков имеет много общего с дизайном автомобиля Actros второго поколения, премьера которого состоялась два года назад. Широкая лобовая часть капота, V-образная решетка радиатора темного цвета, расположенные под ней фары, боковые обтекатели — все очень похоже на старшего из семейства грузовиков Mercedes-Benz. Трехлучевая звезда, украшающая переднюю часть Atego, немного уменьшена в размерах по сравнению с предыдущей моделью. Это позволило увеличить площадь под ветровым стеклом, на которой можно удобно разместить рекламу фирмы.

Не только современный дизайн

В новом Atego устанавливаются фары с рассеивателями из прозрачного стекла. Современный дизайн фар сочетается с оптимальными техническими характеристиками. Лампы H7 и H1 в фарах ближнего и дальнего света соответственно позволяют более эффективно осветить широкое полотно дороги. В отличие от применявшихся ранее ламп H4, конструкция которых позволяла включать фары ближнего и дальнего света лишь по отдельности, обе системы нового Atego могут работать параллельно — важное преимущество на ночных трассах.

Еще одним достоинством этой технологии является то, что она позволяет переключиться с дальнего на ближний свет в режиме, который щадит глаза и снижает стресс. Можно (в качестве дополнительного оборудования) установить противотуманные фонари. Указатели поворота расположены выше головных фар по левому и правому наружному краю решетки радиатора. Эффектным элементом светового дизайна нового Atego являются желтые лампы указателей поворота под прозрачными рассеивателями из белого стекла.

Усовершенствована и система зеркал. Наружные зеркала заднего вида сдвинуты на 50 миллиметров дальше, что позволяет водителю лучше видеть обстановку сзади и сбоку от автомобиля. Кроме этого, зона видимости значительно увеличена благодаря применению асферических зеркал с улучшенными характеристиками радиуса кривизны. Эти зеркала уже сегодня соответствуют Правилам ЕЭК 71/127 в последней редакции, требования которых о сокращении «мертвой зоны» в скором времени станут обязательными для всех.

Входящие в серийную комплектацию панорамные зеркала передвинуты на другое место с этой же целью. Теперь они устанавливаются на левой и правой стороне автомобиля под основными зеркалами заднего вида.

Говоря о безопасности, которая достигается благодаря улучшенному обзору автомобиля со всех сторон, стоит напомнить и о защите боковых стекол от грязи — ее обеспечивают усовершенствованные обтекатели, размещенные на передней части автомобиля.

Маневрируя в темноте

Улучшенному круговому обзору способствует также рабочий прожектор, аналогов которому, по крайней мере на европейском рынке коммерческого автотранспорта, до сих пор не было. Он расположен перед задней осью и высвечивает узкие проезды и углы, которые нередко таят в себе опасность повреждения автомобиля или ДТП. Сама идея такого дополнительного источника света возникла в результате анализа условий, в которых эксплуатируются грузовики среднего класса в Японии.

Система освещения пространства между передней и задней осью включает два 25-ваттных прожектора, которые размещаются слева и справа. Они включаются при помощи кнопки и освещают зону непосредственно перед ведущей осью, которая обычно остается в темноте. Благодаря этому даже не самые опытные водители легко справляются с маневрированием на слабоосвещенных участках. Благодаря прожекторам удается предотвратить повреждение шин и самого автомобиля. Вспомогательное устройство для облегчения маневрирования предлагается для нового Atego в версии грузовика с бортовой платформой.

Входя, а не карабкаясь

По-прежнему очень популярна низко расположенная входная ступенька Atego. Конструкция кабины, обеспечивающая удобный вход, выход и проход, имеет большое значение для работы на развозном коммерческом автотранспорте, поскольку водителям приходится входить и выходить в среднем по 30 раз за день. Высота пола кабины над дорожным полотном в зависимости от типа автомобиля составляет 818 или 966 миллиметров. У легких версий Atego кабина оборудована одной, а у средних двумя входными ступеньками с подсветкой.

Выбирая на вкус

В кабине Atego водителя и пассажира ожидают полностью обновленные места для работы и — в зависимости от модификации — отдыха. Приборная панель и комбинация приборов, выключатели и кнопки, обивка и материалы — все другое. Многие детали и компоненты например, комфортабельные спальные места в «дальнобойном» варианте кабины, узнаваемы благодаря модернизированному два года назад Actros'у. Например, матрас с независимыми пружинами на нижнем спальном месте и высококачествен-

В некоторых версиях кабин вещевое отделение, как прежде, на стороне водителя

Maket15.qxd 1/18/2005 11:05 AM Page 34

ное реечное основание на верхнем.

Передняя панель предполагает возможность выбора из трех вариантов отделки кабины в зависимости от сферы применения грузовиков:

• В «развозной» версии все основные органы управления компактно сконцентрированы вокруг рабочего места водителя. Справа от сиденья водителя много свободного места. Его можно оставить незанятым — тогда удобно будет проходить к сиденью переднего пассажира — или установить дополнительное сиденье. Ручной тормоз находится справа от сиденья водителя, на моторном туннеле, благодаря чему не загораживается проход.

• В «дальнобойном» варианте, в отличие от базовой версии, гораздо больше вещевых отделений. Кроме того, стояночный тормоз перенесен с моторного туннеля на переднюю панель, что облегчает управление.

• Версия «комфорт» предлагает идеальное рабочее место для водителя-дальнобойщика, укомплектованное абсолютно всем необходимым в дальних переездах. В этой кабине еще более усовершенствована система вещевых отделений, а материалы отделки (в дополнительном варианте) отличаются особенно высоким качеством.

Родство с автомобилем Actros просматривается не только в сиденьях и обивке, но и в обшивке дверей нового Atego. Распределение воздуха осуществляется при помощи дефлекторов. Вся система отопления и вентиляции соответствует техническим стандартам, установленным магистральным грузовиком Actros. Ее основные параметры лишь адаптировали для использования на новом Atego.

Четыре версии

Для нового Atego предлагается большой выбор размеров кабины. В зависимости от сферы применения можно отдать предпочтение: стандартной кабине (S); стандартной кабине с увеличенной на 180 миллиметров длиной; длинной кабине (L); длинной кабине с высокой крышей, внутренняя высота которой составляет 1 910 миллиметров.

Новинкой является модульный принцип организации вещевых отделений. В кабинах с низкой крышей удалось увеличить вещевое отделение поверх ветрового стекла, в кабинах с высокой крышей вещевое отделение располагается на стороне водителя и пассажира, как в прежних версиях. Размещение электронных систем контроля и связи над рабочим местом водителя — общее для всех четырех кабин.

Три двигателя, пять классов мощности

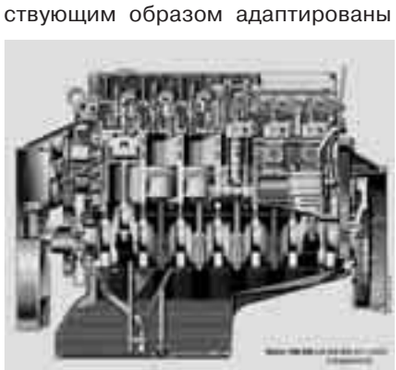
Под кабиной нового Atego работают три базовых версии 4- и 6-цилиндровых двигателей с тремя различными рабочими объемами. Мощность 4-цилиндровых двигателей OM 904 LA с рабочим объемом 4,25 литра составляет 90 кВт (122 л. с., 470 Н·м), 110 кВт (150 л. с., 580 Н·м) и 130 кВт (177 л. с., 675 Н·м). 6-цилиндровые двигатели серии OM 906 LA, как прежде, предлагаются с рабочим объемом 6,37 литра и развивают мощность 170 кВт (231 л. с.) и 205 кВт (279 л. с.). Максимальный крутящий момент составляет соответственно 810 и 1 100 Н·м.

Новинка OM 924 LA

Новинкой в моторном ряду нового Atego является версия 4-цилиндрового OM 924 LA с увеличенным рабочим объемом 4,8 литра. Он развивает мощность 160 кВт (218 л. с.) и максимальный крутящий момент 810 Н·м, что сопоставимо с характеристиками 6-цилиндрового OM 906 LA мощностью 231 л. с., который на 100 килограммов тяжелее.

Двигатель OM 924 LA представляет собой очередной этап эволюции известного турбодизельного мотора OM 904 LA. Благодаря увеличению внутреннего диаметра цилиндра со 102 до 106 миллиметров и установке нового коленчатого вала с длиной хода 136 вместо прежних 130 миллиметров рабочий объем теперь составляет 4,8 литра. Номинальная мощность нового двигателя — 160 кВт (218 л. с.) при 2 200 об/мин. Максимальный крутящий момент 810 Н·м устанавливается в диапазоне от 1 200 до 1 600 об/мин.

По сравнению с базовым двигателем, у которого рабочий объем меньше, новый силовой агрегат имеет целый ряд усовершенствованных компонентов: поршни, шатуны, блок-картер и коленчатый вал новой конструкции. Кроме этого, соответствующим образом адаптированы



форсунки и система впуска, слегка понижена степень сжатия и увеличен турбокомпрессор.

Серия 900

Все двигатели серии 900, устанавливаемые на Atego, отличаются высокими тяговыми характеристи-

Maket15.qxd 1/18/2005 11:06 AM Page 35

ками в нижнем и среднем диапазонах вращения, а также уверенным развитием мощности, что позволяет быстро преодолевать средние и большие дистанции. Этому способствует и полностью электронный механизм газораспределения, обеспечивающий маневрирование автомобиля с точностью до сантиметра на холостом ходу, что существенно облегчает работу водителя при развозке грузов.

Компактные 4-цилиндровые двигатели серии 900, оснащенные техникой Heavy Duty, ни в чем не уступают двигателям с бо́льшим рабочим объемом. Для серии 900 характерны система впрыска с 5- или 6-струйными форсунками, впрыскивание топлива в каждый цилиндр отдельной форсункой, а также электронный газораспределительный механизм. Двигатели соответствуют экологическому стандарту «Евро-3».

9- вместо 12-ступенчатой КПП

В зависимости от устанавливаемого двигателя автомобили комплектуются 6- или 9-ступенчатой механической коробкой передач Mercedes-Benz. На автомобили, предназначенные для выполнения специальных задач, может устанавливаться КПП фирмы ZF.

Вместо 12-ступенчатой трансмиссии с передним редуктором, которой Atego оснащались раньше, теперь устанавливается совершенно новая 9-ступенчатая коробка передач. В основу конструкции G 131-9 положены технические принципы, известные по трансмиссии G 221-9. Новая КПП отличается повышенной экономичностью, даже при установке на самых мощных версиях нового Atego, которые выполняют наиболее трудные задачи, например, при эксплуатации с прицепом или в качестве автопоезда. По сравнению G 100-12 новая коробка на 30 килограммов легче.

Допустимый крутящий момент на входе составляет 1 300 Н·м. Переключение передач G 131 выполняется вручную при помощи гидропневматического привода механизма переключения коробки передач. Эта впервые используемая система имеет преимущества гидравлического привода и требует меньших усилий для переключения передач.

Не отвлекаясь от дороги

Автоматика Telligent в Mercedes-Benz Atego позволяет водителю избежать необходимости работать педалью сцепления (что важно при перевозках на малые расстояния), обойтись без выбора передачи в автоматическом режиме и иметь полный контроль за всеми рабочими режимами (поскольку в любой момент можно выбрать ручной или автоматический режим управления). Считается, что это способствует повышению безопасности движения, поскольку водитель меньше отвлекается от дорожной обстановки.

Для выполнения специальных задач в Mercedes-Benz Atego предлагается 5- или 6-ступенчатая автоматическая коробка передач Allison с электронным управлением, гидротрансформатором и блокировкой гидротрансформатора.

Обширная гамма предлагаемых вариантов трансмиссии и мощные задние мосты с оптимально подобранными передаточными числами позволяют подобрать систему привода в соответствии с профилем задач.

Низкая или высокая?

Особенно низкое расположение кабины и единственную входную ступеньку традиционно относят к достоинствам Atego. Эта конструкция впервые была применена в 1998 году благодаря раме, которая состоит из двух частей и представляет собой фирменную «изюминку» Mercedes-Benz. Низко расположенная впереди (что обеспечивает невысокую посадку кабины), она вместе с тем достаточно высока сзади (как того требуют ходовая часть и кузов).

Z + U — этими буквами обозначают форму профиля лонжеронов рамы. В передней части автомобиля, где монтируются агрегаты и кабина, раму образуют два лонжерона Z-образного профиля, изогнутые вниз по направлению вперед и на внешнюю сторону. В результате расстояние от дорожного полотна до пола кабины составляет всего 818 миллиметров.

Такая конструкция обеспечивает большой запас пространства для установки агрегатов. Благодаря этому удалось отодвинуть 4-цилиндровый двигатель далеко назад, что позволило сделать пол на участке прохода от места водителя к месту пассажира практически ровным.

Z+U — так обозначают форму профилей лонжеронов рамы

Maket15.qxd 1/18/2005 11:06 AM Page 36

При установке 6-цилиндрового двигателя изогнутый на внешнюю сторону Z-образный профиль обеспечивает место для больших жидкостных охладителей наддуваемого воздуха. Помимо прочего, низкое расположение передней части рамы способствует повышению безопасности при фронтальном столкновении: в этом случае рулевой механизм, двигатель и подвеска моста уходят под пол кабины.

Буквой U обозначен классический U-образный профиль задней части рамы, который привинчивается к передней части и оптимально подходит для установки самых разнообразных кузовов.

Все серийные автомобили Atego, а также шасси оборудуют цельным противоподкатным брусом, который устанавливается между осями и обеспечивает полную боковую защиту. Задний противоподкатный брус также является неотъемлемым элементом всей концепции рамы в целом.

Теперь пневматическая

Наряду с листовыми (пневматическими) рессорами Atego могут оснащаться полностью пневматической подвеской. У новых моделей полной массой до 12 тонн задний мост (для которого в качестве опции предлагается пневматическая подвеска) направляется при помощи так называемой поперечной тяги Панара. У автомобилей полной массой от 12 до 15 тонн приводной мост с двумя пневматическими рессорами направляется при помощи устройства Stabilenker, а также расположенного в верхней части рамы треугольного рычага. У Atego с частично или полностью пневматической подвеской пневморессоры, установленные на максимально возможном расстоянии друг от друга, в значительной степени предотвращают качку автомобиля.

Межсервисные интервалы могут быть до 100 тыс. километров

На всех Atego с пневматической подвеской устанавливается электронная система автоматического регулирования дорожного просвета, которая обеспечивает неизменную высоту рамы при любой степени загрузки. С ее помощью осуществляется также управление процессом подъема и опускания шасси для быстрой смены кузова или полуприцепа.

В городе и на магистрали

Во всех сферах, где активно работает Atego (развозка грузов на небольшие расстояния в городе или при перемещении по магистралям), очень важна эффективная тормозная система. Новый Atego оборудован дисковыми тормозами, которые приводятся в действие при помощи тормозной системы с двухконтурным пневматическим приводом (в нем постоянно поддерживается давление на уровне 10 бар). Благодаря этому обеспечиваются короткий тормозной путь и оптимальная устойчивость к фединг при высокой нагрузке на тормоза. Барабанными тормозами на задней оси оснащаются только самосвалы массой выше 12 тонн и полноприводные версии, что связано с риском загрязнения.

Уникальной особенностью нового Atego, оборудованного тормозной системой Telligent, является встроенная противооткатная система. После того, как водитель нажал на педаль тормоза и отпустил ее, тормозное давление в остановившемся автомобиле сохраняется до тех пор, пока не последует хотя бы легкий нажим на одну из трех педалей (сцепления, тормоза или акселератора). Таким образом, предотвращается скатывание автомобиля назад или вперед, например, при остановке на светофоре или на спусках (подъемах).

Техобслуживание

Современные системы на борту Atego обеспечивают межсервисные интервалы, составляющие 100 тыс. километров для дальних грузоперевозок, 60 тыс. километров для перевозок на малые расстояния и 30 тыс. километров при эксплуатации в тяжелых условиях.

Стандартную проверку большинства приборов и систем водитель Atego может выполнить, не сходя со своего рабочего места. Новая разработка (так называемая функциональная проверка) позволяет контролировать такие параметры, как уровень моторного масла, его давление и объем необходимого долива, уровень охлаждающей жидкости и жидкости в бачке стеклоомывателя, а также степень износа тормозных накладок. Система оборудована сигнальными лампами, включающимися при обнаружении неисправности.

Выход на рынок

Новые Atego приходят на смену предлагавшемуся ранее «легкому Atego» полной массой от 6,5 до 15 тонн, чье производство было начато в 1998 году. С осени 2004 года на рынок постепенно выводятся развозные грузовики семейства Mercedes-Benz Atego, отвечающие экологическому стандарту «Евро-3». К середине 2005 года должны появиться Atego с новой технологией дизельных двигателей BlueTec, отвечающие нормам токсичности «Евро-4».

Maket15.qxd 1/18/2005 12:07 PM Page 37

Модель	Двигатель	Мощность	Крутящий момент	Трансмиссия	Полная масса	Колесная база (мм)	Исполнение
Atego 712	OM 904 LA	90 кВт/ 122 л. с	470 Н·м	G 56 - 6	6,5 т	3 320 - 4 220	P,
Atego 715	OM 904 LA	110 кВт/ 150 л. с.	580 Н·м	G 60 - 6	6,5 т	3 020 - 4 220	P, L
Atego 812	OM 904 LA	90 кВт/ 122 л. с.	470 Н·м	G 60 - 6	7,49 т	3 020 - 4 820	P
Atego 815	OM 904 LA	110 кВт/ 150 л. с	580 Н·м	G 60 - 6	7,49 т	3 020 - 4 820	P, L, K, F
Atego 818	OM 904 LA	130 кВт/ 177 л. с.	675 Н·м	G 60 - 6	7,49 т	3 020 - 4 820	P, L, K
Atego 823	OM 906 LA	170 кВт/ 231 л. с.	810 Н·м	G 85 - 6	8.0 т	3 020 - 4 820	P, L, K
Atego 915	OM 904 LA	110 кВт/ 150 л. с.	580 Н·м	G 60 - 6	9,5 т	3 020 - 4 820	P, L, K
Atego 918	OM 904 LA	130 кВт/ 177 л. с.	675 Н·м	G 60 - 6	9,5 т	3 020 - 4 820	P, L, K, AF
Atego 923	OM 906 LA	170 кВт/ 231 л. с.	810 Н·м	G 85 - 6	9,5 т	3 020 - 4 820	P, L, K
Atego 925	OM 906 LA	180 кВт/ 245 л. с.	900 Н·м	G 85 - 6	9,5 т	3 260 - 3 860	F, AF
Atego 1015	OM 904 LA	110 кВт/ 150 л. с.	580 Н·м	G 60 - 6	10,5 т	3 020 - 4 820	P, L, K
Atego 1018	OM 904 LA	130 кВт/ 177 л. с	675 Н·м	G 60 - 6	10,5 т	3 020 - 4 820	P, L, K, A, AK, KO
Atego 1023	OM 906 LA	170 кВт/ 231 л. с.	810 Н·м	G 85 - 6	10,5 т	3 620 - 4 820	P, L, K, A, AK
Atego 1215	OM 904 LA	110 кВт/ 150 л. с.	580 Н·м	G 60 - 6	11,99 т	3 560 - 5 420	P, L, K
Atego 1218	OM 904 LA	130 кВт/ 177 л. с.	675 Н·м	G 60 - 6	11,99 т	3 560 - 5 420	P, L, K
Atego 1222 n. R	OM 924 LA	160 кВт/ 218 л. с.	810 Н·м	G 85- 6	11,99 т	3 620 - 5 420	P, L,
Atego 1223	OM 906 LA	170 кВт/ 231 л. с.	810 Н·м	G 85 - 6	11,99 т	3 560 - 6 260	P, L, K
Atego 1225	OM 906 LA	180 кВт/ 245 л. с.	900 Н·м	G 85 - 6	12,0 т	3 610 - 3 860	F, AF
Atego 1228	OM 906 LA	205 кВт/ 279 л. с.	1 100 Н·м	G 100 - 12	11,99 т	3 560 - 6 260	P, L
Atego 1318	OM 904 LA	130 кВт/ 177 л. с.	675 Н·м	G 60 - 6	13,5 т	3 560 - 5 360	P, L, K, A, AK, LKO
Atego 1323	OM 906 LA	170 кВт/ 231 л. с.	810 Н·м	G 85 - 6	13,5 т	3 560 - 5 360	P, L, K, A, AK, LKO, LS
Atego 1325	OM 906 LA	180 кВт/ 245 л. с.	900 Н·м	G 85 - 6	13,5 т	3 610 - 4 160	F, AF
Atego 1328	OM 906 LA	205 кВт/ 279 л. с.	1 100 Н·м	G 100 - 12	15,0 т	3 560 - 5 360	P, L, F, AF, LS
Atego 1518	OM 904 LA	130 кВт/ 177 л. с.	675 Н·м	G 60 - 6	15,0 т	3 560 - 5 360	P, L, K, A
Atego 1523	OM 906 LA	170 кВт/ 231 л. с.	810 Н·м	G 85 - 6	15,0 т	3 560 - 5 360	P, L, K, A, AK
Atego 1525	OM 906 LA	180 кВт/ 245 л. с.	900 Н·м	G 85 - 6	15,0 т	3 610 - 3 860	F, AF
Atego 1528	OM 906 LA	205 кВт/ 279 л. с.	1 100 Н·м	G 131 - 9	15,0 т	3 560 - 5 360	P, L, K, AK, F, AF

P = шасси с бортовой платформой
L = шасси с пневматической подвеской и бортовой платформой
K = самосвал
AK = полноприводный самосвал

LL = задняя приводная ось с пневморессорами
LS = седельный тягач с пневматической подвеской
B = шасси бетоносмесителя
F/ AF = шасси пожарного автомобиля/ полноприводное шасси пожарного автомобиля

Maket15.qxd 1/18/2005 11:06 AM Page 38

МОТОРНЫЕ МАСЛА

ЭПОХИ НОВОГО СТАНДАРТА

С 5 сентября 2002 года официально вступила в действие новая категория качества — API SERVICE CI-4 — на масла для высоконагруженных дизельных двигателей. Появление этого стандарта на моторное масло вызвано изменениями в конструкции автомобильных дизельных двигателей в соответствии с требованиями понижения токсичности отработанных газов. В частности, в выхлопе двигателей, выпускаемых с 1 октября 2002 года, предусматривается двукратное снижение содержания NO_X (окислов азота) по сравнению с нормами 1998 года.

Необходимо пояснить, что чем выше давление и температура рабочего цикла в цилиндре двигателя внутреннего сгорания, тем больше образуется окислов азота (соединений, оказывающих весьма вредное воздействие на легкие человека). Прежние достижения по снижению уровня NO_X в дизелях были завоеваны за счет изменения конструкции поршней, промежуточного охлаждения воздуха и уменьшения угла опережения подачи топлива. Благодаря перечисленным мерам, которые замедляли процесс сгорания, уровень NO_X в выхлопе был снижен до предела. (За это, правда, пришлось расплатиться снижением экономичности дизелей.) С целью дальнейшего снижения содержания NO_X большинство производителей двигателей были вынуждены использовать схему рециркуляции выхлопных газов (EGR — Exhaust Gas Recirculation). В системах EGR небольшое количество выхлопного газа подается на вход к впускному коллектору, чтобы «разбавить» поступающий воздух (уменьшить количество кислорода). Это понижает давление в камере сгорания и максимальную температуру, поэтому при сгорании образуется меньше вредных окислов азота. Промежуточное охлаждение перепускаемого выхлопного газа улучшает процесс наполнения за счет увеличения плотности воздуха, поступающего в цилиндры, что, в свою очередь, увеличивает мощность двигателя.

С одной стороны, использование перепуска выхлопных газов снижает образование окислов азота и при этом позволяет восстановить экономичность двигателей, а с другой — использование охлажденных выпускных газов создает ряд проблем, которые требуют существенного

Maket15.qxd 1/18/2005 12:07 PM Page 39

улучшения эксплуатационных характеристик смазочного материала.

Во-первых, повышенной антикоррозионной защиты, поскольку охлаждение горячих выхлопных газов приводит к конденсации водяного пара и образованию большего количества коррозионно-активных кислот. Сера, содержащаяся в топливе, при сгорании образует соединения, которые растворяются в водяном конденсате и превращаются в серную кислоту, попадающую через систему впуска в цилиндры двигателя. Для нейтрализации этой кислоты (чтобы предотвратить коррозионный износ) требуется моторное масло с повышенной щелочностью (TBN). Тем более, что в двигателях с EGR допускается использование топлива с содержанием серы до 0,5 % по весу.

Во-вторых, моторное масло API SERVICE CI-4 должно иметь более высокие диспергирующие свойства по сравнению с маслом категории API CH-4, так как снижение максимальной температуры сгорания, ведущее к снижению выделения NO_X, приводит к образованию большего количества сажи из-за уменьшения эффективности сгорания топлива. В двигателях с EGR до 8 — 10 % топлива не догорает и превращается в сажу, часть которой, в конечном счете, попадает в масло. Такое насыщение масла сажей может иметь несколько последствий: повышение вязкости масла (сажа действует как физический загуститель), забивание фильтров и рост абразивного износа. Молекулы моюще-диспергирующих присадок в масле обволакивают частицы загрязнений и не дают частицам сажи слипаться, а пока частицы сажи находятся в мелкодисперсном состоянии, все перечисленные выше последствия проявляются минимально.

И, в-третьих, рабочая температура масла постоянно повышена (до 130 °C), так как охладитель в двигателе работает в два приема, охлаждая сначала детали двигателя, а затем выхлопные газы, что снижает эффективность работы всей системы. Это требует от масла API SERVICE CI-4 более высокой стабильности к термическому окислению — во избежание роста вязкости и образования высокотемпературных отложений.

Все вышеперечисленные свойства тщательно проверяются при аттестации моторного масла на категорию API CI-4. Проводится ряд длительных моторных испытаний на двигателях с EGR, в которых оценивается влияние насыщения сажей масла на износ клапанов, износ цилиндропоршневой группы и подшипников, ресурс фильтров. Дополнительно проверяется высокотемпературная вязкость и холодная прокачиваемость, а также совместимость с материалом манжет. Кроме того, масло API CI-4 должно меньше угорать по сравнению с маслом API CH-4.

Снижение расхода масла API CI-4 (на угар) достигнуто за счет ужесточения такого показателя, как летучесть, т. е. снижения потерь на испарение под воздействием горячих газов (при рабочей температуре 700 °F = 370 °C).

При высокой температуре (150 °C) масло категории API CI-4 должно сохранять вязкость, достаточную для об-

разования пленки между трущимися деталями (не менее 3,5 cP). В процессе производства всесезонных масел SAE xW-30 возникает проблема совмещения противоположностей, так как для поддержания низкой летучести и высокотемпературной вязкости (HTHS) предпочтительно использовать масла с высокой вязкостью, а для легкого проворачивания двигателя в мороз нужна малая вязкость. Тонкая балансировка между этими условиями заставляет использовать особо высококачественные базовые масла с высоким индексом вязкости — гидрокрекинговые или синтетические.

Эффективность прокачки масла в двигателе, запускаемого в мороз, оценивается при температуре –20 °C путем измерения вязкости масла, содержащего 5 % сажи.

И, в дополнение, в новом стендовом тесте проверяется совместимость масел API CI-4 с четырьмя обычно используемыми материалами уплотнений — нитрилом, силиконом, полиакрилатом и фторуглеродным материалом.

Особо следует отметить что, хотя масла API CI-4 разработаны для дви-

Maket15.qxd 1/18/2005 11:07 AM Page 40

гателей с системой перепуска отработанных газов, они также обеспечивают лучшую защиту и для обычных дизелей (без EGR) и, полностью заменяя все ранние спецификации API CH-4, CG-4 и CF-4, могут применяться в двигателях, для которых указаны масла этих категорий. Масла API CI-4 значительно превосходят все перечисленные выше по следующему ряду эксплуатационных свойств:

- насыщение сажей меньше влияет на вязкость масла;
- усилена защита против преждевременной блокировки масляных фильтров;
- усилена защита от износа деталей двигателя, особенно головки шатуна ;
- усилена защита против коррозии подшипников;
- лучше показатели окислительной стабильности при высокой температуре;
- меньше расход масла (на угар);
- лучше защита двигателя при холодном запуске (лучше холодная прокачиваемость);
- увеличен ресурс уплотнений.

Ужесточение норм по токсичности отработанных газов относится и к получившим в последние годы большое развитие бензиновым двигателям с непосредственным впрыском. Появилась потребность в топливе со сверхнизким содержанием серы и необходимость в специальном нейтрализаторе окислов азота (NO_X), что резко повысило стоимость производства и эксплуатации. Именно эти проблемы стали причиной разработки фирмой Opel системы Twinport для моторов серии Ecotec объемом до 1,6 литра и четырьмя клапанами на цилиндр. Ее конструкция предусматривает заметную (до 25 %) рециркуляцию отработавших газов через один из впускных каналов цилиндра, что исключает интенсивное образование окислов азота.

С другой стороны, с помощью моторного масла последних поколений можно «модернизировать» подержанные импортные и даже отечественные двигатели, так как правильно выбранное высококачественное масло заметно улучшает их работу. В качестве примера можно привести отечественные двигатели ГАЗ, для которых характерно значительное сажеобразование — некачественное топливо и газообмен всего через два клапана на цилиндр снижают качество сгорания не меньше, чем система перепуска выхлопных газов. С учетом того, что многие российские виды топлива вырабатываются из сернистых сортов нефти, вполне понятно, почему использование масла 76 Guardol QLT API SERVICE CI-4/SL (ранее API CH-4/SJ) значительно повысило ресурс и надежность работы высоконагруженных бензиновых двигателей. Экономическая эффективность использования масла этой марки с вязкостью SAE 15W-40 летом и 10W-30 зимой подтверждена опытом многолетней эксплуатации маршрутных такси марки «Газель» на одном из предприятий Санкт-Петербурга.

Качественные смазочные продукты, выпускаемые крупными фирмами по американским, европейским или японским стандартам, являются интернациональными и могут успешно применяться в любой технике, вне зависимости от страны-производителя. В подтверждение этому уже появилась продукция, соответствующая международному стандарту для дизельных масел — Global DHD-1. Этот документ, являющийся совместным трудом американских, европейских и японских производителей автомобилей, объединяет ключевые эксплуатационные требования «удельных» спецификаций API CH-4, ACEA E5 и JASO DH-1 и был опубликован еще в феврале 2001 года как стандарт на перспективу. Крупные нефтепереработчики, как правило, разрабатывают новые смазочные продукты «с запасом на будущее». Например, новые масла марок 76 Royal Triton QLT и 76 Guardol QLT намного превзошли API CI-4 и «вписались» в спецификацию Global DHD-1. Такие моторные масла являются продуктом высоких технологий и на данный момент выпускаются в ограниченном ассортименте только мировыми лидерами в производстве смазочных материалов.

Владимир Павлюшнев,
канд. техн. наук, член SAE

Maket15.qxd 1/18/2005 12:15 PM Page 41

ВИЗИТКИ
КАЛЕНДАРИ
ОФСЕТНАЯ ПЕЧАТЬ
ЛИСТОВКИ
БУКЛЕТЫ
ЦИФРОВАЯ ПЕЧАТЬ
КАЛЕНДАРИ, ВИЗИТКИ,
ЛИСТОВКИ, БУКЛЕТЫ, ПЛАКАТЫ, КАЛЕНДАРИ-ТРИО
ДИЗАЙН СТУДИЯ
НАРУЖНАЯ РЕКЛАМА

197084, Санкт-Петербург,
Московский пр., 104, оф. 417
Т./ф. 388-8100
E-mail: adv@gruzavto.ru
gruzavto@skylink.spb.ru

Maket15.qxd 1/18/2005 12:16 PM Page 42

№	Модель	Год	Л/С	Характеристики	Цена	Организация
Седельный тягач						
1	**Renault- G300**	1990	300 л. с.	Globetroter /желтый /	11.000 $	8-911-244-0380, 973-23-98
2	**Scania-R144**	2000	460 л. с.	Кепка /белый /	39.500 е	8-911-244-0380, 973-23-98
3	**Scania-R124**	1999	400 л. с.	Высокая /зеленый /	37.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
4	**Volvo FH12**	1996	340 л. с.	Globetroter /оранжевый/	26.500 е	8-911-244-0380, 973-23-98
5	**Man-19.403**	1998	400 л. с.	Comandor /белый /	28.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
6	**Scania-R114**	2000	380 л. с.	Кепка /белый/	38.500 е	8-911-244-0380, 973-23-98
7	**Man-19.414**	2000	400 л. с.	Comandor /синий /	38.000 е /2 шт./	8-911-244-0380, 973-23-98
8	**Freightliner-FLC**	1998	530 л. с.	Капотный /вишня /	33.000 $ /Канада/	8-911-244-0380, 973-23-98
9	**Volvo FH-12**	1999	380 л. с.	Globetroter /белый/	38.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
10	**Volvo-64T**	1999	330 л. с.	Капотная /коричн./	42.000 $ /Канада /	8-911-244-0380, 973-23-98
11	**Volvo FH-12**	1998	460 л. с.	Globetroter XL /синий /	34.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
12	**Volvo FH12**	1994	380 л. с.	Globetroter /белый/	23.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
13	**Daf XF-95**	1998	380 л. с.	Space Cab /зеленый /	30.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
14	**Freightliner- FLC**	1998	370 л. с.	Капотный	34.500 $ /Канада/	8-911-244-0380, 973-23-98
15	**Scania-R113**	1996	320 л. с.	TopStrimLine	21.500 е	8-911-244-0380, 973-23-98
16	**Volvo F-12**	1992	400 л. с.	Кепка /белый/	13.500 е	8-911-244-0380, 973-23-98
17	**MAN-17.322**	1995	320 л. с.	Низк. /серый /	13.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
18	**Volvo FH-12**	1998	420 л. с.	Globetroter XL /белый/	33.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
19	**Freightliner-Cent.**	1998	530 л. с.	Капотный	36.500 $ /Канада/	8-911-244-0380, 973-23-98
20	**Volvo FH-12**	1999	420 л. с.	Globetroter	38.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
21	**Volvo FH-12**	1999	380 л. с.	Globetroter /красный/	38.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
22	**Scania-R113**	1994	360 л. с.	Кепка /синий/	16.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
23	**Volvo FH-12**	1999	420 л. с.	Globetroter /бело-зеленый/	38.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
24	**Man-19-403**	1998	400 л. с.	Низк. /белый/	26.500 е	8-911-244-0380, 973-23-98
25	**Volvo FH-12**	1995	380 л. с.	Globetroter /черный/	23.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
26	**Volvo FH-12**	1998	380 л. с.	Globetroter /желтый/	32.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
27	**Volvo- T64**	1998	420 л. с.	белая	37.500 $ /Канада/	8-911-244-0380, 973-23-98
28	**Freightliner-FLD**	1998	370 л. с.	синий	36.500 $ /Канада/	8-911-244-0380, 973-23-98
29	**Volvo FH-12**	1999	420 л. с.	Globetroter /белый /	38.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
30	**АБС-10**			на шасси МЗКТ 692371	2 400 000 руб.	388-1732 Транс-импорт
31	**МЗКТ 692374**				2 052 000 руб.	388-1732 Транс-импорт
Фургоны						
1	**Volvo FL-618**	2001	220 л. с.	7 т. Фургон /термос,спальник/	30.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
2	**MAN-8.163 LC**	1998	155 л. с.	3 т. Фургон /тент,лифт,спальн./	21.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
3	**Daf-95**	1991	360 л. с.	15 тю. Фургон /тент/	17.500 $	8-911-244-0380, 973-23-98
4	**Man-17.232**	1996	230 л. с.	10 т. Фургон /холодильн./	22.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
5	**Scania-R113**	1991	320 л. с.	15 т. Фургон /термос/	17.500 е	8-911-244-0380, 973-23-98
Полуприцеп тентованый						
1	**Trouillet**	1995	90 м^3	ворота,борт,палетник	16.500 е	8-911-244-0380, 973-23-98
2	**Berger**	2000	105 м^3	красный /R 19,5/	22.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
3	**Bartoletti**	1992	90 м^3	Серый,воздух,утепленн.	12.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
4	**Krone**	1994	86 м^3	красный /воздух/	12.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
5	**Schmitz**	1993	86 м^3	синий /воздух /	10.700 е	8-911-244-0380, 973-23-98

Maket15.qxd 1/18/2005 12:16 PM Page 43

№	Модель	Год	Л/С	Характеристики	Цена	Организация
5	**Kotschenreuther**	1996	90 м3	желтый /ворота,воздух/	15.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
6	**Wilson**	1995	86 м3	синий /воздух/ штора	13.500 е	8-911-244-0380, 973-23-98
7	**Schmitz**	1998	90 м3	синий /воздух/	17.800 е	8-911-244-0380, 973-23-98
8	**Krone SDP27**	1998	92 м	Серый /штора/	15.700 е	8-911-244-0380, 973-23-98
9	**П/пр.-тент Маз-933001**	1996	84 м3	2-осн.	7.000 $	8-911-244-0380, 973-23-98
10	**Schmitz**	1995	88 м3	синий /воздух /	13.500 е	8-911-244-0380, 973-23-98
	Полуприцеп рефрижератор					
1	**Schmitz**	1996	33 пал.	Termoking-SMX	25.500 е	8-911-244-0380, 973-23-98
2	**Gray Adams**	1994	33 пал.	Термос, 3 шт	15.700 е	8-911-244-0380, 973-23-98
3	**Stena**	1995	33 пал.	Termoking-SMX	23.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
4	**Pacton**	1990	32 пал	Carier EvroFenix	16.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
5	**Massey**	1993	32 пал	Termoking -SB3	16.700 е	8-911-244-0380, 973-23-98
7	**Schmitz**	1987	30 пал.	Termoking	11.000 $	8-911-244-0380, 973-23-98
8	**SNV**	1998	33 пал.	Termoking-SMX	26.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
9	**Schmitz**	1996	33 пал.	Termoking-SMX	25.500 е	8-911-244-0380, 973-23-98
10	**York**	1991	30 пал.	Termoking-SB1	10.500 $	8-911-244-0380, 973-23-98
11	**Pacton**	1995	33 пал.	Termoking-SMX	23.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
12	**Schmitz**	1994	33 пал.	Termoking-SMX	23.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
13	**Schmitz**	1994	33 пал.	Termoking-SMX	23.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
14	**HFR**	1996	33 пал.	Termoking-SMX, 2 шт.	25.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
15	**Lamberet**	1991	32 пал.	Termoking-SB3	17.500 е	8-911-244-0380, 973-23-98
16	**Gray Adams**	1990	32 пал.	Carier EuroFenix	15.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
17	**Lamberet**	1994	33 пал.	Термос	15 .000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
18	**Schmitz**	1994	33 пал.	Termoking-SMX	24.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
19	**Schmitz**	1998	33 пал.	Carier Maxima	26.500 е	8-911-244-0380, 973-23-98
20	**Schmitz**	2001	33 пал.	Carier Maxima	37.500 е	8-911-244-0380, 973-23-98
21	**Gray Adams**	1994	32 пал.	Termoking-SMX	19.500 е	8-911-244-0380, 973-23-98
22	**Fruehauf**	1993	33 пал.	Carier Fenix	17.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
23	**Schmitz**	1988	32 пал.	Termoking-SB2	16.500 е	8-911-244-0380, 973-23-98
24	**Gray Adams**	1993	32 пал.	Carier Tunderberd	13.500 е	8-911-244-0380, 973-23-98
25	**Gray Adams**	1990	30 пал.	Termoking-SB2	12.500 е	8-911-244-0380, 973-23-98
26	**Gray Adams**	1989	30 пал.	Carier Tunderberd	12.500 е	8-911-244-0380, 973-23-98
27	**Schmitz**	1996	33 пал.	Termoking-SMX	25.500 е	8-911-244-0380, 973-23-98
28	**Gray Adams**	1991	33 пал.	Termoking-SB3	16.500 е	8-911-244-0380, 973-23-98
29	**Schmitz**	1989	30 пал.	Carier	11.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
	Прочие					
1	**П/пр.-самосвал**	1987	2-осн.	27 тонн	10.000 $	8-911-244-0380, 973-23-98
2	**П/пр.-самосвал**	1995	2-осн.	воздух	19.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
3	**Конт. площадка**	1995	3-осн.	воздух раздвиж., 3 шт.	10.500 е	8-911-244-0380, 973-23-98
4	**Конт. площадка**	1991	3-осн.	воздух	13.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
5	**Прицеп Floor**	1991	2-осн.	Тент	9.000 $	8-911-244-0380, 973-23-98
6	**П/пр.-цистерна**	1991	2-осн.	битумная	15.500 е	8-911-244-0380, 973-23-98
7	**П/пр.-цистерна**	1972	3-осн.	Пищевая /20 куб/	8.000 е	8-911-244-0380, 973-23-98
8	**МАЗ-53366**	1997	2-осн.	Одиночка /Тент/	9.000 $	8-911-244-0380, 973-23-98

Maket15.qxd 1/18/2005 12:16 PM Page 44

ГРУЗАВТО
gruzavtogroup

СЕРВИС

РЕМОНТ АМЕРИКАНСКИХ ТЯГАЧЕЙ

- Компьютерная диагностика электронных систем двигателя
- Капитальный ремонт двигателей Cummins, Caterpillar и Detroit Diesel любой сложности
- Ремонт турбин, компрессоров, ГУР, топливных насосов
- Установка дополнительных топливных фильтров
- Ремонт и обслуживание ходовой части

т. (812) 926-26-63

РЕМОНТ ЕВРОПЕЙСКИХ ТЯГАЧЕЙ И ПРИЦЕПОВ

- Техническое обслуживание и ремонт ходовой части прицепов и полуприцепов с осями BPW, SAF, ROR, FRUEHAUF
- Диагностика и ремонт тормозных элетронных систем ABS, EBS, ECAS, фирм Wabco, Knorr-Bremse, HALDEX (GRAV)
- Ремонт дисковых тормозов

Санкт-Петербург,
Московское шоссе, 233, лит. 3

т./ф. (812) 146-46-48

Maket15.qxd 1/18/2005 12:23 PM Page 45

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

ЧП "Клягина
ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ
по России и СНГ
Сборные грузы от 1 кг до 20 т.
Свой транспорт – Mercedes-Benz.
Страхование грузов. Москва – ежедневно.
СПб, ул. Софийская, 17, оф. 316, тел. 326-05-33

ООО «Ярус»
✓ Предлагает услуги по доставке любых грузов по всей России
✓ Приглашаем к сотрудничеству владельцев автотранспорта
(812) 320-7055, 320-7054
E-mail: jarus@bk.ru

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ
тел.: (812) 373-7990
373-1900
факс: (812) 373-8409
ООО «Руслан»
Санкт-Петербург
п. Шушары,
Московское ш., уч. 25
офис: (МТС) 8-911-936-5221
E-mail: Logistic@asc-ruslan.ru
www.asc-ruslan.ru

ОБОРУДОВАНИЕ

TRANSTECHSERVICE
ТРАНСТЕХСЕРВИС
ДЛЯ ГРУЗОВЫХ АВТОМАШИН
Балансировка HOFMANN
Шиномонтаж
Стенды сход-развал
Контрольно-испытательное оборудование
СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЯ НА ОБОРУДОВАНИЕ
Мойки в/д
Пылесосы
Поломоечные и подметальные машины
Санкт-Петербург, 8-я линия В. О., 61
Тел./факс: (812) 331-3671, 331-1681
Москва, (095) 744-0624
ttsspb@ttsauto.ru www.ttsauto.ru

СТОРМ
ПОДЪЕМНОЕ, ШИНОМОНТАЖНОЕ, БАЛАНСИРОВОЧНОЕ, КОНТРОЛЬНО-РЕГУЛИРОВОЧНОЕ, МОЕЧНОЕ, РЕМОНТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ, КОМПРЕССОРЫ, ИНСТРУМЕНТ.
194223 СП, ул. КУРЧАТОВА, 10
552-7437,
552-8440, 552-2303
WWW.STORMBALANS.RU

BALDWIN FILTERS
"Центр фильтров"
Официальный дистрибьютер
Тел. (812) 320-82-80, факс (812) 320-82-85
E-mail: centerf@mail.wplus.net

АВТОЗАПЧАСТИ
Стартеры и генераторы
на все виды иномарок: легковые, грузовые и спецтехнику
Оптом и в розницу
С.-Пб., ул. Садовая, д. 112/114, тел.: 325-89-50, 114-09-98
С.-Пб., пр. Обуховской обороны, д.69, тел. – 567-91-17

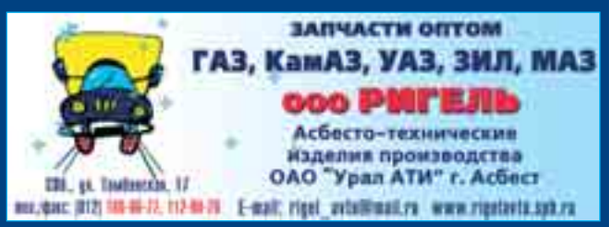
ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ, ТО

"ЕВРО-ПАРТС" т. 327-04-81
РАЗБОРКА ГРУЗОВЫХ ИНОМАРОК
RENAULT DAF SCANIA VOLVO IVECO SISU MAN Mercedes-Benz
С.-Петербург, Московское шоссе, 15-А лит.Б

РЕМОНТ
импортных
ПРИЦЕПОВ
BPW, ROR, SAF и др.
ТЯГАЧЕЙ
Volvo, Scania, Mercedes — двигателей, КПП и др.
ЗАПЧАСТИ
Московское шоссе, д. 13, оф. 11
т. (812) 326-79-37, 122-79-74
E-mail:newcom-spb@mail.ru

Maket15.qxd 1/18/2005 11:09 AM Page 46

ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ, ТО



Maket15.qxd 1/18/2005 12:18 PM Page 47

ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ, ТО

АВТОКАМА
РОССИЯ
ЗАПЧАСТИ
VOLVO BPW
SCANIA SAF
MB FRUEHAUF
MAN ROR
Санкт-Петербург, ул. Рощинская, 48, тел. (812) 103-1285, факс (812) 103-1287
В. Новгород, пер. Полевой, 1Б, тел. (816) 144-444, факс (816) 815-214

СТАРТЕРЫ
ООО"Гелиос"
АВТОПРОМГРУПП
на все виды иномарок
ГЕНЕРАТОРЫ
легковые, грузовые и спецтехнику иностранного производства
БОЛЬШОЙ ВЫБОР. ГАРАНТИЯ 3 ГОДА. КОМПЛЕКТУЮЩИЕ
ПРОДАЖА • РЕМОНТ • ОБМЕН
СТЕНДОВАЯ ДИАГНОСТИКА – БЕСПЛАТНО
т. (812)314-8685, т./ф. (812)314-8696 Работаем с 9⁰⁰ до 21⁰⁰ без выходных
WWW.STARTER.RU
Исаакиевская пл., ул. Якубовича, д.2, E-mail:spb@starter.ru

E-mail: Info@leader-auto.ru
Mercedes-Benz
ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВОЙ ТЕХНИКИ
CONTITECH® PAGID
СПб, пр. 9 января, д. 21 (без выходных)
Тел.: (812) 173-8370, 380-1297

ООО "Командор-Авто"
Фонари MAN, Mercedes, Volvo марки "Sertplas"
Пневморессоры MAN, Mercedes, Volvo марки "US"
Стяжки груза с трещоткой 8т, 10т
Запчасти к грузовым иномаркам
ул. Проф. Качалова, 11, оф. 806
т.: 102-3150, 102-3151, 102-3152
www.comandor-auto.km.ru

Официальный дистрибьютер AIRFIL FINLAND "Центр фильтров"
Тел. (812) 320-82-80, факс (812) 320-82-85
E-mail: centerf@mail.wplus.net

РАДИАТОРЫ
ВСЕХ СИСТЕМ ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И СПЕЦТЕХНИКИ
НОВЫЕ И ВОССТАНОВЛЕННЫЕ
• В Т. Ч.: ОСНОВНЫЕ РАДИАТОРЫ
• ИНТЕРКУЛЕРЫ
• РАДИАТОРЫ КОНДИЦИОНЕРОВ
• РАДИАТОРЫ ОТОПИТЕЛЕЙ
термомуфты
(812) 375-3452, 939-7684, 969-9761

Truck & Trailer Parts
195009 Санкт-Петербург, ул. Михайлова, д. 8
Тел./факс: (812) 591-7671, 8-901-302-5640, 8-901-302-9532
e-mail: info@tt-parts.ru http://www.tt-parts.ru
• со склада в Санкт-Петербурге запчасти на европейские грузовики и прицепы
• срочная доставка из Финляндии
GRANTEX SKF TIMKEN SIDEM

ООО "СТАРТЕР"
СТАРТЕРЫ И ГЕНЕРАТОРЫ
Ремонт, обмен и комплектующие на грузовые а/м и спецтехнику
пр. Маршала Жукова, д. 21, лит. А, секц. 34 Тел. 324-43-20
Северный пр-т, д. 3, секц. 10 Тел. 115-38-08

"БЭТЭРИС"
Официальный дилер завода "Источник тока Курский"
1300 ЕН при -25° С
ИСТОК
Емкость от 55 до 190 а/ч
Любая полярность
Гарантия завода 24 месяца
Херсонская ул., 19 Тел./ф.: (812) 274-3891, 274-6122
E-mail: beteris@mail.wplus.net, www.batteries.com.ru

ДОГМА
АКСЕССУАРЫ
СВЕТОТЕХНИКА
ОПТ-РОЗНИЦА
ЗАПЧАСТИ к грузовым иномаркам
ШИРОКИЙ АССОРТИМЕНТ
e-mail: dogma_ux@mail.ru Тел./факс - (812) 541-9151
Санкт-Петербург, Полюстровский пр., д.59, павильон № 4

Maket15.qxd 1/18/2005 12:20 PM Page 48

ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ, ТО

NEW!
ГРУЗОВОЙ ЭВАКУАТОР
т.: 382-5811

Автопром
ГРУППА КОМПАНИЙ
ДВИГАТЕЛИ, КПП, РЕДУКТОРЫ
к отечественным грузовикам, прицепам и спецтехнике
ОПТОВЫЕ ЦЕНЫ
198216, Санкт-Петербург, Ленинский пр., д. 140, т.: (812) 330-2571,
т./факс: (812) 103-1200 E-mail: avtoprom-service@list.ru

ООО «МЕГАПОЛИС»
АВТОРЕМОНТ
КАМАЗ
МАЗ
ЗИЛ (Бычок)
ГАЗ
ГАЗель
тел. 388-28-56

СТАРТ СЕРВИС
ГЕНЕРАТОРЫ, СТАРТЕРЫ
ДЛЯ ИНОМАРОК ГРУЗОВЫХ, ЛЕГКОВЫХ, СПЕЦТЕХНИКИ
РЕМОНТ, ПРОДАЖА, ОБМЕН, КОМПЛЕКТУЮЩИЕ
СПб, Новгородская ул., 8, тел./факс: (812) 271-1807, 380-9224
СПб, пр. Энергетиков, 65, тел.: (812) 970-5144
СПб, пос.Шушары, а/с "Бадаево", тел./факс: 115-6597

ООО «ЛИС»
Продажа клиновых ремней к грузовым автомобилям и автобусам.
Автозапчасти к автобусам отечественного и импортного производства.
т./ф.: 322-03-98, т. 967-67-95
E-mail: post@mail.wplus.net

ТУРБОЛАЙН
ТУРБОКОМПРЕССОРЫ
2%!

ООО «Аксели-авто»
Ремонт и переоборудование импортных грузовых автомобилей полуприцепов, изотермия, КПП, ходовая.
Санкт-Петербург, Автобусная ул., 6
Т./ф: (812) 302-1668; т.: (812) 924-4730, 973-1589
E-mail: Aks-auto@mail.ru

РЕМОНТ ТОПЛИВНОЙ АППАРАТУРЫ ДИЗЕЛЕЙ
КОМПЛЕКС УСЛУГ ЗА ОДИН ДЕНЬ
MAN
SCANIA
DAF
VOLVO
MB

РЕМОНТ
грузовиков, п/прицепов и микроавтобусов
угол Октябрьской наб. 42 и ул. Дыбенко
т.: 972-1612, 587-1616

СТАРТЕРЫ
АМГ ДЛЯ ИНОМАРОК
РЕМОНТ - 1 ЧАС!
325-03-77
320-88-72
166-05-71
954-10-84
ГЕНЕРАТОРЫ

ООО "ТРАК ТАЕРС"
НАВАРКА
Импортных грузовых покрышек холодным способом
(R17,5; R19,5; R20; R22,5; R24,5)
ПРОДАЖА
Наварных грузовых автопокрышек на импортных каркасах
Материалы лучших зарубежных производителей
СПб, ул. Фаянсовая, 26 тел.: (812) 567-39-91, 935-61-33

АВТОПЛАСТИК
ул. Днепропетровская, д. 10
т. 166-65-47, 8-911-911-2633
Ремонт пластиковых элементов кузова:
- бамперов (пластик, стеклопластик)
- стеклопластиковых элементов большегрузных автомашин и их покраска
- радиаторов, корпусов фар
- аэрография

Mercedes-Benz
ГРУЗОВОЙ СЕРВИС
SAF
СПб, пр. 9 января, д. 21
без выходных
Тел.: (812) 172-8474; 173-2895

ВСЕ ВИДЫ РЕМОНТА
ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ (двигатель, КПП, редуктор, ходовая)
ПРИЦЕПОВ И ПОЛУПРИЦЕПОВ
ЗАКЛЮЧАЕМ ДОГОВОРА НА ОБСЛУЖИВАНИЕ
СПб., ул. Бестужевская, 2а Тел. (812) 952-5441, 974-12-22

СКАНТРАНССЕРВИС
SCANIA
ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ РЕМОНТ АГРЕГАТОВ

CLASSIFIED