Сохраним детям чистый воздух

Смазочные материалы Тексако Ursa применяются в дизельных двигателях грузовых и легковых автомобилей, оборудованных системами SCR, CRT, EGR, DPF (требования Euro I, II, III, IV), что позволяет снизить количество вредных выбросов в атмосферу.

Товар сертифицирован.

Ursa®

МОТОРНЫЕ МАСЛА ДЛЯ ТЯЖЕЛОЙ ТЕХНИКИ

Представительство в Российской Федерации:
ШевронТексако Лубрикантс СНГ / Тел. + 7 (495) 544 5556 / salestexaco@chevron.com

TEXACO

Официальные дистрибьюторы Тексако: Москва "ТД Интен" (495) 149-77-34, "Б.э.К.Ойл" (495) 105-50-26. **Санкт-Петербург:** "КСМ Ойл Сити" (812) 336-41-91, "Текс.Оил" (812) 301-12-03. **Санкт-Петербург, Пушкин:** "Гудвил Холдинг" (800) 200-23-78. **Великие Луки:** (81153) 5-13-10. **Ухта:** (82147) 7-77-25. **Мурманск:** (8152) 433-849. **Смоленск:** (4812) 41-82-22. **Тверь:** (4822) 32-38-60. **Ярославль:** (4852) 32-09-77. **Владимир:** (4922) 33-55-04. **Нижний Новгород:** (8312) 75-85-25. **Брянск:** (4832) 57-39-78. **Белгород:** (4722) 26-42-97. **Воронеж:** (4732) 79-82-05. **Калуга:** (4842) 59-34-72. **Курск:** (4712) 55-44-75. **Липецк:** (4742) 34-38-04. **Орёл:** (4862) 72-62-25. **Рязань:** (4912) 45-82-37. **Тамбов:** (4752) 53-46-40. **Волгоград:** (8442) 67-0087. **Ростов-на-Дону:** (8632) 35-18-86. **Краснодар:** (8612) 11-24-69. **Саратов:** (8452) 64-13-77. **Самара:** (8462) 97-25-71. **Ижевск:** (3412) 60-96-90. **Киров:** (8332) 56-84-06. **Казань:** (8432) 94-95-94. **Екатеринбург:** (343) 335-76-27. **Челябинск:** (351) 775-11-69. **Омск:** (3812) 51-04-20. **Пермь:** (3422) 46-17-53. **Тюмень:** (3452) 46-15-24, **Новосибирск:** (3832) 78-00-23. **Барнаул:** (3852) 77-37-38. **Кемерово:** (3842) 53-77-33. **Красноярск:** (3912) 52-18-33. **Ангарск:** (3951) 54-17-25. **Комсомольск-на-Амуре:** (4217) 59-11-31. **Хабаровск:** (4212) 33-39-44. **Благовещенск:** (4162) 52-13-42. **Владивосток:** (4232) 34-7906.

ГРУЗАВТОИНФО

ГРУЗОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ В ДЕТАЛЯХ

3 (29) МАРТ 2006

Шведский интеллектуал и его 660 лошадок

Прощай, старик, или автобусная экскурсия по Лондону

Fleetguard®

ЛИДЕР
В ОБЛАСТИ
ТЕХНОЛОГИИ
ФИЛЬТРАЦИИ

АМГ
АВТО • МАРКЕТ • ГРУП

Поставщик
по Северо-Западу
фирма «АМГ»
Санкт-Петербург
Софийская ул., 3
Тел. (812) 326-4242
E-mail: info@amg.spb.ru

Chevron

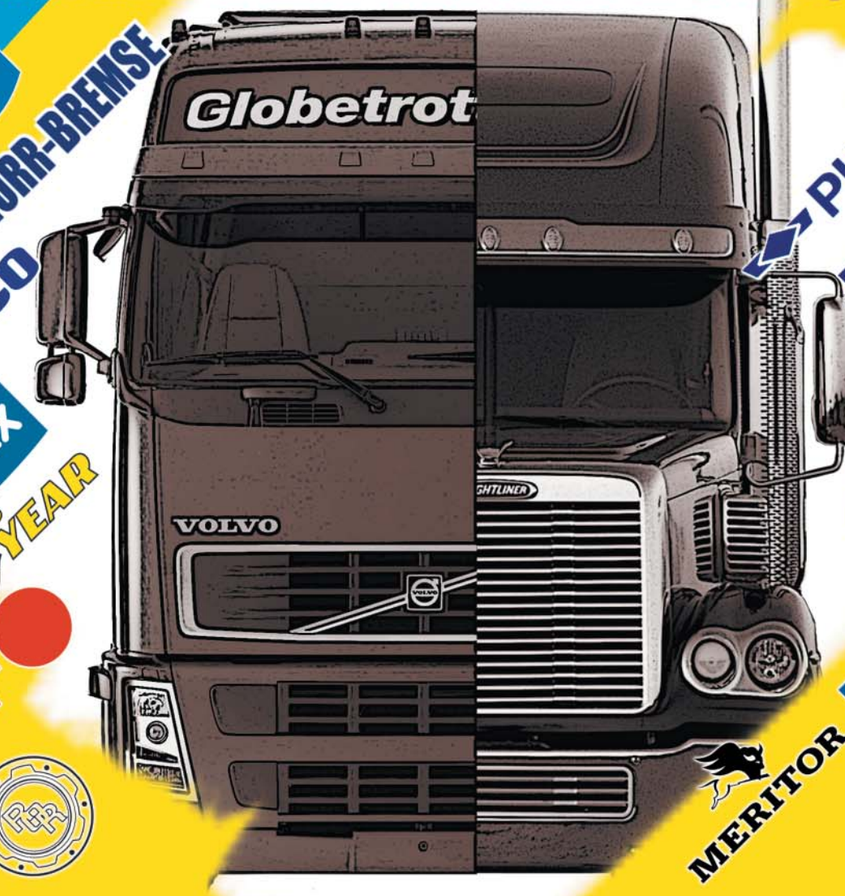
ДЕЛАЯ DELO® МЫ ФОРМИРУЕМ
ВСЕМИРНЫЙ СТАНДАРТ КАЧЕСТВА

Chevron - ВАШ ЛУЧШИЙ ВЫБОР !

Восход Люб Представитель дистрибьютора Chevron в С.-Петербурге и по СЗ региону
191024, Россия, С.-Петербург, ул. Евгеньевская, 2 www.voskhod-lub.spb.ru
тел.: +7 (812) 380 7517, 380 7518, факс: +7 (812) 380 7516, e-mail:lub@tt-voskhod.ru
ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ

ГРУЗАВТО
gruzavtogroup

ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И ПРИЦЕПОВ
ЕВРОПЕЙСКОГО И АМЕРИКАНСКОГО ПРОИЗВОДСТВА



Bendix
KNORR-BREMSE
WABCO
Haldex
GOODYEAR
SAF
PHOENIX
MAHLE
JURID
DIESELTECHNIC
SCHOMÄCKER
MERITOR
BPW

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) 146-4845,
Тел. (812) 336-9513, 336-9197, 336-9510, 336-9196

E-mail: info@gruzavto.ru www.gruzavto.ru

Наши региональные партнеры:

ООО «СибАвтоГруз»
664053 г. Иркутск, ул. Розы Люксембург, д.220, оф. 310
тел. 8 (3952) 555-774, 555-731

«Груз Авто-Петрозаводск»
185509, респ. Карелия, Прионежский р-н, пос. Мелиоративный,
ул. Лесная, д. 2-а, тел.: 8 (8142) 78-5898

ООО «Галеон»
г. Новосибирск
ул. С. Мальгина, д.13/1
Тел. 8-(383)-256-5556, 256-5606, 227-8486
Склад - магазин, сервис

«ООО "Термокинг Красноярск"»
Красноярский край, поселок Берёзовка,
Ул. Полевая, 1а
Тел. 8-902-926-6158 магазин

«Транссервис»
г. Нижний Новгород Кузбасская ул., д. 1
тел. 8 (8312) 74-9874

ООО «Орентрак»
г. Омск, ул. Комбинатская, д.35, тел.: (3812) 52-2619 - магазин и ремзона
"Орентрак" - г. Оренбург, Загородное шоссе, д. 27
тел. 8 (3532) 99-1852, 99-1855
"Орентрак - Орск" - г. Орск, Вокзальное шоссе, д. 34
тел. 8 (3537) 44-2495
"Орентрак - Самара" - г. Самара, Первый Безымянный пер., д. 20
тел. 8 (946) 269-6049
"Орентрак - Уфа" - г. Уфа, Оренбургский тракт,
АЗС-109 (поворот на пос. Зубово)
тел. 8-901-442-16-09

ООО "Автоплюс"
173003, Великий Новгород, пер. Базовый, д. 6
тел.: (8162) 62-3974, (8162) 62-7795, (8162) 62-3874

ООО "АВТО-СТАРТ"
г. Астрахань, ул. Рождественского, д. 17
тел.: 8 (8512) 34-7500
E-mail: avtostart@list.ru

ООО "Инвестхимпром"
Волгоградская ул., д. 67, тел.: 8-908-809-6268 - магазин

"УралГрузАвто"
г. Копейск, Челябинская обл., ул. Мечникова, д. 1,
тел.: 8-912-77-66655, 8 (35139) 76-271
Склад-магазин, ремонтная база, стоянка

"ГрузАвтоЦентр"
Брянская обл., Брянский район, пгт. Супонево, ул. Шоссейная, д. 22а
тел.: 8 (0832) 68-7078, 92-9933

МАКСИМУМ ОТДАЧИ

Нам недостаточно просто помогать людям перевозить грузы. Ведь сделать это может любой производитель грузовиков. Наша задача – помочь людям сделать это лучше, надежнее и безопаснее, без вреда для окружающей среды. Эти ценности никогда не были для компании Volvo Trucks модными аксессуарами. Мы всегда знали, что они часть базовой комплектации. Успех не приходит случайно. Как правило, для достижения своих целей людям приходится работать по-настоящему упорно. Они выбирают лучших специалистов и лучшие средства производства. Они смотрят далеко вперед для того, чтобы на шаг опережать своих конкурентов. **Новый Volvo FH** разработан для людей, стремящихся сделать тот самый дополнительный шаг. Для людей, горящих желанием преуспевать. Для людей с четкой целью: работать **с максимальной отдачей и успехом.**

VOLVO TRUCKS. СОЗДАВАЯ БУДУЩЕЕ

www.volvotrucks.ru

ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ | ПОСЛЕПРОДАЖНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ | ФИНАНСИРОВАНИЕ | ОПТИМИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ

ЦЕНТР ВОЛЬВО В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

Отделения Volvo Trucks

141407, Московская область, Химки, ул. Панфилова, владение 19, Кантри Парк
тел.: +7 (495) 9611030, факс: +7 (495) 9611032

196626, Санкт-Петербург, пос. Шушары, Бадаевское отд., 21
тел.: +7 (812) 3273322, факс: +7 (812) 3273426

Летом 2005 года в Санкт-Петербурге открылся первый в России сервисный центр, принадлежащий компании Volvo ООО «Техцентры Вольво». Он стал самым крупным в России предприятием по обслуживанию и ремонту грузовых автомобилей, строительной техники и автобусов Volvo. Под его крышей также собрались вместе региональные отделения всех компаний группы Volvo – Volvo Trucks, Volvo Construction Equipment, Volvo Penta, Volvo Bus и Volvo Financial Services. Теперь клиенты Volvo в Северо-Западном регионе могут решать все вопросы, связанные с приобретением, обслуживанием и ремонтом техники Volvo в одном месте.

VOLVO

Друзья нашего журнала, приветствуем вас в марте!

Вот и март на дворе. Надеемся, вы не будете спорить, что он более богат красками, чем последний зимний месяц. Хотя бы потому, что на привычном уже снежно-белом фоне вдруг ярко вспыхивают желтые веточки мимоз.

Появилось больше ярких красок в одежде. И каждая «яркость» - со значением. Как в той сказке: пролетел на лихом коне всадник в золотом – и заискрился утренними лучами рассвет, промчался всадник, весь в ослепительно белом - и наступил день, проскакал всадник в красном - и пришел вечер.

То же самое примерно, за исключением некоторых деталей, происходит и в царстве грузового автотранспорта. Вот проедет белый корейский грузовик – и словно лишний раз убедишься: нет, лежит еще снег, не хочет уходить зима. Но за ним выезжает на дорогу желтый китайский автобус – и вспоминаешь о солнышке, таком редком на сумрачном питерском небе. Нет, думаешь, все-таки весна, хоть и календарная, пришла. И, пожалуй, рановато вроде для зелени, но посмотрите – едет бледно-зеленый шведский грузовик, да еще какой! А когда кончается трудовой день, заходит красное солнышко, то катится нам навстречу красный английский автобус о двух этажах.

В общем, все уезжают, а Грузовичок остается, чтобы нести бессменную журналистскую вахту и ждать новых гостей на страницах журнала.

Так в мелькании праздников и трудовых будней пролетит женственный март.

А там, глядишь, уже и настоящая весна наступит

До встречи в апреле, дорогие читатели !
Коллектив журнала «ГрузАвтоИнфо»

ПИТЕРТРАКЦЕНТР официальный дилер IVECO

Т/ф: (812) 326-46-89, (812) 326-46-92, (812) 326-46-81

Полный модельный ряд автомобилей IVECO.

Полный спектр оригинальных запчастей.

Полный комплекс работ по гарантийному и послегарантийному ремонту и обслуживанию.

Крупнейший сервисный центр IVECO в России

Мы доверяем

Shell RIMULA

Санкт-Петербург, ул. Магнитогорская, 17А
www.iveco-ptc.spb.ru e-mail: iveco@inbox.ru
Магазин запчастей: Московская Славянка, 2
тел. +7(921) 423-7368

ГЛОБУС-ЛИЗИНГ

191124, Санкт-Петербург,
ул. Красного Текстильщика, д.2
тел. 329-86-60
факс 329-86-61

Лизинг автотранспорта, оборудования

Филиалы:
Москва (495) 740-41-50
Калининград (4112) 77-71-70
Псков (8112) 79-40-37
Новгород (8162) 33-21-04
Петрозаводск (8142) 71-75-01
Мурманск (8152) 47-23-87

www.globus-leasing.ru

ГРУЗАВТОИНФО
ГРУЗОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ В ДЕТАЛЯХ

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

Лента новостей

Информация к размышлению

Российское соло 6-22

Шведский интеллектуал и его 660 лошадок 24-29

Вы что-нибудь слышали про двигатель D16E мощностью 660 л.с.? Поверьте, это уже не фантастика, а самая настоящая реальность. Ведь именно такой двигатель установлен на Volvo FH16 , делая его самым мощным грузовиком на рынке.

Простой парень с корейским лицом 30-37

Осенью 2004 года в нашем журнале была опубликована статья о грузовиках Hyundai HD65 и HD72. Тогда они еще только появились на отечественном рынке и были в диковинку. С тех пор, как говорится, и двух лет не прошло, а на очереди уже их более «тяжелые» родные братья - HD120.

Женский взгляд: «этот бизнес преимущественно мужской» 38-42

Интервью с директором ООО «ИВ-Сервис» Светланой КАЛАШНИКОВОЙ.

Перерасход топлива: тайное становится явным 44-48

В секторе автотранспортного бизнеса одной из самых «болевых точек» остаются затраты на ГСМ.

ГРУЗОВЫЕ ШИНЫ
новые и восстановленные
Выгодное предложение для автопарков и региональных дилеров
MICHELIN BRIDGESTONE TOYO kormoran Firestone JANTSA
ВЫСШЕЕ КАЧЕСТВО ВОССТАНОВЛЕНИЯ
сертификат E22 109R-000001
ХОРОШИЕ КОЛЕСА
Санкт-Петербург, Софийская, 91, т. (812) 329-32-32
Москва, т. (495) 251-71-32
www.goodwheels.ru

Горожанин во втором поколении открывает собственную главу 50-53

Полет на «золотом драконе» 54-59

Долгий путь к загадочному Мегиону 60-65

Скажите, можно ли отказаться от предложения проехать почти три с половиной тысячи километров по российским дорогам для того, чтобы самому узнать, чем живет многотысячное братство водителей-дальнобойщиков?

Советы профессионалов: как оснастить станцию? 66-67

В течение последних десятилетий тормозные барабаны были самыми распространенными системами в секторе коммерческого транспорта. Но, несмотря на это, до сих пор проблемы, связанные с квалифицированным обслуживанием этих систем встают даже перед опытными профессионалами.

Прощай, старик, или автобусная экскурсия по Лондону 68-72

Лондонские власти провели беспрецедентную по своим масштабам операцию по обновлению парка автобусов.

Classified ..... 75 — 82

Телефон отдела рекламы
375-32-83

Ежемесячный специализированный журнал

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 17 000 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. Материалы, помеченные * публикуются на правах рекламы

Учредитель и издатель:
ООО «Груз Авто-Медиа»
Генеральный директор:
Силков К.В.
Исполнительный директор:
Громова Т. Ю.
Редактор:
Бычков А.С.
Зам. редактора:
Круглов Л.А.
Дизайн и верстка
Раевский К. С.
Руководитель отдела рекламы:
Володина С.С.
Отдел рекламы:
Казанцева О. С.,
Карасев Е. В.
Пыникова М. Г.,

Печать: ООО «Цветпринт»
Адрес редакции:
198156, Санкт-Петербург, Московский пр., 104, оф. 417.
Тел./факс 388-81-00
E-mail: adv@gruzavto.ru,
www.gruzavto.ru
В номере использованы материалы сайтов:
www.autoline.com.ua,
www.kamaz.net
Рукописи не возвращаются и не рецензируются
Подписано в печать 22.02.2006
Распространяется бесплатно

ЗАПЧАСТИ
для ИМПОРТНЫХ
ГРУЗОВИКОВ
ПРИЦЕПОВ
ОПТОВЫЕ ПОСТАВКИ
ВСЕ В НАЛИЧИИ

www.stakos.ru
ГЛАВНЫЙ ОФИС-Московское ш. 46-а,тел.(812)449-9900
СтаКос
SPARE PARTS TRADE
Розничные магазины:
ул. Народная, 43, тел. (812) 975-0900, 447-7908
ул.Орджоникидзе,27,тел.(812)327-8753,382-9890
Парнас,ул.Домостроительная,16,тел.(812)336-2861
NEW Шушары, ул.Железнодорожная,9тел.(812)607-6026

Scania
Volvo
Man
MB
Iveco
BPW
SAF
ROR

Существенно отличаясь от предшественников

С начала 2006 года белорусское машиностроительное предприятие СВЯТОВИТ приступило к серийному выпуску новой модели универсального экскаватора–планировщика «Антей-RX». Комплектация новинки будет существенно отличаться от выпускаемых до этого моделей. На экскаваторы будет устанавливаться полный комплект гидрооборудования европейского производства: насосная станция, гидрораспределители, гидромоторы и блоки управления от «Bosch-Rexroth», а также механизм поворота «Linde» (Германия), гидроцилиндры «Hydronika Dee» (Словакия) и трехслойные рукава высокого давления «Parker». Основные металлоконструкции данного экскаватора изготовлены из высокопрочных легированных сталей, которые рассчитаны на безотказную работу даже в самых тяжелых условиях эксплуатации. Первый экскаватор модификации «Антей-RX» будет реализован с аукциона.

Дом теперь там, где находишься ты!

В январе в Лос-Анджелесе состоялось масштабное LA Auto Show 2006, где в компании с остальными экспонатами были представлены концепт кары мировых автопроизводителей. Так дизайнеры General Motors представили футуристический, роботизированный дом на колёсах GMC PAD. Новинка предназначена как альтернатива обычному дому. Автобус оснащён гибридной - дизельной силовой системой, состоящей из дизельного генератора, который способен решить внутренние потребности в электричестве, и электромотора для передвижения транспортного средства. В салоне GMC PAD установлено всё необходимое для проживания: от кухни и до спутникового телевидения. Водительское кресло новинки находиться, по сути, на втором этаже, а «голова» автобуса — где расположены две оси. По заявлениям производителей пора отказаться от путешествий — дом теперь там, где находишься ты и GMC PAD!

В сегменте 44 тонн

Итальянская компания Iveco представила новый тягач Stralis Active Space. Модель Stralis AS440S43TX/P предназначена для работы с трехосными полуприцепами в сегменте 44 тонн. Транспортное средство выделяется своей экономичностью, надёжностью и комфортом для водителя в салоне. Stralis 6x2 оснащён 10.3 литровым двигателем Cursor 10, вырабатывающим 480 л.с. мощности и обладающий вращающим моментом 1,900 Nm. Силовой агрегат работает в комплекте с полностью автоматической 12-ступенчатой коробкой передач Iveco EuroTronic. Максимальное полезное внутреннее пространство для водителя обеспечивает кабина Active Space. Кроме того, низкая посадка кабины (1 700 мм.) обеспечивает лёгкий доступ в салон тягача. Внутри для полного комфорта имеется место для телевизора, установлен кондиционер, мини холодильник и панель управления освещением и автономным (ночным) обогревателем.

Автобус-тягач плюс прицеп

NEOMAN Bus Group представила модернизированный автобус MAN Lion's City с прикрепленным прицепом для городских перевозок пассажиров. Низкопольное транспортное средство с общей длиной 19.51 м. способно перевести 135 человек (23 посадочных мест в автобусе-тягаче, плюс 36 — в прицепе). Данная модификация выгодна, в первую очередь, своей манёвренностью и гибкостью в городском потоке автотранспорта. Кроме того, при уменьшении потока пассажиров — возможно отсоединение прицепной части автобуса — тем самым более рациональное его использование (в «облегчённом» варианте потребление топлива снижается на 40%). Широкообзорные зеркала заднего вида и система видео наблюдения гарантирует водителю полный обзор с двух сторон автобуса.

С начала января две новых модели появились на улицах города Наголд (Nagold) в Германии.

ИВ-Сервис

с IVECO с 1995 года

Почему **IVECO** ?

Просто это разумный выбор для тех, кто хочет зарабатывать деньги...

Позвони! Акция начинается...

(812) 380 41 18

www.iveco-service.ru

Российское соло

Самый востребованный в своем сегменте

Наступление 2006 года ОАО «Автокран» отметил значительным производственным достижением. В начале января с конвейера завода сошел двухтысячный автокран «Ивановец» КС-35714. Эта модель автомобильного крана выпускается на предприятии с 1994 года и пользуется неизменным успехом у потребителей. В частности, по итогам прошедших 12 месяцев, это оказался наиболее востребованный автокран в сегменте 16-тонных «Ивановцев».

Крановая установка КС-35714 монтируется на шасси Урал-5557 (колесная формула 6х6). Благодаря полному приводу этот автокран является оптимальным решением для ведения погрузо-разгрузочных работ на труднопроходимых территориях. Сочетание отличных грузовысотных характеристик с высокой проходимостью и маневренностью позволяет эксплуатировать КС-35714 в самых тяжелых дорожных условиях.

Напомним, что сегодня кроме КС-35714 ОАО «Автокран» производит еще 3 модели автокранов грузоподъемностью 16 тонн: КС-35715 (МАЗ-533702), КС-35714К (КамАЗ-53215) и КС-35714К-2 (КамАЗ-43118). В целом, за всю историю работы завода было выпущено более 5 000 16-тонных «Ивановцев» различных модификаций.

Интернет для водителей

Система Maestro, разработанная учёными одного из Израильских университетов, способна обеспечить интернетом водителей автомобиля. Благодаря новым технологиям голосового управления и комплекту специальных программ стало возможным безопасное использование компьютера при движении. Все настройки, запросы и управление интернетовскими ресурсами производится с помощью голоса. После нахождения необходимой информации, водитель может её попросту прослушать, не отвлекая своё внимание от дороги. Для полной безопасности, интернет система для водителей Maestro, пройдёт ещё дополнительные испытания после чего, возможно, появиться на транспортных средствах.

Новинка с дальностью луча 220 м

Ассортимент автомобильных прожекторов Bosch пополнился новой дополнительной фарой дальнего света Rallye 175, имеющей сертификаты безопасности и качества ECE и SAE. Новая модель имеет более компактный корпус и поворотный цоколь с диапазоном регулировки 90 градусов, что значительно повышает гибкость монтажа фары в условиях ограниченного пространства. Rallye 175 поставляется с прозрачным или синим рассеивателем и встроенным габаритным огнем. Дальность луча новинки — составляет около 220 м. Прочный и погодоустойчивый пластиковый корпус фары обещает хорошо проявить себя в тяжелых условиях эксплуатации. Благодаря поворотному цоколю Rallye 175 может монтироваться на горизонтальные и вертикальные поверхности или подвешиваться. Фара оснащается мощной лампой H1 с напряжением 12 или 24 Вт в зависимости от типа бортовой электросистемы.

Симулятор для обучения водителей

Новый виртуальный симулятор для обучения и повышения квалификации водителей автопогрузчиков разработали учёные университета Наварры. Благодаря шлему виртуальной реальности с обзором на 360 градусов, настоящему рулю, педалями и рычагам оператор полностью попадает в условия обычной работы со всеми реальными, связанными с ней, проблемами. Подвижная платформа симулятора гарантирует реальные физические ощущения как при разгрузо-погрузочных работах. Симулятор моделирует ряд задач с разными уровнями сложности и возможными экстренными ситуациями и сценариями. После прохождения тренировочных уровней система выдаёт все допущенные ошибки и позволяет повторно их исправить. Система виртуального автопогрузчика сейчас находится на завершающей стадии разработки и, возможно, скоро появиться в продаже.

Автомобиль для погрузочно-разгрузочных работ

ИНТЕРПАЙП ВАН изготовил на базе четырехосного шасси MAN TGA 41.410 8x4 BB-WW грузовой бортовой автомобиль с краном манипулятором модели HIAB XS 288EP-4 Hiduo. Данный грузовой автомобиль самостоятельно осуществляет погрузочно-разгрузочные работы и предназначен для перевозки до 20т. различных грузов в шести метровом кузове (высота алюминиевых бортов 1м). Рама бортовой платформы оснащена фитингами для закрепления и перевозки одного стандартного 20-ти футового контейнера. Кран манипулятор HIAB XS 288EP-4 Hiduo установлен за кабиной и имеет грузоподъемный момент 250 кНм с максимальным вылетом 12,7 м. Грузоподъемность на максимальном вылете у новинки – 1860кг. Управление новым манипулятором от ИНТЕРПАЙП ВАН производится с помощью дистанционного управления (радио) XS DRIVE. Рабочая зона HIAB XS 288EP-4 Hiduo — 420 градусов.

RENAULT TRUCKS

ООО"ТИРЕКС", официальный дилер RENAULT TRUCKS

Сервис, продажа грузовых автомобилей, полуприцепов и запасных частей

Продажа автомобилей, полуприцепов (лизинг, кредит): тел. 329-7-329
Запчасти: факс: 567-58-97
Сервис:

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

СОДРУЖЕСТВО
ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ

МИРОВАЯ СБОРНАЯ ЗАПЧАСТЕЙ

www.sodrug.ru sodrug@sodrug.ru

г. Санкт-Петербург

Оптовая торговля:
т./ф.: +7(812) 337-10-02

Розничная торговля:
196240, Кубинская ул., д. 80, т./ф.: +7(812) 722-17-11
195027, Пискаревский пр., д. 4, т./ф.: +7(812) 226-04-73, +7(901) 370-66-11
194292, Домостроительная ул., д. 4А, т./ф.: +7(812) 702-18-79, 702-19-03
191119, набережная Обводного канала, д. 91, т./ф.: +7(812) 325-19-08, 325-19-13

НАШИ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА В РЕГИОНАХ

г. Москва, 31 км. МКАД, внутреннее кольцо, Востряковский проезд, д. 10Б, строение 1А, т./ф.: +7(095) 746-63-69, 109-09-14, 781-46-39 (доб. 321)

Республика Карелия, Прионежский район, пос. Мелиоративный, ул. Лесная, д. 2А, т./ф.: +7(8142) 78-79-88

г. Пермь, ул. Старцева, д. 15/1, т./ф.: +7(3422) 66-73-00, 66-73-06, 61-61-43, 61-62-77

Под южнокорейским брендом

Южнокорейская компания Hyundai Motor Co. подписала соглашение с ООО «Ростовским заводом грузовых автомобилей» по поводу строительства сборочного завода на территории Российской Федерации. Предприятие, основной целью которого предполагается производство коммерческого автотранспорта под южнокорейским брендом, будет расположено в Таганроге. Производство планируется запустить уже в этом году. Первыми моделями, которые планируют выпускать на заводе, будут автобусы: Hyundai County (на 25 посадочных мест) и 33-местный Hyundai Aero Town, а также автовоз, который способен создать конкуренцию моделям от Mercedes-Benz. Мощность завода рассчитана на 30 000 единиц техники в год, в то время как предполагаемый объем производства на первое время составит 6 000 грузовых автомобилей и автобусов.

Копают на глубину до 2,3 метра

Компания Caterpillar презентовала новые гидравлические мини-экскаваторы: 301.6C и 301.8C. Производитель заметно повысил усилие копания ковша (на 22 %), а также увеличил прочность конструкции новинок. На моделях установлены новые двигатели мощностью 18,1 л.с. (13,5 кВт) что на 4% больше, чем у предшествующих экскаваторов C-серии. Повышенная производительность новой техники была достигнута ещё и за счёт увеличения потока и давления рабочей жидкости в гидросистеме. Двигатель экскаваторов соответствует европейским стандартам EU Stage II, по токсичным выбросам. Использование нового насоса позволяет продлить сроки эксплуатации новинки от Caterpillar, а также исключает возможные перегрузки. Операционный вес землекопов 1610 кг (с кабиной — 1720 кг). Максимально возможная глубина копания миниэксковаторов Caterpillar 2,3 метра.

100 автобусов – для Омской области

В омском областном министерстве имущественных отношений состоялся конкурс по определению поставщика 100 автобусов для государственных нужд области.

Победителем по поставке автобусов стал Дивизион “Автобусы”. С ним заключён государственный контракт.

Поставка автобусов будет осуществлена до 1 апреля, первая же партия поступит в Омск к началу весны.

Кстати, Дивизион “Автобусы” ранее уже осуществлял поставку ста дизельных автобусов и 20 троллейбусов для государственных нужд Омской области.

В новой двухосной версии

Теперь междугородний автобус Trendliner, предлагается и в новой двухосной версии — ?C, наряду с ?-моделью, обладающей длиной 12,25 м., и Trendliner ?L (13,90 м.). Длина нового транспортного средства составляет 13,01 метров (колёсная база — 6,88 м.). Удлинение на 760 мм за передним мостом способствовало увеличению багажного отсека по сравнению со стандартным двухосным вариантом. Полезный объём багажного отделения — 6,4 м2, (как у 3-осной модификации ?L). С весны 2006 года все модели нового поколения междугородних автобусов Trendliner будут оснащаться вертикальными двигателями Common Rail D2066 LUH ?, мощностью 390 и 430 л.с. Силовые агрегаты выполняют экологические нормативы Euro 4 благодаря не требующей технического обслуживания системе PM-Kat®. В комплекте с двигателем, автобус оснащён 6-ступенчатой ручной коробкой передач ZF 6S-1901. В салоне транспортного средства установлено 63 комфортабельных сидения + водительское место.

Благодаря более эффектной концепции

Компания Bosch начала производство модернизированной версии анти-блокировочной системы — ABS 8.1. Новая модель стала лёгче на 20%, благодаря смене гидравлического агрегата, вес которого всего 1,4 кг. К преимуществам системы относится заметное сокращение шумовых эффектов при работе, а также уменьшение вибрации педали тормоза, что благоприятно влияет на внимательность водителя автомобиля и его комфорт. Новая ABS 8.1 от Bosch, по сравнению с предыдущими версиями, позволяет значительно сократить тормозной путь транспортного средства даже на скользких поверхностях. Все изменения стали возможным в основном благодаря более эффективной концепции управления двигателем насоса, скорость которого теперь регулируется в зависимости от режима движения транспортного средства.

Запасные части из Германии

SCANIA
VOLVO
MAN

MERCEDES
BENZ
DAF

TÜV CERT
DIN EN ISO 9001

WWW.DIESELTECHNIC.COM

DIESEL TECHNIC

Официальный партнер
в Санкт-Петербурге ООО "ФЛ-Авто"

Тел.: +7 (812) 973-77-82,
327-84-40

e-mail: fl_auto@hotmail.com
kungmic@yandex.ru

FL auto

«Центр фильтров»

официальный дистрибьютор

AIRFIL FINLAND · Donaldson · M FILTER · BALDWIN FILTERS

Фильтры для грузовой техники

SCANIA · VOLVO · DEUTZ · FREIGHTLINER · MAN · INTERNATIONAL

DAHL · BALDWIN · СЕПАРАТОРЫ

65 (б/подогрева)	- $ 90
100-Н (подогрев)	- $188
150-Н (подогрев)	- $222
200-Н (подогрев)	- $280

Тел. (812) 320-82-80, факс (812) 320-82-85
E-mail: centerf@mail.wplus.net

Российское соло

Будни ЗИЛа: и работа, и спорт

Недавно на АМО ЗИЛ состоялись сразу два знаменательных события.

Так на съезде своих дилеров по автомобилям и запасным частям АМО ЗИЛ подвел итоги работы прошлого года и утвердил план на 2006 год.

Итоги ушедшего года таковы. Реализовано автомобилей 9 385 единиц, в том числе на экспорт поставлено 1 385 машин. Сумма реализации запасных частей превысила 1,6 млрд. руб., что почти в 2 раза больше показателей 2004 года.

Дилерская сеть по автомобилям включает на 1 февраля 2006 года 28 компаний, а по запасным частям состоит из 40 компаний. И по автомобилям и по запчастям региональная составляющая сети дилеров постоянно укрепляется и развивается. Такая практика будет проводиться и в будущем.

Более того, в 2005 году некоторые дилеры по запасным частям впервые стали регистрировать свои субдилерские сети. К моменту проведения собрания статус субдилера был присвоен 58 компаниям по всей России. В 2006 году эта составляющая товаро-проводящей сети АМО ЗИЛ будет повсеместно укрепляться.

В бизнес-плане 2006 года для реализации на внутреннем рынке предусмотрено 15 980 автомобилей. Сумма реализации автокомпонентов утверждена в размере свыше 2,7 млрд. рублей. Таким образом, по запасным частям показатель 2005 года предполагается увеличить почти в 1,7 раза.

Кроме того, в Бронницах был проведен 20 юбилейный автокросс «Приз памяти И.А. Лихачева». А всего в тот день состоялось три кроссовых заезда.

Во-первых, состоялся финал официального заезда автокросса на «Приз памяти И.А. Лихачева». Здесь первое место завоевал гонщик команды АМО ЗИЛ Сергей Сафонов-старший. Второе место занял Игорь Атаев из команды СПМК-96, Истра. Третье место досталось Юрию Кулябину, также представляющему АМО ЗИЛ.

Во-вторых, изюминкой этого юбилейного автокросса стал заезд на приз мэра Москвы. В качестве награды победителю Юрий Михайлович Лужков предоставил автомобиль Шевроле-Ниву. И достался этот автомобиль признанному фавориту зимних трасс, девятикратному чемпиону России Сергею Сафонову-старшему.

Третьим был заезд на «Приз дилеров АМО ЗИЛ». Выиграв денежную награду, победителем этого заезда опять же стал заслуженный мастер спорта Сергей Сафонов-старший.

Уже третий год подряд переходящий Кубок автокросса на Приз памяти Лихачева выигрывает команда АМО ЗИЛ. А потому, в соответствии с Положением о кроссе, этот переходящий трофей навсегда останется у команды завода.

С заездом на строительную площадку

Минский завод колесных тягачей представил свою новую разработку на рынке коммерческого транспорта — самосвал МЗКТ-65156. Модель с колёсной формулой 8х4, которая предназначенная для перевозки сыпучих грузов и других строительных материалов, характеризуется кузовом двухсторонней разгрузки. Грузоподъёмность новинки 25 т., а при использовании её как тягача, максимальная масса перевозимого груза увеличивается до 50 т. МЗКТ-65156 оснащается дизельным двигателем Deutz BF 8M 1015C мощностью 400 кВт (544 л.с.) в комплекте с коробкой передач ZF-2720. Транспортное средство может эксплуатироваться на всех видах дорог с заездом на строительную площадку или карьеры. Объём обогреваемой платформы автомобиля 14,5 м3. Максимальная скорость, которую может развивать новый самосвал, — 75 км/ч.

Предмет переговоров – низкопольные автобусы

В феврале был подписан протокол о намерениях сотрудничества между дочерним предприятием «КАМАЗа» — ОАО «НефАЗ» и концерном «VDL» (Нидерланды). Подписанию предшествовало знакомство делегации из Нидерландов с производственными комплексами Нефтекамского автозавода. Масштабы предприятия, высокий уровень производства, готовность осваивать выпуск новой продукции — все это произвело на гостей хорошее впечатление.

Предметом переговоров, в которых участвовал вице-президент концерна — директор по автобусам Маринус Фермёлен, стали низкопольные автобусы. «VDL», известный в Европе производитель автобусов и автобусных шасси, готов предложить «НефАЗу» 15-метровые трехосные шасси для создания городских низкопольных автобусов. В перспективах дальнейшего развития сотрудничества — автобус дальнего следования «Турист» и городской автобус, созданные на основе шасси «VDL» с двигателем DAF.

Помимо автобусов, концерн «VDL» выпускает высокотехнологичное оборудование для различных отраслей промышленности, включая автомобилестроение. В его составе 67 предприятий, расположенных в 16 странах мира. Это не первый визит нидерландской делегации в Башкортостан. Поскольку «НефАЗ» серьезно закрепился на лидирующих позициях российского рынка пассажирских автобусов большого класса, интерес к нему со стороны концерна «VDL» вполне закономерен.

КОНЦЕРН ПромСнабКомплект
www.pskk.ru
(812) 301-99-43, 327-86-01
Оборудование для РЕМОНТА АВТОМОБИЛЕЙ
Металлообработка
Компрессоры
Сборно-разборочное оборудование
Зарядные устройства
Автоподъемники
Диагностика и регулирование
Стенды для проверки и регулировки ТНВД
Шиноремонт
Вулканизаторы
Маслозаправочное и смазочное оборудование и инструмент
PRESSOL

SEPAR FILTER
"Балт-Акс"
Официальный дилер в Санкт-Петербурге фирмы Wilhelm Losing Filter Technik (Германия)
Separ-2000 - 100% очистка топлива от воды, частиц грязи и парафина благодаря многоступенчатой центробежной системе.
Область применения:
грузовые и легковые автомобили, автобусы, строительно-дорожная техника, сельскохозяйственные машины и даже АЗС
Установив Сепар -2000 Вы сокращаете большие расходы по замене и ремонту дизельного двигателя Вашего автомобиля
Установка и гарантия обслуживания
тел: (812) 329-7915
e-mail: contact@baltax.ru
www.baltax.ru

Карго Джей Эф Си
Полуприцепы Lamberet Semifrigo SRO1
2003-2004 года выпуска, производства Франция, пробег до 300 тыс.км
Стоимость прицепов от 1800000 руб. с НДС до 1900000 руб. с НДС
Оплата только по безналичному расчету
Объем грузового отсека: 84,1 м/куб.
Вместимость европалет: 34шт
Масса без нагрузки: 8380 кг
Максимальная масса: 34000 кг
Дополнительное оборудование:
Холодильно-обогревательная установка «Thermo King SLe-200» модель 50
ул. 9 января, 21, тел. 438-15-56

ГУДВИЛ ХОЛДИНГ
FREIGHTLINER
Detroit Diesel
Luber-finer
- Новая и подержанная американская техника
- Запчасти, сервис, кредит, лизинг
196608, Санкт-Петербург, Пушкин, Первый проезд, д. 4
Тел.: (812) 322-65-00 (многоканальный)
8-800-200-BEST (23-78)
Магазин запчастей в Москве 8-901-518-38-38
Москва 25 км МКАД ТЦ «Эмерал», линия Е
информация о дилерах: www.truck.ru

Continental
Barum
HANKOOK
ШИНЫ
ГРУЗОВЫЕ
НОВЫЕ, ВОССТАНОВЛЕНЫЕ и Б/У
R17,5-R22,5
Крупногабаритные и отечественные грузовые ШИНЫ
АККУМУЛЯТОРЫ
ЭКСКЛЮЗИВ СПб
ШИНЫ · ДИСКИ · СЕРВИС
746-3142, 746-3141, 325-4723, 970-2473

Компьютер учится, а мы учимся вместе с ним

В февральском номере нашего журнала мы рассказывали об одном из самых технологичных изделий фирмы MAHA – о мощностном колесном стенде серии LPS. В статье, в частности, красной нитью проходила мысль о том, что техника диагностической станции (которой, в сущности, и является мощностной стенд) настолько сложна, что сегодня местные представители этой известной немецкой фирмы не состоянии ответить на все вопросы, возникающие у клиентов. И так как вообще обучение работе на таком стенде процесс довольно сложный, то давно назрела необходимость в проведении профессионального семинара, где были бы расставлены все точки над «и».

И вот в Санкт-Петербурге, на территории ООО «Звезда Невы», прошли долгожданные семинары с участием специально приглашенного специалиста из Германии Майкла Пляйниса.

В течение двух дней учитель отвечал на все имеющиеся вопросы и, для наглядности, демонстрировал работу на стенде – естественно, с использованием «живого» автомобиля, который перед работой был надежно закреплен. Ведь ему предстояло, не трогаясь с места, разогнаться до скорости 200 км в час. Двигатель был подключен к стенду, а затем началась работа. Обороты увеличивались и сбрасывались, по монитору компьютера ползли вверх и вниз разноцветные линии, а господин Пляйнис комментировал происходящее. Самое интересное, что учился и компьютер, привыкая к незнакомой для него информации – а участники семинара учились вместе с ним. Как и ожидалось, прошедшее мероприятие внесло свой достойный вклад в «дело прогресса». И это весьма своевременно – даже несмотря на то, что в России сегодня нет ни одного стенда такого уровня, который использовался бы для диагностики грузовых автомобилей. В Европе же их, в общей сложности, больше сотни.

А так хотелось бы идти в ногу со временем.

АВТОСТЁКЛА

AGC
ASAHI GLASS COMPANY
официальное стекло ведущих автоконцернов мира

ДЛЯ ИНОМАРОК
только оригинальное стекло
Asahi
Splintex
а также PPG, Tamglass, Sekurit и др.

MAN, VOLVO, DAF, SCANIA
NEOPLAN, SETRA, BOVA, MERCEDES

на складе в Санкт-Петербурге
стекла для иномарок
автобусов и грузовиков

на КАМАЗ, МАЗ, ПАЗ, ГАЗ, ЗИЛ, ЛАЗ. ЛИАЗ, БелАЗ
стекла Борского стекольного завода

BOR Splintex Distribution
ЦЕНТР АВТОМОБИЛЬНОГО СТЕКЛА
(812) 346 68 90
e-mail: office@agc-automotive.ru

ПРОДАЖА ЗАПЧАСТЕЙ
ДЛЯ АМЕРИКАНСКИХ*
И ЕВРОПЕЙСКИХ
ГРУЗОВИКОВ

Тормозные накладки FRASLE
Амортизаторы MONROE
Пневморессоры GOODYEAR

ЮНИТ-АВТО С-Петербург, п. Шушары, Железнодорожная 9
многоканальный (812) 33-66-008
www.unit-auto.ru e-mail: info@unit-auto.ru
АВТОЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ

GOK
ГРУППА КОМПАНИЙ «ГОК»

Продажа запасных частей для иностранных грузовиков, прицепов, автобусов.
Ремонт КПП ZF, EATON, MERCEDES.

Сеть магазинов:

39 км Минского ш.	Розн.: (495) 746-5745, shop39@gok.ru
49 км Новорязанского ш.	Розн.: (495) 500-7460, shop49@gok.ru
80 км МКАД	Розн.: (495) 780-7404, shop80@gok.ru
47 км МКАД	Розн.: (495) 502-9675, 937-9610 shop47@gok.ru

Официальный дилер
KNORR BREMSE

Опт.: (495) 514-1157,
933-2483, shop49@gok.ru
Факс: (495) 150-4683
www.gok.ru, e-mail: info@gok.ru, shop@gok.ru

DAHL BALDWIN
Сепараторы
залог долголетия топливной аппаратуры вашего автомобиля

Фильтрующие элементы для грузовых автомобилей и спецтехники
AIRFIL FINLAND

FL auto
Спб., ул. Александра Невского, 12
Тел.: +7 (812) 973-77-82
327-84-40
e-mail: fl_auto@hotmail.com
kungmic@yandex.ru

Информация к размышлению

В помощь водителям грузовиков

Недавно немецкие компании Robert Bosch GmbH (г. Штутгарт) и Knorr Bremse Systeme f?r Nutzfahrzeuge GmbH (г. Мюнхен) подписали договор о сотрудничестве в области разработки и выпуска новых систем помощи водителю.

На первом этапе концерн Bosch предоставит Knorr Bremse компоненты и программное обеспечение системы адаптивного круиз-контроля Bosch ACC, а также доступ к соответствующим технологиям. А Knorr Bremse, в свою очередь, должна адаптировать и доработать систему для использования в грузовиках с пневматическими тормозами. Новый продукт будет продаваться по всему миру под марками Bendix и Knorr Bremse – как для первичной комплектации, так и на вторичном рынке. Адаптивный круиз-контроль Bosch устанавливается на легковые автомобили с 2000 г.

В дальнейшем Knorr Bremse планирует использовать технологии и компоненты Bosch для разработки, выпуска и маркетинга прогностической системы безопасности (PSS) для коммерческого транспорта. Подобная система уже включена в серийную комплектацию ряда легковых моделей.

Заключение договора прокомментировал руководитель подразделения автомобильной электроники Bosch Райнер Калленбах: «Этот совместный проект позволит укрепить наши рыночные позиции в сегменте коммерческого транспорта благодаря использованию нашего опыта в области систем помощи водителю для легковых автомобилей». В свою очередь, член правления компании Knorr Bremse Вальтер Заутер подчеркнул: «Системы помощи водителю приобретают все большее значение для коммерческого транспорта и вскоре станут неотъемлемой частью тормозных систем грузовых автомобилей».

Современные системы ACC и PSS призваны помочь водителям легковых автомобилей, грузовиков и автобусов справиться с постоянно растущей интенсивностью движения и в конечном счете повысить уровень безопасности на дорогах. Адаптивный круиз-контроль Bosch ACC распознает транспортные средства, движущиеся впереди, определяет их скорость и поддерживает безопасное расстояние до них посредством автоматического управления тормозной системой и двигателем. Прогностическая система безопасности Bosch PSS, базирующаяся на функциях ACC, помогает водителю при аварийном торможении.

Дважды примечательный год

Выступая на прошедшей в Москве пресс-конференции концерна Volvo, посвященной итогам деятельности компании в России, глава «Вольво-Восток» Ларс Корнелиуссон отметил, что прошедший 2005 год стал в истории работы компании в России дважды примечательным.

Во-первых, компания Volvo Truck Corporation преодолела психологический рубеж в 1000 проданных новых автомобилей. Продажи компании в 2005 г. составили 1339 единиц, что почти вдвое превышает уровень 2004 г. Всего же парк грузовых автомобилей Volvo достиг пяти тысяч и по этому показателю опередил другие компании, активно работающие на российском рынке. Во-вторых, в пригороде Санкт-Петербурга Шушары открылся торгово-технический комплекс «Вольво-Центр», самый крупный в Европе.

- В сентябре 2005 года – отметил г-н Л. Корнелиуссон - компания «Вольво Восток» открыла первый в России собственный «Центр Вольво» в Шушарах (юг Санкт-Петербурга). Здесь осуществляется техническое обслуживание и ремонт всей техники Volvo – грузовых автомобилей, автобусов, строительной техники и промышленных двигателей. В «Центре Вольво» расположены офисы продаж Volvo Trucks и других компаний, входящих в группу AB Volvo. Инвестиции составили 100 млн. шведских крон, компания планирует основать еще ряд подобных центров в РФ, в частности, в Москве. Сейчас Volvo Truck Corporation обладает самой разветвленной сетью из 27 станций технического обслуживания в узловых точках основных транспортных магистралей от Калининграда до Владивостока и от Санкт-Петербурга до Минеральных Вод.

По прежнему развивается программа «Регион», в которую теперь включен пакет «Регион-Профи». Он предусматривает поставку нового тягача Volvo FM 4x2, Globetrotter с двигателем D9A, 380л.с. и 14-ступенчататой КПП с предоставлением синего сервисного контракта на 4 года (600000км пробега), лизинг на срок 48 месяцев при первом взносе 14800 евро и ежемесячном платеже 2000 евро (включая НДС, ОСАГО на 1 год, КАСКО на весь период лизинга)

Мощность завода «ВТС-Зеленоград» достигла 500 автомобилей в год, и сейчас готовится проект расширения его производительности до 1000 штук. Более половины выпускаемых автомобилей – тягачи FM12 с колесной формулой 4x2. Завод активно сотрудничает с российскими изготовителями кузовов, навесного и специального оборудования, что позволяет монтировать на шасси выпускаемых автомобилей самосвальные кузова, бетономешалки, строительную технику.

ГРУЗАВТО СЕРВИС

gruzavtogroup

РЕМОНТ АМЕРИКАНСКИХ ТЯГАЧЕЙ

- ☑ Компьютерная диагностика электронных систем двигателя
- ☑ Капитальный ремонт двигателей Cummins, Detroit Diesel и Caterpillar любой сложности
- ☑ Ремонт турбин, компрессоров, ГУР, топливных насосов
- ☑ Ремонт траснмиссий EATON, DANA, ROCKWELL, SPICER
- ☑ Ремонт и обслуживание ходовой части
- ☑ Запчасти в наличии и на заказ

РЕМОНТ ПРИЦЕПОВ

- ☑ Техническое обслуживание и ремонт ходовой части прицепов и полуприцепов с осями BPW, SAF, ROR, FRUEHAUF
- ☑ Диагностика и ремонт тормозных электронных систем ABS, EBS, ECAS, фирм WABCO, Knorr-Bremse, Haldex (Crau)
- ☑ Ремонт дисковых тормозов

СПб, Московское шоссе, 233 лит. З
т. (812) 336-91-55, 926-2663,
746-4648
www.gruzavto.ru

...С НАМИ НАДЕЖНО.

Отечественные автобусы для городов России

Для “Ивановского пассажирского транспорта” приобретены ещё около полутора десятков автобусов ПАЗ. Своё согласие на их покупку дали депутаты Ивановской городской думы.

Всего на покупку пассажирских автобусов из бюджета Иванова в нынешнем году будут выделены более 8,8 млн. рублей. Приобретение новых автобусов позволит обеспечить более эффективную работу транспортного обслуживания населения Иванова.

Автобусы будут выходить на убыточные в дневное время маршруты троллейбусов.

Торжественная передача муниципальным автотранспортным предприятиям семи автобусов “ЛиаЗ” состоялась на Театральной площади Брянска. Такие церемонии здесь стали доброй традицией - осенью в хозяйство медицинских учреждений были переданы 25 новых автомашин “скорой помощи”.

В своём выступлении мэр Брянска Дмитрий Шапотько отметил, что обновление парка подвижного состава общественного транспорта – одна из важнейших задач для городского самоуправления.

Новый транспорт, ключи от которого получили самые опытные водители города, несомненно, улучшит безопасность пассажирских перевозок и позволит разгрузить основные магистрали областного центра.

VH DAF : «Вместе для России»

Компания VH DAF, официальный импортер техники концерна DAF Trucks n.v. в России, сообщила об итогах своей работы в 2005 году.

Президент компании Серж ван Хооле отметил, что минувший год подтвердил правильность стратегической линии работы компании, которая выражается девизом “Вместе для России”. «Этим девизом, - сказал он - руководствуются все сотрудники нашей компании. Основную задачу своей работы мы видим в обеспечении российских перевозчиков высококачественной грузовой техникой одного из ведущих европейских производителей концерна DAF Trucks n.v., максимально отвечающей всем требованиям суровых российских дорог, экологическим нормам и безопасности дорожного движения».

За прошедший год было продано 142 единицы новых седельных тягачей и 232 единицы подержанной техники. Объем ввезенных для работы в России коммерческих автомобилей с полной массой более 20 тонн увеличился, по сравнению с 2004 годом, в 2 раза. Сегодня компания поставляет в Россию не только седельные тягачи и шасси, но и комплектные автопоезда различной конфигурации, с различными полуприцепами, включая тентовые, изотермические и рефрижераторные.

Компания VH DAF ориентирована на конечного потребителя грузовой техники - автотранспортные предприятия и грузоперевозчики, и предлагает российскому рынку полный спектр финансовых услуг на наиболее выгодных и максимально упрощенных условиях, с минимальными сроками рассмотрения кредитных заявок, наиболее низкими авансовыми ставками на рынке и минимальными процентами, внутренний и международный лизинг.

Приоритетной моделью, покупаемой в прошлом году, стала модель DAF FT XF 95.430. Фирмы, осуществляющие международные перевозки, по-прежнему отдают свое предпочтение флагману модельного ряда. В 2005 году были заказаны 90 машин. Большой популярностью пользовалась модель CF85.380, специально выпущенная для внутреннего рынка под названием “Перспектива”. В 2005 году были приняты 49 заказов на эту машину. А в 2006 году будет расширен спектр финансовых услуг по данной программе.

Также в 2006 году компания VH DAF сможет предложить своим клиентам новые схемы для приобретения техники DAF с пробегом в кредит без процентов. Гамма предлагаемой техники на площадке в Москве будет значительно расширена.

БАЛТКАМ
АВТОЗАПЧАСТИ
Запчасти для грузовиков и прицепов европейского и отечественного производства.
25 тысяч наименований запчастей на складе
С-Пб.,ПОЛЮСТРОВСКИЙ пр. 54 тел. (812) 327-65-20
8-800-200-65-20 (бесплатно по России)
www.baltkam.ru

DAF LEYLAND TRUCKS
ВЕСЬ СПЕКТР ЗАПЧАСТЕЙ УЗЛОВ И АГРЕГАТОВ
В НАЛИЧИИ И НА ЗАКАЗ
DAF, SCANIA, MAN, IVECO, BPW, SAF, ROR, TRAILOR,FRUEHAUF
Экспресс-поставки. Гарантия.
СПб, Моховая ул., 9,
т./ф.: (812) 320-43-52, 320-43-42
www.Neva-TS.ru
Нева Тех Сервис

Российсое соло

Полноценный перронный автобус от МАЗа

Минский Автомобильный Завод представил широкой общественности перронный автобус для аэропортов. Автобус был продемонстрирован журналистам в реальных условиях эксплуатации – в Национальном аэропорту «Минск-2».

Создание автобуса для перевозки пассажиров в аэропортах международного класса предусматривалось государственной программой «Белавтотракторостроение» и было включено в перечень особо важных государственных программ в области машиностроения.

Еще в 1999 году МАЗ выпустил модификацию своего низкопольного автобуса МАЗ-103 для перевозки пассажиров в аэропортах. Но это была именно адаптация привычного городского автобуса. В нем просто уменьшили количество мест для сидения, тем самым увеличив вместимость пассажиров.

Представленная новинка МАЗ-171 – уже полноценный перронный автобус, отвечающий всем требованиям к машинам такого класса. К их числу относится отсутствие ступенек при входе, наличие дверей с обеих сторон автобуса, вместимость, соответствующая вместимости основных типов самолетов и ряд других параметров.

Высота пола над уровнем дороги составляет 300 мм, что делает посадку и высадку пассажиров удобной и комфортной. Пассажиры могут достаточно быстро заполнить салон, поскольку в автобусе с каждой стороны имеется по три двери шириной 1200 мм. Для водителя и сопровождающего предусмотрены свои двери в передней части автобуса.

Номинальная вместимость составляет 122 человека (при средней загрузке 5 человек на квадратный метр). Поскольку в автобусах такого класса нет необходимости в местах для сидения, они предусмотрены только для пожилых людей и инвалидов - в количестве 6 штук.

Автобус оснащен видеокамерой заднего обзора, крышными вентиляторами, кондиционером на рабочем месте водителя. Есть и необходимый в аэропорту проблесковый маячок на крыше.

Габариты автобуса выбраны максимальные с учетом его возможной перевозки к месту эксплуатации на железнодорожной платформе. Длина 14,4 м, ширина 3,15 м. Очевидно, что ширина автобуса выходит за пределы, допустимые для транспортных средств дорог общего пользования (2,5 м). Это значит, что его эксплуатация возможна только в аэропорту.

Автобус выполнен по традиционной схеме для перронных автобусов. Это переднемоторная схема с передним приводом, 4-цилиндровый двигатель мощностью 170 л.с., соответствующий нормам «Евро-3», автоматическая коробка передач, ведущий управляемый мост, независимая задняя подвеска. Подвеска ведущего моста и задней «оси» - пневматическая, что обеспечивает плавность хода. Автобус оборудован системой многоточечной централизованной смазки.

В ближайшее время новый автобус МАЗ-171 будет проходить процедуру сертификации в одном из центров сертификации наземного транспорта гражданской авиации в России. Сперва он пройдет «обкатку» в течение нескольких недель в Национальном аэропорту «Минск-2», а затем - испытания в жестких условиях эксплуатации одного из крупных международных аэропортов города Москвы.

Маркетологи Минского Автомобильного Завода провели исследование рынка перронных автобусов и имеют ясное представление о потенциальных объемах возможных продаж таких машин в Беларуси, России, Украине, странах СНГ и дальнего зарубежья. Например, в Беларуси возможна реализация только двух таких автобусов. В России – нескольких десятков. Основной спрос могут сформировать аэропорты из зарубежных стран. В Европе до сих пор было только два производителя подобной техники, поэтому цены на эту специфическую продукцию достаточно высокие. Минский перронный автобус сможет вполне успешно конкурировать и на рынках европейских стран.

В любом случае, очевидно, что автобусы будут производиться на заказ. Создатели автобуса верят, что спрос на МАЗ-171 будет повышенным, как это случилось со всеми ранее предложенными рынку моделями автобусов МАЗ.

По набору своих технических характеристик новый автобус ничем не уступает известным мировым аналогам, имеет великолепный современный дизайн и сможет украсить международный аэропорт любой страны мира.

Открылся первый грузовой

В конце прошлого года в Тюмени открылся первый в России грузовой шинный центр Tyre Plus, входящий в сеть профессиональных шинных центров компании Мишлен.

Событие это вовсе не является случайным. Так первый шинный центр по продаже и обслуживанию легковых шин был открыт в апреле 2004 года, а к концу прошлого года компания Мишлен имела уже около 100 шинных центров, вступивших в программу Tyre Plus.

Девиз розничной сети Tyre Plus – «Всегда рядом!» Это означает доступность широкого ассортимента шин и сопутствующих товаров, а также высокий уровень обслуживания для покупателей в городах с населением от 150 тыс. человек. Сегодня 49 шинных центров (по продаже легковых шин) уже открыты для клиентов в 35 городах России, а теперь вот «стартовал» и первый грузовой.

По оценкам специалистов Мишлен, в течение последних 6 лет российский рынок грузовых шин остается сравнительно стабильным по объему и составляет около 5,5 миллионов штук. В то же время, отмечается качественное изменение рынка: доля современных, бескамерных шин (drop center) увеличилась за последние годы более чем в 5 раз, и в настоящее время составляет почти 600 тыс. шин. И в ближайшие годы данная тенденция сохранится.

В целом же очевидно, что развитие сети современных автодорог и, как следствие, рост автомобильных перевозок, а также появление современных автопарков свидетельствуют о необходимости создания профессиональной сервисной сети, отвечающей мировым стандартам по качеству предлагаемых услуг и ассортименту товаров.

Российское соло

Автопарк пополнится новыми большими автобусами

В нынешнем году городской автобусный парк Краснодара пополнится 24 новыми большими автобусами. Из Нижнего Новгорода ежемесячно до начала лета в столицу Кубани будут приходить по пять ЛиАЗ-5256 вместимостью 116 человек. Это позволит значительно обновить городской подвижной состав и решить транспортные проблемы на самых сложных направлениях. На днях в Краснодар прибыла первая партия из пяти новеньких ЛиАЗов. Кроме того, разгрузить некоторые маршруты помогут, приобретённые на выделенные в порядке возмещения расходов по перевозке федеральных и краевых льготников, средства краевого бюджета и 3 больших автобуса, и ПАЗ.

Сейчас все автобусы проходят соответствующее оформление документов, и в ближайшее время выйдут на самые напряжённые городские и пригородные маршруты.

Полуприцеп грузоподъемностью 65 тонн

В 2005 году компания «Спецприцеп» поставила в одно из подразделений РАО «Газпром», ООО «Лентрансгаз», полуприцепы модели 9942HD, по праву являющиеся гордостью производителя. Достаточно сказать, что эта модель высокорамного полуприцепа грузоподъемностью 65 тонн пользуется большим спросом среди компаний нефтегазового комплекса.

Особенностью полуприцепов такого класса является увеличенный клиренс, поскольку техника эксплуатируется в условиях низкого качества дорог или полного их отсутствия. Полуприцепы, поставленные газовикам, были специально доработаны – рама, подвеска и дополнительное оборудование модернизированы и усилены под жесткие условия эксплуатации.

При разработке и сборке полуприцепа была учтена ширина колеи тягача. Специально подобранные оси значительно повысили проходимость и маневренность трала за счет движения полуприцепа по колее тягача.

Мощная грузовая площадка с тракозацепами шириной 3150 мм и погрузочной высотой 1200 мм позволяет разместить на полуприцепе все модели гусеничной техники, имеющиеся в распоряжении линейных управлений магистральных газопроводов. На площадке установлены усовершенствованные стопора от бокового смещения, которые удерживают технику при боковом смещении площадки и обеспечивают точность позиционирования и прямолинейность движения загружаемой техники.

Кроме того, полуприцеп оборудован гидравлическими трапами, работающими от гидросистемы тягача. На случай отсутствия гидрофицированного тягача опускание и подъем трапов можно осуществить от автономной гидростанции, установленной на гусаке. Этот факт особенно важен, потому что, находясь «на трубе», далеко от производственной базы, полуприцеп должен выполнять свои функции с любыми моделями тягачей. Принимая во внимание это обстоятельство, на полуприцепе была также установлена усиленная гидравлическая лебедка, позволяющая в автономном режиме затащить на площадку неисправную тяжелую технику, такую как, например, трубоукладчик Komatsu D355.

По желанию заказчика полуприцеп оборудован специальной тентованной конструкцией, расположенной на гусаке. Такая «палатка» обладает значительной вместимостью и позволяет сберечь от погодных условий, а иногда и от чужих глаз необходимое для ремонта трубопровода оборудование.

Модификация некоторых параметров и конструктивных особенностей полуприцепа увеличила запас прочности транспортного средства, что было подтверждено на испытаниях, проведенных в одном из ЛПУМГ ООО «Лентрансгаз».

Чисто, экологично, а главное – с нежностью

В Туле открылась мойка, благодаря которой весь троллейбусный парк города (а это 250 машин) может быть помыт за одну ночь и утром выйти на работу, как и подобает - чистым и свежим. Жители города, понятно, против такого новшества нисколько не возражают.

Это уже вторая мойка проходного типа для общественного транспорта, установленная в России фирмой «Петроматик» (производитель – финская фирма TAMMERmatic) . Первая работает в Москве, но обслуживает только автобусы.

Главным преимуществом мойки является ее высокая производительность. По существу, перед нами непрерывно функционирующий конвейер, только в роли конвейера выступают сами троллейбусы, проходящие через «объятья» щеток. Качественное обслуживание одного «клиента» занимает всего 2-3 минуты. Где вы еще встречали такую скорость?

И еще особенность мойки в том, что, «занимаясь» общественным пассажирским транспортом, она «относится» к нему с такой же нежностью, как и к легковому. Те, кто пользовался услугами отечественных моек, знают, в чем здесь разница: жесткость, оставляющая царапины, надолго оставляет память о «помывке».

А здесь, благодаря четырем мягким щеткам, троллейбус, предварительно обработанный снаружи экологически чистым моющим средством, «чувствует» к себе индивидуальный подход и выходит из мойки, как из купели, чистым до блеска.

Впрочем, почему только троллейбус? Мойка с одинаковым энтузиазмом примет и автобус, и трамвай – и обслужит с присущей ей скоростью и заботой.

В любом случае, показательно, что наш общественный транспорт, последние годы испытывавший ощутимый дефицит внимания к себе, сегодня вновь входит в более светлую полосу своей жизни. Недаром ведь говорят: новое – хорошо забытое старое.

Не стирается, не пачкает, не портится от пыли

* На правах рекламы

Комплекты деталей цилиндропоршневой группы серии «СПЕЦИАЛИСТ» спроектированы для работы в тяжелых условиях эксплуатации и способны существенно повысить надежность работы двигателя при перегрузках.

Цилиндропоршневые группы серии «СПЕЦИАЛИСТ» выпускаются ОАО «Мотордеталь» для широкого спектра двигателей ЯМЗ, КАМАЗ и ММЗ.

В комплекты серии «СПЕЦИАЛИСТ» входят: гильза цилиндра и поршень.

Отличительной особенностью комплектов серии «Специалист» от базовых комплектов является специальное антифрикционное покрытие «Molykote» (для двигателей КАМАЗ) или «Molydag» (для двигателей ЯМЗ, ММЗ) нанесенное на юбку поршня, дополнительно к микрорельефу. Таким антифрикционным покрытием успешно пользуются всемирно известные производители такие, как: «Federal Mogul», «Mahle», «Kolbenshmidt». На российском рынке ОАО «Мотордеталь» единственный производитель, использующий это новейшее покрытие.

Антифрикционное покрытие представляет собой сухое вязкое вещество, состоящее из твёрдых смазок и смол. В процессе нанесения на поршень оно превращается в тонкую износостойкую плёнку, которая прочно держится на юбке поршня, не стирается, не пачкает, не портится от пыли, грязи и сырости. Во время работы покрытие обеспечивает:

- Защиту поршня от задиров и износа в момент пуска двигателя, особенно в зимнее время;
- Коррозионную защиту (защиту поверхности от агрессивных сред);
- Снижение до минимальных значений коэффициента трения;
- Уменьшение износа (при сухом трении, эксплуатации в холодное время года, недостатке смазки, перегреве);
- Сокращение времени и затрат на приработку;
- Увеличение стойкости поверхности к высоким удельным нагрузкам;
- Уменьшение расхода топлива;
- Снижение шумности работы двигателя.

Антифрикционное покрытие «Molykote»/«Molydag» значительно превосходит пользующееся популярностью графитовое покрытие по своим свойствам.

Опытные водители очень хорошо понимают, насколько важны эти преимущества для бесперебойной работы высоконагруженного двигателя.

Цилиндропоршневые группы Костромского завода «Мотордеталь» с антифрикционным покрытием «Molykote»/«Molydag» хорошо зарекомендовали себя в течение полутора лет эксплуатации на российских дорогах.

Шведский интеллектуал и его 660 лошадок

Вы что-нибудь слышали про двигатель D16E мощностью 660 л.с.? Поверьте, это уже не фантастика, а самая настоящая реальность. Ведь именно такой двигатель установлен на Volvo FH16 , делая его самым мощным грузовиком на рынке. А увеличение одного показателя, как правило, «подтягивает» за собой и все остальное. Так, в частности, тормозное усилие усовершенствованного моторного тормоза увеличено на 15%. А хорошо подобранный силовой привод включает в себя автоматическую систему переключения передач I-Shift Volvo, рассчитанную на полную массу грузовика 60 тонн и выше.

«Без комментариев!»

Удержать лидерство не просто в любой области, а уж тем более в области престижной, к которой относятся тяжелые грузовики.

“Новый Volvo FH16 удерживает наше лидерство в этом престижном сегменте. В этой модели высокая производительность сочетается с принципом интеллектуального использования ресурсов, экономичностью, удобством и безопасностью”, - так прокомментировал Рор Исаксен , директор Европейского подразделения Volvo Trucks, появление шведского силача.

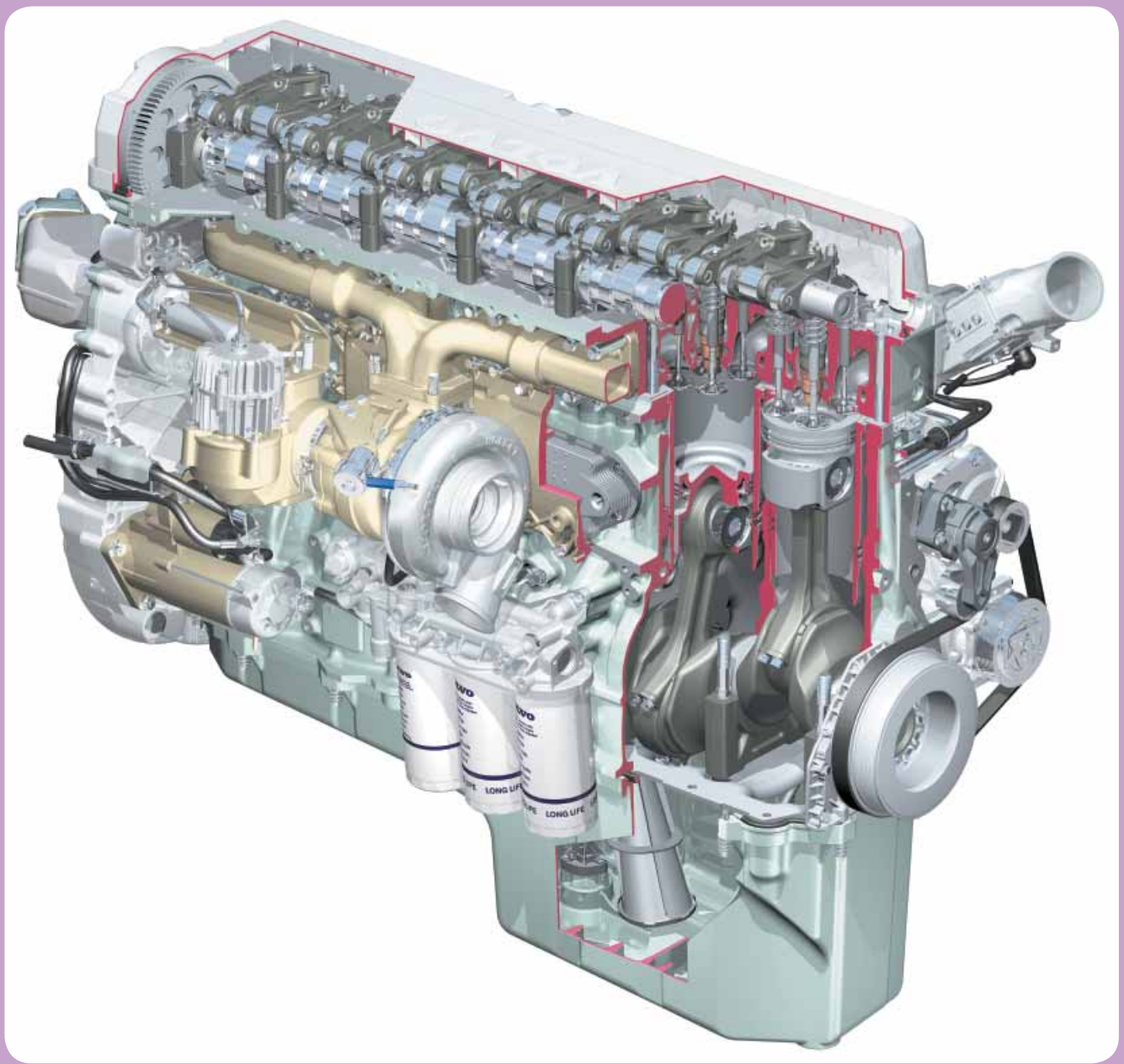
Но лучшим комментарием является сам внешний вид этого могучего грузовика. Когда он движется по трассе, то хочется воскликнуть: «Без комментариев!»

О каком грузовике идет речь?

Согласитесь, определение «интеллектуал» звучит довольно странно по отношению к грузовику. Но здесь нужно сделать уточнение – смотря о каком грузовике идет речь. В случае с Volvo FH16, более соответствующим предъявляемым требованиям, чем любая другая модель, и обеспечивающим требуемую высокую среднюю скорость даже в самых тяжелых видах перевозок, это определение более чем уместно. Собственно, интеллектуальное использование мощности означает весьма конкретную вещь: расход энергии только тогда, когда она необходима. А это как раз является характерным отличием нашего героя - с повышенной мощностью 660 и 580 л.с. и крутящим моментом в 3100 и 2800 Нм соответственно.

Чтобы окончательно стало ясно о каком грузовике идет речь добавим следующие подробности : в зоне максимального крутящего момента 90% крутящего момента достигается примерно за 2 секунды.

Само собой разумеется, что такая мощность и крутящий момент придают машине устойчивость и управляемость. Будь то старт с места при перевозке древесины на скользкой лесной дороге или медленные подъемы в горном ущелье с полностью нагруженным прицепом - везде колоссальное тяговое усилие намного упрощает работу водителя.



Большая выходная мощность. Что это значит?

Итак, мы уже выяснили, что Volvo FH16 может показать свою мощь везде и в любой ситуации – в том числе при большой полной массе на пересеченной местности. Здесь мы должны растолковать еще одно понятие, прямо связанное со шведским интеллектуалом. А именно «большая выходная мощность». Вообще-то так называется способность поддерживать скорость на подъеме. При этом высокое тормозное усилие двигателя обеспечивает безопасный спуск без нагрузки на колесные тормоза. Понятно, что такой способностью новый Volvo обладает в полной мере, а, если точнее, то в большей степени, чем кто-либо другой.

Вот еще некоторые технические характеристики, дающие объемное представление об автомобиле. Весомое улучшение торможения двигателем достигается благодаря VEB+, моторному тормозу Volvo нового поколения (опция для двигателя D16E). Мощность торможения увеличена на 15% по сравнению с предыдущей версией Volvo VEB. Компрессионный тормоз объединен с приводом клапана. При торможении VEB+ задействует дополнительное клапанное коромысло, повышая давление на выпускные клапаны. Максимальная мощность торможения с VEB+ равна 425 кВт. А это снижает частоту включений ретардера.

Грузовик для будущего

Очевидно, что разработчики Volvo не живут одним днем, а прямо заглядывают в будущее. И новый грузовик разработан в расчете на те времена, когда повсеместно будут востребованы длинные автопоезда с увеличенной полной массой. На сегодняшний день это просто идеал для модульных систем автопоездов длиной 25,25 м, применяемых в Европе. При использовании максимально разрешенной длины грузовика появляется возможность применить на практике тот принцип, когда количество прямо, так сказать, переходит в качество. Ведь нетрудно подсчитать, что эффективность двух 60-тонных автопоездов эквивалентна трем 40-тонным грузовикам.

Как одно целое с двигателем

Многочисленные тесты показали, что новая трансмиссия с системой I-Shift для полной массы в 60 тонн работает плавно и как одно целое с двигателем, обеспечивая оптимальное переключение передач.

В специальных перевозках конструкцию силового привода можно оптимизировать для полной массы свыше 60 тонн.

Система автоматического переключения передач I-shift сочетает надежность механической коробки передач с удобством автоматической. Система I-Shift - это, по существу, 12-ступенчатая коробка передач с механическим делителем и демультипликатором с электронным управлением, предназначенная для автоматического переключения передач. Надо ли говорить, что I-Shift нового поколения меньше и легче своего предшественника?

По желанию водителя

Благодаря системе I-Shift водитель не отвлекается на переключение передач и сосредоточен на управлении

грузовиком, на том, чтобы отслеживать ситуацию на трассе в оба глаза. Вообще I-Shift обладает функциями, зависящими от условий вождения и оптимизирующими такие параметры, как удобство и экономия топлива, которые требуют переключения передачи.

В новом грузовике желания водителя – не на последнем месте. Так, по желанию водителя передачу всегда можно переключить вручную, скорректировав автоматическое переключение. В сочетании с двигателем мощностью 660 л.с. I-Shift устанавливается в качестве стандартного оборудования.

Как и в предыдущих моделях, цепь силового привода также включает механическую 14-ступенчатую коробку передач с делителем и с демультипликатором. Имеется полный конструктивный ряд заднего моста: и одиночный мост, и сдвоенные мосты с одноступенчатым или колесным редуктором. Все они рассчитаны на передачу мощности с минимальными потерями. Также все задние мосты имеют механизм блокировки дифференциала, усиливающий сцепление со скользкой дорогой.

Умный тормоз

У интеллектуала все должно быть умным по определению. В том числе и тормоз. На Volvo FH16 дисковые тормоза оборудованы быстродействующей тормозной системой с электронным управлением (EBS). Сейчас функции этой системы реализованы полностью в программном обеспечении. Это позволяет оптимизировать EBS для соответствия требованиям к

перевозкам. Например, функция “Hill Start Aid” облегчает старт с места на подъеме с тяжелым грузом. Причем при трогании с места тормоз остается включенным и автоматически отпускается, когда крутящий момент двигателя достаточен для движения грузовика в нужном направлении.

Зачем теперь нужны звукопоглощающие панели?

Для получения мощности 660 л.с. двигатель D16E прошел несколько этапов улучшения своей конструкции. Во-первых, рядный 6-цилиндровый дизельный двигатель объемом 16,1 л оснащен новой единой головкой блока цилиндров, расположенным сверху распределительным валом, четырьмя клапанами на цилиндр и насос-форсунками с электронным управлением. Кроме того, двигатель оборудован новым турбокомпрессором и промежуточным охладителем. Он издает мало шума, поэтому потребность в теплоиндукционных звукопоглощающих панелях уменьшается.

Семь коренных подшипников – не шутка

Привод распредвала расположен в задней части двигателя, что придает конструкции легкость, компактность и бесшумность. Volvo не успокаивается на достигнутом и продолжает совершенствовать хорошо проверенную конструкцию двигателя, представляющую собой рядный 6-цилиндровый дизельный агрегат с турбокомпрессором. На фоне таких больших рабочих объемов и мощностей двигателя 6-цилиндровая конструкция дает несколько очевидных преимуществ, таких как уменьшение количества движущихся частей и улучшение охлаждения. В рядной 6-цилиндровой конструкции поток воздуха для охлаждения двигателя не прерывается так, как в конструкции V8, что положительно сказывается на характеристиках системы охлаждения. Для более равномерного распределения механических нагрузок в рядной 6-цилиндровой конструкции увеличена площадь опорных поверхностей (семь коренных подшипников). Двигатель D16E может поставляться с системой закрытой вентиляции картера в качестве опции.

Остается только пар

Несмотря на огромную нагрузку, D16E – очень экономичный по расходу топлива двигатель. Он соответствует требованиям норм ЕС - Евро-4 по уровню токсичности выхлопных газов.

Ведь D16E изначально был спроектирован с целью обеспечения эффективного сгорания и малого содержания твердых частиц в выхлопных газах, а снижение остаточных оксидов азота производится здесь на этапе окончательной обработки. В данном процессе, прежде чем отработавшие газы попадут в каталитический нейтрализатор системы SCR, в них впрыскивается реагент AdBlue. Внутри катали-

тического нейтрализатора AdBlue вступает в реакцию с оксидами азота, в результате которой значительно снижается их выброс – они преобразуются в безвредный азот и водяной пар.

SCR-фильтрация наиболее подходит для мощных двигателей, так как не оказывает влияния ни на систему охлаждения, ни на смазку. У 6-цилиндрового рядного двигателя с системой SCR нет ограничений по выходной мощности.

Когда мощь есть, то ее не спрячешь

Ни для кого не останется незамеченным, что это грузовик новой конструкции. Во-первых, передняя часть Volvo FH16 выглядит по-новому. Теперь нижние решетки образуют единое целое. Их конструкция также имеет практическое значение – обеспечивает лучшее поступление воздуха для охлаждения. Измененная эмблема Globetrotter с земным шаром является дополнительным отличительным знаком модели.

В целом, Volvo FH16 имеет дизайн, который подчеркивает его небывалую мощь. И действительно – зачем скрывать то, чем можно по праву гордиться?

Что касается безопасной кабины, то она имеет три варианта: Спальный, Globetrotter и Globetrotter XL. Плавные аэродинамические формы и хорошо подогнанные панели обтекателя снижают сопротивление воздуха и расход топлива.

В светло-серых и кирпично-красных тонах

Комфортабельность салона соответствует общему качеству нового грузовика и находится на высшем уровне даже среди кабин моделей Volvo. Обивка, коврики и драпировка тщательно отобраны по материалу и согласованы в светло-серых и кирпично-красных тонах. А толстый новый матрас оснащен блочными пружинами и манит на ночной отдых.

Приборная панель слегка изогнута, а каждый прибор и орган управления расположен с учетом требований эргономики водителя. Информация на дисплее комбинированной панели отображается в более высоком разрешении, а потому стала удобнее для считывания ее водителем.

Как в танке

И, наконец, несколько слов о безопасности. Кабина из высокопрочной стали образует надежный устойчивый каркас, в котором водитель может чувствовать себя совершенно спокойно. Не забыты и остальные участники дорожного движения. Для чего существует передняя противоподкатная защита (FUPS) компании Volvo.

Короче, как в танке? – уточните вы. Да, как в нем родимом – только в очень комфортабельном и совсем миролюбивом.

Mr. Gruzovik

Осенью 2004 года в нашем журнале была опубликована статья о грузовиках Hyundai HD65 и HD72. Тогда они еще только появились на отечественном рынке и были в диковинку. С тех пор, как говорится, и двух лет не прошло, а на очереди уже их более «тяжелые» родные братья - HD120. Такова политика известной южнокорейской фирмы – продвигать свои модели на рынке постепенно, от легких весовых категорий к более «серьезным». И, если о позапрошлогодних корейцах говорилось, что они «спроектированы водителями», то по поводу сегодняшних нам прямо заявляют: «лучшее предложение в классе». Последняя фраза – это, как вы поняли, рекламный слоган (его можно видеть на стендах по всему городу). Но нам важно понять: нужно ли понимать эти слова буквально или все-таки более справедливо будет взять их в кавычки?

ПРОСТОЙ ПАРЕНЬ С КОРЕЙСКИМ ЛИЦОМ

В общем-то, не намного дешевле европейских «аналогов». Разница с «мерседесом» такой же грузоподъемности всего 15%. Очевидно, что любого опытного коммерсанта одной лишь дешевизной не купишь, так как известно, что скупой, в конечном счете, платит дважды, а то и трижды, когда поначалу соблазняется разницей в ценах на порядок. Но здесь даже и об этом речь не идет. В чем же тогда «корысть»? А все очень просто. Те, кто работал с корейскими грузовиками последние годы, оценили их удобство в эксплуатации и надежность, и, по-своему, к ним привыкли. Но в бизнесе, связанном с автоперевозками, нужны ведь машины и большей грузоподъемности, чем HD65 и HD72. А тут как раз появилось вполне достойное продолжение «корейского ряда» - только в более тяжелом весе. Почему бы не воспользоваться тем, что тебе уже знакомо и, в общем-то, устраивает в плане соотношения «цена-качество»?

Существуют в бизнесе вовсе не праздные вопросы: насколько быстро окупится машина, на которой к тому же еще можно будет нормально работать? Говоря проще: не посыпится ли прежде, чем успеешь хотя бы «отбить» вложенные деньги? Те, кто уже поработал с «корейцами», на эти вопросы себе ответил и знает чего ожидать.

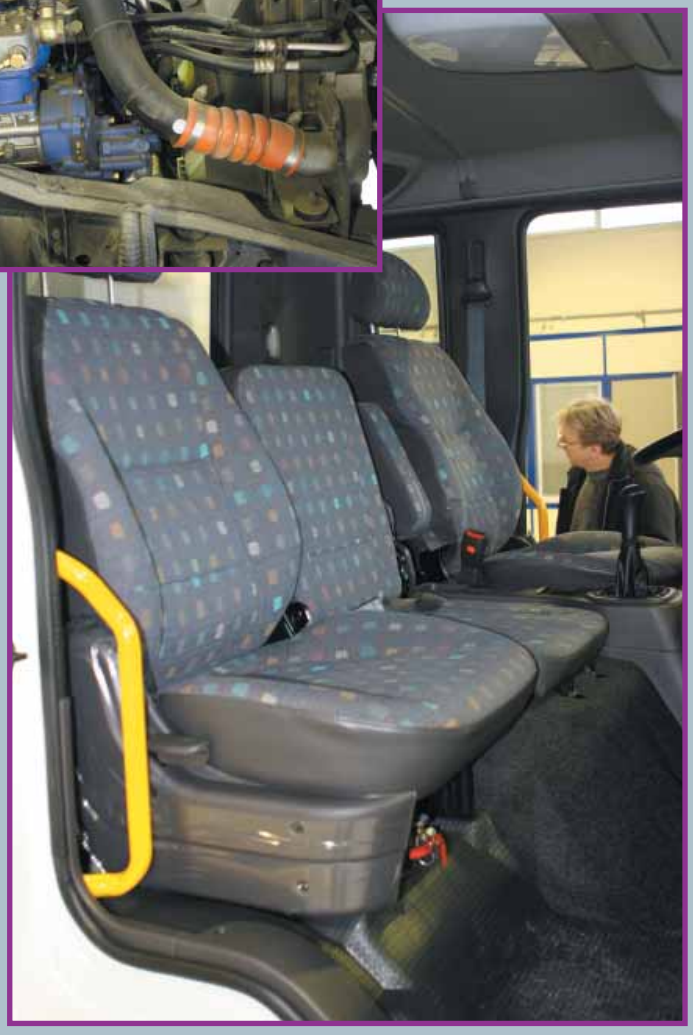
Ну, а те, кто продвигает сегодня HD120

Для тех, кто не в курсе

Грузовик HD120 относится к классу среднетоннажников. Причем он является середнячком даже в своем среднем классе, так как и не открывает ряд, и не замыкает его. Перед ним непосредственно идут те самые, «спроектированные водителями», HD 65 и HD 72, а за ним – HD170 , которые еще ждут своего появления в России. На них-то и заканчиваются двухосные грузовики и уже идут трехосные тяжеловесы. Что касается наших сегодняшних героев, то они вышли на питерские дороги осенью прошлого года. Для тех, кто уж совсем не в курсе, скажем, что «120» – это значит 12 тонн, то есть максимальный вес автомобиля при полной загрузке (максимально разрешенная масса). Его же грузоподъемность составляет 6-7 тонн. То есть перед нами явно уже не «бычок» - но тогда кто же? К сожалению, «звериного эквивалента» для нашего сегодняшнего героя еще не придумано.

Кем же спроектированы HD120?

Сегодня цена шасси этого грузовика не превышает 50-ти тысяч долларов. Много это или мало?



на нашем рынке, еще как будто не определились в смысле слогана: кем же сконструирована эта модель – водителями или кем-то еще?(шутка). Мы тем более не будем брать на себя такую ответственность, и выносить какой-либо вердикт. В нашу задачу входит подойти поближе к «тяжелому середнячку» белого цвета и осмотреть его со всех сторон, стараясь сделать это без всякой предвзятости. Да и откуда ей взяться, предвзятости-то? Все-таки в Южной Корее сумели достичь достойного качества жизни, а это первый показатель того, что о самом качестве создатели «нашего грузовика» имеют представление вполне адекватное.

Грузовик со спальным местом

Хотя все вообще грузовики по определению «люди в железных масках», но лицо-то все равно видно у каждого. И вот перед нами простое лицо корейского парня. Сразу видно, что работяга. Дизайн вообще-то типично корейский и очень узнаваемый, хотя, возможно, до конца нам не понятный, с глубоко запрятанной азиатской спецификой. В целом же понимаешь, что автомобиль сделан ни для того, чтобы стоять на подиуме или разъезжать по Невскому проспекту. Наверняка, функция у него другая и вполне конкретная – работать и, по возможности, зарабатывать деньги. Зарабатывать же их можно по-разному, а точнее – в различных условиях.

Итак, мы подходим и заглядываем в кабину – и что же видим? А все то, чему и полагается быть в кабине плюс спальное место, которое располагается за водительским сиденьем. Оно не широкое, потому что рассчитано на пригородные поездки, то есть на ночь-две, но, тем не менее, является конкретным ориентиром в смысле определения комфортности. Перед нами однозначно среднетоннажный грузовик как минимум - и к тому же не «суровый» в смысле условий работы. Еще совсем недавно удлиненная кабина Super Cab (на HD72) была настоящим нововведением на среднетоннажниках, потому что предоставляла дополнительные 300 мм пространства. Но единственным местом отдыха в этих кабинах были (и есть) сиденья с высокой спинкой и со встроенными подголовниками (что, конечно, тоже не плохо). А тут все-таки целое «койко-место»!

Вообще HD120 кардинально отличается от «братьев-предшественников». Начиная от рамы, подвески, размера колес - и заканчивая двигателем и кабиной. Ширина кабины вполне «гуманна» - 2200 мм , а что касается двигателя, то он здесь, конечно, не ультрасовременный - модели D6DA 19, объемом в 6606 см.куб. «Лошадок» же у него – 196. А как же иначе? Ведь и работка у нашего середнячка потяжелее, чем у «младшего брата» HD72 с его 115 л.с.

bp

Смазочные материалы BP -
гарантия надежной работы техники

ДИСТРИБЬЮТОРЫ СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ BP

Барнаул ООО «Спецнефть»	(3852) 46-90-38
Владивосток ПБОЮЛ «Шифрин»	(4232) 45-37-21
Владивосток ООО «Дескриптор Трейдинг»	(4232) 300599
Волгоград ООО «Хронос»	(8442) 37-87-97
Воронеж ООО «БиКас Черноземье»	(4732) 39-46-46
Екатеринбург ООО «Вик'ойл плюс»	(3432) 379-53-20
Иваново ПБОЮЛ «Бобылев А.М.»	(4932) 29-55-23
Иркутск ООО «Интеравто»	(3952) 34-96-44
Калининград «BP Калининград»	(4112) 73-33-37
Калуга ООО «Лимузин»	(4842) 74-99-88
Краснодар ООО «Хай-Тек»	(8612) 38-69-94
Красноярск ООО «Ойл-Д»	(3912) 66-25-38
Москва «Интеравто»	(495) 959-78-88
Москва ООО «Абэксим»	(495) 739-07-39
Москва ООО «Редитал»	(495) 706-66-67
Мурманск ООО «Новая Фирма»	(8152) 27-64-29
Н.Новгород ООО «Эль Авто»	(8312) 41-65-52
Новосибирск ООО «Сибойл»	(3832) 90-38-85
Омск ООО «Аргус Омск»	(3812) 31-53-69
Ростов-на-Дону ООО «Профит-Лиг Компани»	(8632) 955325
Рязань ООО «Автоатлант»	(4912) 20-55-15
Самара ООО «Премьера»	(8482) 34-81-67
Санкт-Петербург ООО «Гризайль»	(812) 324-54-94
Тверь ООО «Топливо и масла»	(4822) 49-26-43
Тольятти ООО «Премьера»	(8482) 34-81-67
Уфа ЗАО «Горст»	(3472) 39-83-39
Хабаровск ООО «Экселло»	(4212) 21-53-09
Челябинск ЗАО «Торговый Дом «Бовид»	(3512) 75-10-75

Генеральный импортер смазочных материалов BP - ООО «Сетра Лубрикантс».
Россия, 109017, Москва, ул. Малая Ордынка, д. 7, стр. 1.
Тел. +7 (495) 961-27-87, факс +7 (495) 961-27-98/99
www.bp.com

system Vanellus

СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ BP ДЛЯ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА И СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ

bp

Моторные масла для коммерческой техники

Серия	Продукт	Описание продукта	Спецификации
Универсальные моторные масла	Vanellus C8 Ultima 5W-30	Полностью синтетическое моторное масло нового поколения, для всех типов четырехтактных транспортных дизелей, с предельно высокими эксплуатационными характеристиками, обеспечивающее экономию топлива	API CI-4/CF; ACEA E4/E5/E3/B4; MB 228.5; MAN M3277; Volvo VDS-2; Mack EO-M Plus; RM RXD; Cummins CES 20071/2/6/7; MTU Type 3; Global DHD-1
	Vanellus C7 Global 15W-40	Высококачественное масло с увеличенными интервалами замены, предназначенное для применения в различных дизельных и бензиновых двигателях грузовых автомобилей, коммерческих фургонов и легковых машин. Vanellus C7 Global специально разработано для двигателей с системой рециркуляции отработанных газов EGR (Exhaust Gas Recirculation). Масло прекрасно подходит для работы в различных эксплуатационных условиях и климатических зонах; обладает превосходной защитой от износа и коррозии.	API CI-4/CF/SL; ACEA E5/E3/B3/B4; MB228.3; MAN M3275; Volvo VDS-3; Mack EO-M Plus; Cummins 20071/72/76/77/78; Renault RLD; DHD-1.
	Vanellus C6 Global Plus 10W-40	Моторное масло нового поколения со сверхвысокими характеристиками, для работы с увеличенными интервалами замены масла, обеспечивающее экономию топлива	API CH-4/SJ; ACEA E3/E5/B3/B4/A3; MB 228.3/229.1; MAN M3275; Volvo VDS-2; Cummins CES 20071/2/6/7; Mack EO-M Plus; RM RLD; MTU Type 2; ZF TE-ML-03A; DAF HP-1 / HP-2. Возможно применение когда требуется уровень: VW 500.00/505.00
	Vanellus C6 Global 15W-40	Универсальное моторное масло для работы с увеличенными интервалами замены.	API CH-4/SJ; ACEA E3/E5/B3/B4/A3; MB 228.3; MAN M3275; Volvo VDS-2; Cummins CES 20071/2/6/7; Mack EO-M Plus; RM RLD. Возможно применение когда требуется уровень: VW 500.00/505.00
	Vanellus C5 Global 15W-40	Универсальное моторное масло для дизельных и бензиновых двигателей.	API CG-4/CF/SH; ACEA E2/B2/A2; MB 228.1; MAN 271; Volvo VDS; Mack EO-L; MTU Type 1; MTU/DDC Category 1. Возможно применение когда требуется уровень: VW 501.01/505.00
	Vanellus C5 Multi 10W-30	Универсальное моторное масло для дизельных и бензиновых двигателей.	API CG-4/SH; Mack EO-L. Возможно применение когда требуется уровень: Volvo VDS
	Vanellus C4 Global 15W-40, Vanellus C4 Multi 20W-50	Универсальное моторное масло для дизельных и бензиновых двигателей.	API CF-4/CF/SG; ACEA E2/B2; MB 228.1; MAN 271; Volvo VDS. Возможно применение когда требуется уровень VW 501.01/505.00
	Vanellus C4 Multi 10W-30	Универсальное моторное масло для дизельных и бензиновых двигателей.	API CF-4/CF/SG. Возможно применение когда требуется уровень: Volvo VDS
	Vanellus C3 Mono 10W, 30	Универсальное моторное масло для дизельных и бензиновых двигателей.	API CF/SF; ACEA E1 (для SAE 30); MB 277.0; MAN 270 (для SAE 30); Allison C4 (для SAE 30). Возможно применение при требовании: Caterpillar TO-2
Для европейских тяжелонагруженных дизелей	Vanellus E5 Ultra 5W-30	Полностью синтетическое моторное масло последнего поколения для европейских дизелей с наилучшими показателями экономии топлива (до 5%)	ACEA E4/E5/E7; MB 226.5; MAN M3277; Volvo VDS-2; Scania LDF; RM RXD; Cummins CES 20072 / 77; MTU Type 3; Mack EO-M Plus; DAF HP-1 / HP-2
	Vanellus E7 Supreme 5W-40	Синтетическое масло с высокими эксплуатационными свойствами для дизелей	ACEA E4/B3/B4; API CF; MB 228.5; MAN M3277; Volvo VDS-2; RM RXD; MTU Type 3; MTU/DDC Category 2
	Vanellus E7 Ultra 5W-30	Полностью синтетическое моторное масло последней разработки для европейских дизелей с наилучшими показателями экономии топлива	ACEA E4; MB 226.5; MAN M3277; RM RXD; MTU Type 3
	Vanellus E7 Plus 10W-40	Масло с высокими эксплуатационными характеристиками и увеличенным сроком службы для дизелей	ACEA E4/E5/B3/B4/A3; API CF; MB 228.5; MAN M3277; Volvo VDS-2; RM RXD. Соответствует: DAF (с увеличенными интервалами замены); MB 229.1
	Diesel SLD 15W-40	Высококачественное масло для тяжелонагруженных дизельных двигателей	ACEA E3/E5; API CH-4; Scania LDF; Volvo VDS-3
	Vanellus E5 Plus 10W-40	Долгоработающее масло для дизелей	ACEA E3/B2/B4; API CE; Scania LDF; MB 228.3; MAN M3275; Volvo VDS-2; RM RD
	Vanellus E6 15W-40	Долгоработающее масло для дизелей	ACEA E3/E5/B3/B4; MB 228.3; MAN M3275; Volvo VDS-2; RM RLD
	Vanellus DD	Высококачественное малозольное масло, предназначенное для использования в двухтактных транспортных дизелях.	API CF-2 и CF Detroit Diesel

Трансмиссионные масла и жидкости для коммерческой техники

Название		Продукт	Спецификации
Трансмиссионные масла и жидкости для коммерческой техники	Для ручных трансмиссий	Energear EP 80W	API GL-4, ZF TE-ML 03A, 08 и 17A; MB 235.1, MAN 341N
		Energear EP 80W-90	API GL-4, ZF TE-ML 03A, 16A, 17A
	Универсальные	Energear HT 75W-90, 85W-140	API GL-4,5 и MT-1, Scania STO:1
		Energear HT 80W-90	API GL-1,2,3,4,5 и MT-1; MAN 3343 ML; Scania STO:1, ZF TE-ML 02B, 05A, 07A, 12E, 16B, 17B,
		Energear SHX-M 75W-90	API GL-4; MAN 3343 SL; Scania STO 1:0 ; GL-5 и MT-1; SAE J2360 (MIL-L-2105E), ZF TE-ML 02B, 05B, 12B, 16F, 17B, 19C.
	Для мостов	Energear MBE 85W-90	API GL-5; MB 235.7
		Energear Hypo TL 75W-80	GL-5
		Energear Hypo 80W-90, 85W-140	API GL-5, ZF TE-ML 05A, 07A, 12A, 16B/D,17B, 19B
		Energear Hypo 90	API GL-5, MAN 342N, MB 235.0, ZF TE-ML 05A, 16C, 17B, 19B
		Energear Hypo 80W	MAN 342N, Mercedes-Benz side 235.0
		Energear Limslip 90	SAE 90 API GL-5, ZF TE-ML 05C, 12C и 16E
	Для автоматических трансмиссий	Autran DX-III	GM Dexron IIIG, Ford Mercon, Allison C4, MB236.1/236.5, MAN 339F, ZF TE-ML 02F, 03D, 04D, 11B, 14A,17C, Voith G607
		Autran MDX	GM Dexron IID, MB236.6, MAN 339D, ZF TE-ML 03D, 04D, 11A,14A, Voith G607
		Autran GM-MP	MB 236.2, MAN 339A, GM TYPE A SUFFIX A
		Autran 4	SAE 10W,50 Caterpillar TO-4, Allison C4
		Autran LTF	Mercedes-Benz стр. 236.81; ZF TE-ML 11B, 14C, 15M; MAN 339F; Voith G607, G1363; Voith Retarders

Универсальные масла (для сельскохозяйственной и строительной техники)

Продукт	Спецификации			
	к двигателю	к трансмиссии	к гидравл. системе	другие
Terrac Super Universal 10W-40, 10W-30	SAE 10W-40; 10W-30	SAE 80W-90; 80W-85	ISO VG 100 для 10W-40 ISO VG 68 для 10W-30	Massey Ferguson MF1144 и отвечает требованиям: John Deere JDM J27 и J20C; Ford M2C 159B, M2C 86A, M2C 134B/C; Ford M2C 134 D-только сервисная заправка; Massey Ferguson MF 1139 и 1135; Case MS 1207
	API CF-4/CE/SF; ACEA E2-96 (SAE 10W-40)	API GL-4; MIL-L-2105	NFE 48603 HV	
	MIL-L-2104-D (15W-40)	ZF TE 06C,07B	DIN 51524/3 HLVP	
Terrac Universal 15W-40 15W-30	SAE 15W-40; 15W-30		ISO VG 68/100 (15W-40)	Massey Ferguson MF 1139, 1135 и ароброн 1144 (15W-40); John Deere JDM J27 и J20C; Ford M2C 159A и B, M2C 86A; Case MS 1207
	API CE/SF	API GL-4; MIL-L-2105	NFE 48603 HV	
	MIL-L-2104-D	ZF TE 06B, 07B	DIN 51524/3 HLVP	
Terrac Super Transmission	SAE 10W-30	SAE 80W-90; API GL-4 (при малых скоростях и высоком крутящем моменте)	ISO VG 68	Massey Ferguson M1143; Allison C4; Ford New Holland FNHA-2C-201.00 (замена на спецификацию Ford M2C 134-D); Volvo Construction Equipment VME WB 101. Отвечает требованиям к трансмиссиям: Caterpillar TO-2; John Deere J20C; Massey Ferguson M1135 (сервисная заливка); Case MS 1207, 1209; MAT 3505, 3525

Консистентные смазки

Продукт	Описание	Спецификации
Energrease LS-EP 2	Смазка широкого диапазона применения с противозадирными присадками.	На основе литиевого загустителя класс NLGI 2
Energrease L 21M	Содержит дисульфид молибдена. Применяется как смазка общего назначения в тяжелонагруженных узлах при небольших скоростях.	На основе литиевого загустителя класс NLGI 2. Отвечает требованиям Caterpillar и Ford (ESA M1C 71A/75A)
Energrease ZS 00	В централизованной системе смазки шасси.	NLGI 00, MB 264; MAN 283 (Li-P 00,000); Willy Vogel A.G.; Koopmans central systems

Гидравлические масла

Продукт	Описание	Спецификации
Energol HLP-HM 10, 15, 22, 32, 46, 68	Для высоконагруженных гидравлических систем с обычным уровнем фильтрации (до 6 микрон), а также для некоторых легконагруженных редукторов и подшипников.	DIN 51 524 Part 2 'Hydraulic Oils Type HLP'; ISO 6743/4 'Hydraulic Oils Type HM' (NF E 48-603 и NF E 60-203). Соответствует требованиям Denison HF-0, HF-2; Vickers I-286-S (насос 35V,Q.25); Rexnord-Racine (лопастные насосы); Mannesmann Rexroth Hydromatik (поршневые насосы); Sigma-Rexroth (шестеренчатые насосы); Cincinnati Milacron (p. 68-69-70); US Steel 136
Bartran HV 15, 22, 32, 46, 68, 100	Для высоконагруженных гидравлических систем, требующих масел с высокими противокоизионными свойствами, высоким индексом вязкости и отличной фильтруемостью. Работоспособно в очень широком диапазоне температур окружающей среды - как при холодном пуске, так и при высоких рабочих температурах.	DIN 51 524, Part 3; ISO 6743/4 (NFE 48-603 и NFE 60-203), класс HV - Vickers (мобильная техника), превышает M-2952-S (насос 35V Q.25) - Rexnord-Racine (лопастные насосы); - Mannesmann Rexroth Hydromatik (поршневые насосы); - Sigma-Rexroth (шестеренчатые насосы); - Ford M-6 C 32 ; Sauer, Marrel Hydro

Генеральный импортер смазочных материалов BP — ООО «Сетра Лубрикантс»
Россия, 109017, Москва, ул. Малая Ордынка, д. 7, стр. 1.
Тел. +7 (495) 961-27-87. Факс +7 (495) 961-27-98/99

www.bp.com

system Vanellus

Два простых принципа

При этом HD120 вовсе не исключение в «своей семье». Основной принцип Hyundai в полной мере соблюдается и здесь : простота конструкции и надежность. Есть и второй принцип, не менее основной – простота обслуживания, то есть легкий доступ ко всем узлам и агрегатам. С этим согласны все, кто уже поработал с «корейцами» и кто в принципе «настроен» на их уровень (потому что, как вы понимаете, сравнение с европейскими производителями не совсем корректно).

В любом случае, удобство для самого водителя очевидно – ежедневное обслуживание не требует «излишней деликатности» . Ведь известно, что европейские топливные системы второго поколения весьма прихотливы – и, в частности, по отношению к нашей солярке не слишком высокого качества. А у «корейца» ничего сложного, в общем-то, нет, и чувствуется адаптация под российские условия.

Колесная база на той модели, что сегодня оказалась в поле нашего зрения (см.фото) - средняя. Но у HD120 есть и варианты экстра-лонг (супер длинная). Там размер кузова до 6,5 м с учетом свеса, а здесь - 5,6 м . Соответственно, объем кузова значительно увеличивается при увеличении шасси.

Совершая простые движения

Нужно совершить «простые движения», чтобы поднять кабину – и при этом не прочувствовать на себе весь ее вес. Подталкиваешь – и она сама поднимается. Опустить кабину нисколько не труднее. Вот, опустили. А теперь можно посидеть в салоне и осмотреться. В салоне же – еще одна фирменная корейская «фишка»: отделка передней панели под дерево.

Во всем чувствуется целенаправленная политика: чтобы не завышать конечную стоимость, используй хорошие материалы, но без всяких излишеств. Ведь что, по большому счету, нужно водителю? Заработал свои деньги и поехал домой отдыхать, не испытывая боли ни в спине, ни в руках. А когда работаешь целый день, то «какая-нибудь мелочь» не покажется тебе такой уж мелочью. В начале незаметное неудобство, в конце рабочего дня становится настоящей занозой. Тут же ничего не скажешь - комплектации очень продуманные и действительно включают все необходимое для работы. Ничего лишнего, а в тоже время позаботились о вещах, которые часто забываются. Ну, хотя бы подсветка ступеней. Особенно умиляет солнцезащитный козырек для пассажира, входящий в суперпакет. Мелочь, а приятно.

В салоне три раздельных сиденья. Причем среднее сиденье опускается и его можно использовать как хозяйственный ящик. Вообще любая деталь ни в коей мере не является муляжом, а несет функциональную нагрузку: если это пол, то он с резиновым покрытием (легко мыть), если сиденья, то они не протираются до дыр. Если ящик, то он на трех петлях (то есть не сломается через два дня), а лампа – очень яркая, пригодная и для чтения.

Выражаясь современным языком, в автомобиле все должно быть прекрасно – и «понты», и все остальное. Корейцы давно и безоговорочно выбрали «остальное». А те, кто по тем или иным причинам выбрал корейцев, достаточно об этом осведомлены.

Зеркала и зазеркалье

Многочисленные тесты показали, что дизайн нового грузовика действительно дает возможности для лучшей обзорности. То есть в первую очередь свою роль здесь играют даже не зеркала, а «продуманность» самой кабины. В ней не только «много стекла», но и сами найденные формы - оптимальны. Количество «мертвых точек» при обзоре практически сведено к минимуму – и это положительно ощущается в городском потоке.. Hyundai начали производство коммерческой техники сравнительно недавно, с 1995-го года – но они с самого начала знали чего хотели и в новую область вступили с присущей им энергичностью. И вот – перед нами результат.

Что тебе нужно - выбирай

Есть техника, которую все ругают, но при этом продолжают покупать. Потому что все более качественное - на порядок дороже. Неужели невозможен компромисс, некая золотая середина при сочетании «цена-качество»? Пожалуй, если здраво рассудить, один из реальных вариантов предлагают нам корейцы. Они заполняют ту самую нишу, в которой обеспечивается довольно плавный переход на пути к вершинам– от отечественной «суровости» к продукции европейских производителей. Все-таки не так болезненно получается.

В любом случае, возможности нашего выбора расширяются – ведь, в конечном счете, если тебе нужен автомобиль определенной грузоподъемности, то никто под дулом пистолета не заставляет покупать именно HD120. А тут можно лишний раз подумать, прикинуть: что и как? И хуже не будет.

Короче, «что тебе нужно – выбирай», как пел в свое время питерский кореец Виктор Цой.

Андрей БЫЧКОВ

Модель			HD 120					
			Короткий		Удлинённый		Сверхудлинённый	
Измерения (мм)								
Межколес. база		мм	3795		4260		4895	
Общая	Длина	мм	6970		7670		8620	
	Ширина	мм	2400					
	Высота	мм	2505					
Размеры салона	Длина	мм	4600		5300		6250	
	Ширина	мм	2280					
	Высота	мм	400					
Дорожный просвет	Спереди	мм	1795					
	Сзади	мм	1660					
Клиренс	мм		210					
Масса (кг)								
Полная масса		кг	12400					
Спереди		кг	3600					
Сзади		кг	8800					
Снаряженная масса		кг	4300	4465	4630	4765	4885	4900
Спереди		кг	2370	2430	2500	2560	2665	2670
Сзади		кг	1960	2035	2130	2205	2220	2230
Двигатель								
Модель			B6BR	D6DA19	D6BR	D6DA19	D6BR	D6DA19
Радиус поворота								
Минимальный радиус поворота		м	6.3		7.3		8.2	

Женский взгляд: «этот бизнес преимущественно мужской»

ООО «ИВ-Сервис» - это официальный дилер концерна IVECO, который в свою очередь не нуждается в особом представлении. Сегодня здесь, на «ИВ-Сервисе», продают новые и подержанные грузовики IVECO, оригинальные запчасти, производят ремонт и техническое обслуживание, осуществляют гарантийное и послегарантийное обслуживание. Представлена вся гамма новых автомобилей - от небольших городских грузовиков до магистральных тягачей тяжелого класса. Это серии Daily, EuroCargo, Stralis и EuroTrakker. В далеком теперь уже 1995 году произошло первое важное событие в жизни фирмы. Фирма, собственно говоря, в тот год начала свою работу. А три года спустя, в 1998-м, также «случилось» нечто не менее значительное - директором фирмы стала женщина. Это была Светлана Владимировна КАЛАШНИКОВА, которая возглавляет коллектив и сегодня, и с которой мы побеседовали и о специфике ее непростого бизнеса вообще, и о роли женщины в нем.

Все зависит от характера

- Светлана Владимировна, всегда интересно узнать о том, как все начиналось. Я думаю, вы не забыли еще 1998-й год, когда женщин на руководящих постах в бизнесе было значительно меньше, чем сегодня, дело было новым и непривычным, но, тем не менее, вы решились на столь ответственный поступок?

- Во мне тогда, наверное, «бушевало» немало всяких чувств, но точно помню, что боязни, во всяком случае, не было. Не было «страха неизведанного» уже хотя бы потому, что я по образованию инженер-экономист автомобильного транспорта, и, в общем-то, знала, чем буду заниматься. То есть, в отличие от многих сегодня, я работала и работаю по специальности.

В 1998-ом году фирма «ИВ-Сервис» представляла из себя сервисную станцию, которая занималась только ремонтом грузовиков. В фирме работало десять человек, а сегодня их втрое больше. Сначала к сервисной станции «приплюсовалась» продажа запасных частей, потом продажа автомобилей, а с конца прошлого лета мы еще осуществляем ремонт и продажу прицепов и полуприцепов.

- Но одно дело – чисто профессиональная сфера, а другое – ответственная работа руководителя... Здесь ведь нужно с самого начала соразмерить свои силы?

- Думаю, что для успеха на руководящей должности все в первую очередь зависит от склада характера. Профессиональные навыки, конечно, помогают, но они не являются в данном случае определяющими и не «спасают». Что касается того, что нужно соразмерить свои силы... Здесь, я думаю, все очень индивидуально. У меня, например, как раз не было и нет при подходе к делу особой «расчетливости». Я такой человек, что если передо мной ставится задача, то я все силы бросаю на ее решение, все делаю пусть на «последнем дыхании», но ориентируясь на самую верхнюю планку.

Семь «стариков» и одна девушка

- Какие тогда, в 1998 году, перед вами встали задачи?

- В первую очередь они были чисто управленческими. Представьте, я, тогда еще женщина достаточно юного возраста, пришла в коллектив мужчин, которым было за 30-ть, и которые привыкли к определенному стилю работы. Поэтому проблема заключалась в том, чтобы сразу же начать принимать решения той значимости и весомости, которые смогли бы убедить этих людей делать то, что я говорю. Иными словами, мне нужно было добиться всего лишь «мелочи»: чтобы мои решения не обсуждались, а сразу же выполнялись.

- Да, действительно «пустячок»... И что же конкретно вы предприняли для того, чтобы «слово стало плотью»?

- Сначала поговорила с «народом» за жизнь, по душам. Причем я не старалась именно расположить индивидуально каждого к себе, тем самым как бы настраивая на более эффективную работу. Ведь что касается ремонтной зоны, то у нас уже имелся слаженный кол-

лектив с большим опытом работы, со своим бригадиром, которого все уважали. Ведь главное же – результат, а в нашем бизнесе он достигается только коллективным трудом. Так что я не старалась кого-то научить хорошо работать, а именно пыталась найти некую золотую середину в наших деловых отношениях. Чтобы никому, так сказать, не было обидно и больно.

А тогда, кстати, финансовое положение компании оставляло желать лучшего, и, первым делом, мы провели анализ ситуации, в которой находились. Ведь только так можно было сделать правильные выводы о том, как из этого положения лучше выйти. В ходе наших бесед мы все-таки пришли к соглашению и определились, что мои распоряжения не обсуждаются, потому что «по определению» они направлены на улучшение положения компании. Причем это не был какой-то «негласный закон». Наоборот, открытым текстом и во всеуслышание объявили, что «испытательный срок» закончился - и с сегодняшнего дня мы работаем именно по таким правилам. И с тех пор, вот уже более семи лет, правила действуют.

> Определенное правило есть и у нас - и оно декларируется для всех работников компании: «Если ты что-то делаешь, то делай это или хорошо, или не делай вовсе». О серьезности такого принципа свидетельствует хотя бы тот факт, что именно благодаря ему, в достаточно не простых условиях Канонерского острова, нам удавалось работать на весьма приличных оборотах.

- Какой же плод в конечном итоге принесло беспрекословное исполнение ваших приказов?

- В 1998-ом году фирма «ИВ-Сервис» представляла из себя сервисную станцию, которая занималась только ремонтом грузовиков. В фирме работало десять человек, а сегодня их втрое больше. Сначала к сервисной станции «приплюсовалась» продажа запасных частей, потом продажа автомобилей, а с конца прошлого лета мы еще осуществляем ремонт и продажу прицепов и полуприцепов.

Прощай, Канонерский остров

- Наверняка, на достигнутом и не думаете останавливаться?

- Откровенно говоря, чего-то кардинально нового нам сейчас просто физически не переварить. Но мы стараемся увеличивать обороты того, что уже есть. Ведь, сами понимаете, при увеличении номенклатуры возрастает и объем выполняемых услуг. И задача сегодняшнего дня ставится так: использовать свои рабочие площади со все возрастающей эффективностью. Тем более нам это, как говорится, сам Бог велел, если учесть, что место у нас теперь новое, а стало быть – прогрессивное. Ведь год назад мы переехали сюда, на Московское шоссе, с Канонерского острова. А это, скажу я вам, было процессом весьма трудоемким. Помещения здесь находились в плачевном состоянии. В течение девяти месяцев мы делали ремонт и только потом переехали. В результате - занимаемые нами сегодня производственные площади составляют 2000 м3, что в четыре раза больше, чем на Канонерском. Так что экстенсивно, если можно так выразиться, мы выросли. Теперь дело за более интенсивным использованием этих площадей.

- Неужели за прошедшие годы все было безуп-

речно гладко и не произошло ни одного сбоя в цепочке «приказ-исполнение»?

- Отвечу вопросом на вопрос. Всегда возникает дилемма: с кем работать – с хорошим человеком или с коммерчески выгодным работником? Так вот, с самого начала именно такая дилемма возникла в отношении коллектива нашего офиса. Я сделала тогда выбор в пользу профессионалов – и, как следствие, весь офис «подал в отставку». Других вариантов в данной ситуации просто не существовало. Но, как я уже говорила, никаких дилемм не возникало в отношении ремонтников.

Принцип «или-или»

- Каждая уважающая себя фирма имеет свой принцип, определяющий стиль ее деятельности. Вы не исключение?

- Надеюсь, что нет. Определенное правило есть и у нас - и оно декларируется для всех работников компании: «Если ты что-то делаешь, то делай это или хорошо, или не делай вовсе». О серьезности такого принципа свидетельствует хотя бы тот факт, что именно благодаря ему, в достаточно не простых условиях Канонерского острова, нам удавалось работать на весьма приличных оборотах.

Конечно, говоря о философии руководителя и о секретах его успеха, нужно упомянуть о таком немаловажном факторе как везение. Это я говорю к тому, что во многом мне просто повезло, так как, повторяю, мне достался слаженный и хороший коллектив. То есть изначально ядро коллектива было здоровым и полноценным, и большинство этих людей работают по сей день.

Но зато к подбору новых сотрудников я подхожу, как мне кажется, достаточно аккуратно. И трачу немало времени для того, чтобы найти человека, который не только подошел бы по профессиональным качествам, но и соответствовал бы духу компании. Ведь у наших клиентов сложился определенный имидж «ИВ-Сервиса»: это домашняя компания – в том смысле, что сюда приятно просто приехать и пообщаться. В конечном счете, мы работаем с людьми, а не только с транспортными средствами, им принадлежащими. И очень важно, чтобы наши работники могли поговорить с клиентами не

только на сугубо профессиональные темы, но и «о главном». А для таких бесед должны быть соответствующие условия.

Некоторые предпочитают красное

- И все-таки вы работаете не только с людьми, но и с грузовиками – и не можете не испытывать определенных предпочтений. Есть ведь такие автомобили, что нравятся вам больше, чем остальные – ну хотя бы в плане дизайна?

- Прямо передо мной плакат с обновленной гаммой ИВЕКО– это автомобили, работающие в команде Феррари. И могу сказать только одно: итальянцев в дизайне еще никто не превзошел. Без всякого преувеличения можно сказать, что аналогичных продуктов просто нет в мире. Это проявляется во всем – и в самом продукте, и в методах его представления, и в поисках решений представления. Даже на последней выставке в Амстердаме стенд ИВЕКО, на мой взгляд, смотрелся лучше всех. Он имел интересную идею и чисто дизайнерски был ярко оформлен. Ведь известно, что над имиджем знаменитых немецких автомобилей работают именно итальянские бюро. ИВЕКО вообще – один из образцов вкуса и дизайна в грузовом транспорте.

- Цвет Феррари – красный. Этот цвет вам нравится?

- Для автомобиля – он очень даже не плох. Красный цвет придает яркость, подчеркивает силу, даже агрессивность. Но в одежде я, например, предпочитаю более спокойные тона. Может быть потому, что я все-таки человек весьма импульсивный и мне нужно нечто успокаивающее, по крайней мере, не раздражающее.

Женщина в бизнесе

- Вы часто общаетесь с другими женщинами-руководителями?

- Среди наших клиентов есть только две женщины-руководителя. И с ними я в нормальных деловых отношениях – я бы даже сказала, что в хороших. Но, в целом, этот бизнес преимущественно мужской.

- А существует, на ваш взгляд, такая проблема как «женщина в бизнесе»?

- Есть, скорее, более общая проблема: самоощущение себя в конкретной обстановке вообще– в офисе, дома, где угодно. То есть многое зависит от тебя самой. И если постоянно обращать внимание на то, как на тебя смотрят окружающие, то работать будет довольно сложно. Я уже просто к этому привыкла и не столь ранима в этом смысле. Ведь вообще-то женщина-руководитель вызывает (по крайней мере, в нашем бизнесе) на первых порах, мягко говоря, недоумение. И я не раз сталкивалась с этим. Но могу сказать одно: когда общение переходит уже в сферу чисто деловую, то через какое-то время «недоумение» пропадает и все входит в нормальное русло. Многие клиенты сотрудничают с нами по десять лет и, думаю, никаких неудобств от того, что здесь работает женщина, не испытывают (*смеется*).

А где же медведи на ваших улицах?

- Так же, видимо, и с иностранцами? Для них, наверное, является неожиданностью, когда они здесь, в холодной и суровой России, видят в уютном директорском кабинете приятную женщину?

- Уверена, что миф о загадочной России и о медведях на наших улицах уже должен восприниматься только как шутка.. Все иностранцы, с которыми я сталкивалась – люди с абсолютно адекватным восприятием действительности. Они нормальные коммерсанты и в курсе всех наших проблем и законов. И они, кстати, многому нас могут научить, потому что у них есть опыт, «собранный» за много лет по всему миру. Как вы понимаете, у маленькой и сравнительно молодой компании такого опыта, конечно, еще быть не может. И, естественно, в своей повседневной работе мы пользуемся очень многим из того, что нам рекомендует ИВЕКО. С самого начала у нас установились нормальные партнерские отношения дилеров с производителями. А дилер, во-первых – это лицо производителя в глазах клиента, а, во-вторых, это глаза производителя, которыми он смотрит на свой продукт «в месте общения с клиентами».

Впрочем, процесс этот, подчеркиваю, полностью партнерский, обоюдный, так как и дилер зачастую дает производителю рекомендации, которыми тот с успехом пользуется. Корректировки, которые вносит производитель в свою работу, часто ведь обусловлены именно откликами с мест. К тому же не только они к нам приезжают, но и мы к ним - на различные презентации. Так что общаемся в самых разных сферах.

> Ведь у наших клиентов сложился определенный имидж «ИВ-Сервиса»: это домашняя компания – в том смысле, что сюда приятно просто приехать и пообщаться. В конечном счете, мы работаем с людьми, а не только с транспортными средствами, им принадлежащими. И очень важно, чтобы наши работники могли поговорить с клиентами не только на сугубо профессиональные темы, но и «о главном».

И наш опыт пригодится

- Если помечтать, то от каких «головных болей» в своем бизнесе вы хотели бы избавиться раз и навсегда?

- Я разделила бы «вечные» вопросы на две группы. Первая группа – это те трудности, преодоление которых зависит, в основном, от фирмы ИВЕКО. Я имею в виду, например, то, что сейчас резко возрос спрос на автомобили ИВЕКО и, соответственно, срок заказа на самосвал составляет полгода. И это «стояние в очереди» - проблема не только в России, но и в Европе. А решение другого вопроса совсем от ИВЕКО не зависит, потому что это проблема любого бизнеса в нашей стране – то есть проблема финансирования. К сожалению, условия финансирования в России не в лучшую сторону отличаются от тех же условий в Европе. Собственно, проблема решается стандартными способами – лизинг, кредит – но просто клиент вынужден платить дороже, потому что ставки по кредитам высоки. Мудрость же ИВЕКО заключается в том, что они работают с частными компаниями, которые лучше, чем кто-либо знают особенности своего рынка. И, сталкиваясь с общими для нашей страны проблемами, «частники» по-другому к ним относятся, «в борьбе» постепенно набираясь ума-разума.

Надеюсь, что и наш, уже десятилетний, опыт пригодится.

Беседовал Андрей БЫЧКОВ

Коммерческий автотранспорт 2006

КомТранс

С 24 по 28 апреля 2006 года
Россия. Москва. ВК «Крокус Экспо»

КОМТРАНС 2006

ВСЕ

БУДУТ

ГЛАВНАЯ

ЗДЕСЬ!

ГРУЗОВИКИ

ВЫСТАВКА

АВТОБУСЫ

ПОЛЕЗНЫХ

СПЕЦТЕХНИКА

МАШИН

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ:

Основные Средства

Грузовик пресс

СТТ

КомТранс

Оргкомитет: Тел.: +7 (495) 961-2262 / comtrans@mediaglobe.ru / www.com-trans.ru

Перерасход топлива: тайное становится явным

В секторе автотранспортного бизнеса одной из самых «болевых точек» остаются затраты на ГСМ. Проблема перерасхода топлива транспортом не решена до конца на многих предприятиях – до сих пор, в большинстве случаев, топливо списывается, исходя из норм его расхода на транспортное средство. А ведь всем понятно насколько вопрос снижения себестоимости километра пробега актуален в условиях рыночной экономики, при постоянном росте цен на топливо и обслуживание автотранспорта в целом. Неужели и в 2006 году мы по-прежнему можем противопоставить Его Величеству Перерасходу только «дедовские» методы борьбы?

Приближение к заветной точке

Экономика автотранспортного предприятия включает в себя затраты, которые условно можно разделить на две основные группы: постоянные и переменные. Постоянные затраты, как правило, связаны с ежемесячными лизинговыми платежами, заработной платой работников офиса и содержанием самого офиса. Переменные же затраты напрямую зависят от израсходованного топлива, технического обслуживания и ремонта автотранспорта, а также заработной платы водителей.

Очевидно, что основной задачей руководства компаний является максимально эффективное использование автопарка, то есть снижение количества простоев, увеличение количества пройденных километров и отработанных моточасов в год. Параллельно прорабатываются возможные варианты снижения переменных затрат или себестоимости километра пробега. Но грамотное использование «скрытых» ресурсов автопредприятия возможно лишь при решении вышеприведённых задач в комплексе. Порой для того, чтобы хоть немного приблизить компанию к точке «оптимального» использования всех ресурсов, тратятся долгие годы - и все равно не всегда удаётся достичь желаемого результата.

Работа превращается в постоянную, изо дня в день, из года в год, борьбу на выживание, состоящую из соблюдения персоналом чётких инструкций, отклонение от которых, как правило, наказуемо в случае их выявления.

Как получить достоверную информацию?

Будем, как говорится, смотреть правде в глаза: причины, влияющие на перерасход топлива, в боль-

Рис. 1. Примеры эксплуатации FMS: ООО «Горнеруд», производственный комплекс, производство и доставка бетона.

шинстве случаев, не выявляются, а средства, израсходованные на горючее, списываются согласно прилагаемым чекам и нормам расхода топлива. Впрочем, некоторые научно-исследовательские учреждения рассматривают возможности ввода на предприятиях коэффициентов пересчета норм расхода топлива (в зависимости от погодных и климатических условий, нагрузки и др.). И хотя теоретически это возможно, но практически не всегда осуществимо.

Неужели для получения достоверной информации о расходе топлива транспортным средством нельзя применить какие-то современные системы контроля расхода топлива? В некоторых случаях такие системы могли бы стать единственным способом, позволяющим повысить эффективность работы транспорта, дисциплину водительского персонала и, соответственно, прибыльность предприятия. При этом система даст возможность свести к минимуму трудозатраты менеджеров предприятия по составлению отчетов на одну машину или весь автопарк в целом. Отчеты ведь составляются автоматически, и расходы на содержание одной штатной единицы персонала (в среднем - на 100 транспортных средств) несоизмеримы, в результате, с тем положительным экономическим эффектом, который получит предприятие.

Оборудование FMS представляет собой “черный ящик” размером с сигаретную пачку, который подключается к проводке автомобиля через специальную платформу. Эта «сигаретная пачка» непрерывно записывает количество топлива в баке, пробег транспортного средства и контролирует, включен двигатель или нет.

И компьютеры, и турбинки – выбирай!

На сегодняшний день на рынке представлены различные системы, основной задачей которых является контроль и экономия топлива. Они бывают двух основных типов.

Это Системы аналитического типа.

Это системы типа бортовых компьютеров. Их принцип работы заключается в вычислении объема впрыснутого топлива в цилиндры двигателя. Такими системами западные производители все чаще стали оснащать свои автомобили.

Достоинством таких систем является возможность контроля текущего мгновенного расхода топлива. Водитель приучается к экономному стилю езды.

А также Системы проточного типа.

Это системы, которые черпают информацию от турбинки в топливопроводах автомобиля.

Достоинством этих систем является то, что они, как и предыдущая система, показывает мгновенный расход топлива и приучает водителя к экономному стилю вождения.

Около восьми лет назад таких «умных контролеров» на европейском рынке было всего двое.

1). Системы, измеряющие и запоминающие данные, полученные от штатных датчиков (производитель - ООО «Омникомм Технологии», Россия).

2). Системы, использующие в качестве средства измерения турбинку, врезанную в топливную магистраль (производитель - SIEMENS VDO Kienzle, Германия).

Принципы, применённые в этих двух системах, частично либо полностью используются во всех приборах, представленных на рынке в настоящее время.

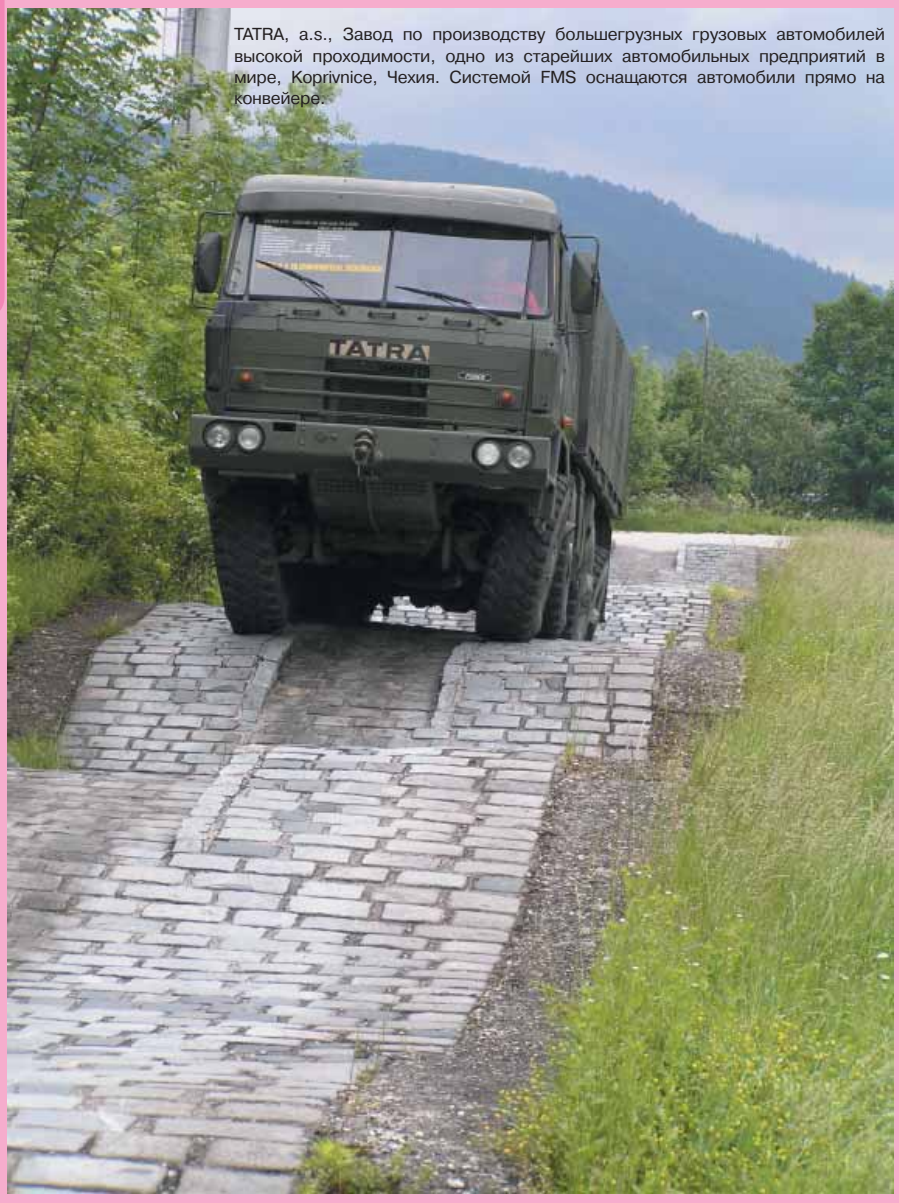
> Достоинством таких систем является достаточно высокая информативность. Системы выдают список заправок и сливов. Можно просмотреть расход топлива за период времени.

У систем, обрабатывающих данные, полученные от штатных датчиков, есть одно безусловное преимущество. Они являются устройствами закрытого типа. То есть информация, считываемая с данного устройства, доступна только руководству предприятия. И, соответственно, полностью недоступна водителю, а потому не даёт ему возможности для каких-либо нарушений.

До недавнего времени эти системы стабильно работали только на транспортных средствах ведущих европейских и мировых производителей. Но система показывала низкие результаты при использовании её на транспортных средствах отечественного производства - вследствие низкого качества штатных топливных датчиков. Сегодня эта проблема решена. .Наконец-то установлен высокоточный датчик уровня топлива.

Суровая российская реальность

Системы «проточного» типа хорошо работают на топливе европейского качества и в среднеевропейском климате. Но на обширной территории России, в условиях разнообразных климатических зон, в частности, при низких температурах происходит загелевание дизельного топлива, что приводит к закупорке и остановке измерительной турбины. А это может повлечь поломку топливного насоса высокого давления. Также применение некачественного топлива достаточно быстро выводит систему из строя. Как бы там ни было, это, к сожалению, суровая реальность российских транспортников. К этим же «суровым реалиям» можно отнести и то, что водителей, увы, нужно постоянно контролировать и требовать выполнения работ, жёстко аргументируя эти требования. И тут свою роль может успешно сыграть FMS.



TATRA, a.s., Завод по производству большегрузных грузовых автомобилей высокой проходимости, одно из старейших автомобильных предприятий в мире, Koprivnice, Чехия. Системой FMS оснащаются автомобили прямо на конвейере.

FMS (Fuel Monitoring System) - это возможность инструментального контроля основных параметров использования транспортного средства. В первую очередь — расходуемого топлива и пройденного пути. Система FMS дает возможность получить реальную информацию о фактическом расходе топлива автомобилем. Это позволяет при справедливом отношении к водителю добиться максимальной его дисциплины. «Плохой» водитель уже не сможет, к примеру, накручивать спидометр или тахограф. То есть инструментальный контроль системой FMS снабжает необходимыми доказательствами в возникающих спорах с водителями.

Оборудование FMS представляет собой “черный ящик” размером с сигаретную пачку, который подключается к проводке автомобиля через специальную платформу. Эта «сигаретная пачка» непрерывно записывает количество топлива в баке, пробег транспортного средства и контролирует, включен двигатель или нет. Источником информации о количестве топлива в баке является штатный датчик уровня топлива в баке, либо высокоточный датчик уровня жидкости, а для вычисления пробега используется штатный датчик скорости или спидометр (при отсутствии

Оснащение карьерных самосвалов БЕЛАЗ системой FMS.

штатного датчика скорости или тахографа возможна установка дополнительно импульсных датчиков скорости). Устройство накапливает данные в течение 2-х месяцев эксплуатации автомобиля. По прибытии автомобиля в парк водитель снимает устройство и передает в офис компании. Также возможно производить считывание прямо с транспортного средства благодаря ноутбуку или наладонному компьютеру. Дальнейшая обработка происходит с помощью программного обеспечения.

Надо отметить, что на рынке время от времени появляются «подобия» FMS — приборы, контролирующие расход топлива с помощью штатного датчика уровня топлива. При этом приборы не способны контролировать ни передвижение автомобиля, ни работу двигателя.

Достоинством таких систем является достаточно высокая информативность. Системы выдают список заправок и сливов. Можно просмотреть расход топлива за период времени.

Вот куда утекают деньги!

Результаты, получаемые автопредприятием после анализа работы с помощью системы FMS, впечатляют. Представьте себе эмоции руководства компании, в которой на протяжении долгих лет списывалось топливо из расчёта нормы 55 – 60 литров на 100 км пробега (для отечественных седельных тягачей), постоянно выслушивались жалобы водителей по поводу нехватки топлива и просьбы о

Рабочее место диспетчера.

Прибор FMS

пересмотре норм его расхода в сторону увеличения... А после установки системы был получен результат 40 – 43 литра на 100 км пробега!

Для седельных тягачей зарубежного производства цифры, как правило, другие: 40 – 45 литров топлива на 100 км по норме расхода, и фактические 30 – 33 литра на 100 км. Это при средней загрузке 20 тонн. Экономию в этом случае посчитать нетрудно: около 15 литров на каждые 100 км для отечественного автомобиля и около 10 литров экономии для иномарок. При среднем годовом пробеге в 100 тысяч километров экономия получается 15 тысяч литров топлива в год для отечественного автомобиля и, соответственно, 10 тысяч литров топлива в год для автомобиля зарубежного производства! Вот куда утекают деньги предприятия!

Прибор окупается в течение первого месяца эксплуатации, а затем автопредприятие получает уже «чистую экономию», то есть прибыль. Из чего она складывается? А вот сами посмотрите.

А затем – «чистая экономия»

Прибор окупается в течение первого месяца эксплуатации, а затем автопредприятие получает уже «чистую экономию», то есть прибыль. Из чего она складывается? А вот сами посмотрите.

Мы знаем, что некоторые водители могут заправить дорогой автомобиль топливом отвратительного качества из стоящего на трассе трактора, заплатив вдвое меньше и сдав в отчёт купленный на той же трассе чек. Или водители «накручивают» показания спидометра, списывая на якобы пройденные километры горючее.

Все это просто исключено в условиях работы системы FMS. Данные чека, объём и время заправки соотносятся со временем и объемом заправки, которые зафиксированы в системе FMS. Поэтому всё тайное становится явным.

К примеру, в компании ООО «Горнеруд» (рис.1), осуществляющей перевозку бетона, установка системы контроля расхода топлива FMS позволила серьезно скорректировать нормы расхода топлива.

«Для четырехосной «Скании», при перевозке бетона, норма расхода топлива на 100 км была 99 литров. Однако с помощью FMS мы выяснили, что наши «Скании» фактически потребляют 75 – 80 литров на 100 км, при стандартной загрузке, - говорит В.И.Вислобоков из ООО «Горнеруд» - Разница в 19 – 24 литра на каждые 100 км пробега – величина серьезная».

Действия водителя – как на ладони

«Система после первого месяца эксплуатации дала ощутимые результаты в виде разницы между данными чеков топливной компании и реальными заправками в бак автомобиля, - замечает начальник гаража ЗАО «Айсбит» Г.А.Айдиньян- Водители очень часто договариваются с оператором АЗС о чеке, к примеру, на 100 литров при реальной заправке в 50 литров. Разница, понятно, возвращается водителю в виде наличных. Только сверяя чеки с реальными заправками, мы увидели расхождения до 300 литров топлива в месяц на полуторатонный грузовик, и до 1000 литров на седельный тягач. Экономия получилась «бешеная». Я уже не говорю о поддельных чеках и сливах – это проверить очень легко. Отчет ведь составляется за несколько секунд, и все действия водителя – как на ладони».

Поэтому неудивительно, что в последнее время все больший интерес к FSM проявляют не только автоперевозчики, но и строительные компании, горнодобывающие предприятия и карьеры. Расходомеры топлива устанавливаются на самосвалы, экскаваторы, карьерную технику, погрузчики, трубоукладчики, дизельные электростанции, тепловозы, топливозаправщики, буровые установки, на любые типы транспортных средств и спецтехники. А сравнительно невысокая стоимость прибора FMS, точность и надежность получаемой информации как раз и позволяют гораздо точнее планировать доходы и расходы при осуществлении перевозок и работы техники.

К сказанному остается добавить, что помимо контроля расхода топлива, снимая показания прибора FMS, можно анализировать эффективность работы техники, видеть простаивала она или работала, просто был заведён двигатель или машина двигалась, а также как именно она передвигалась.

Все это позволит бороться с перерасходом топлива на том уровне, какой «требует» от нас XXI век.

Станислав ЕМЕЛЬЯНОВ,
директор по маркетингу
ООО «Омникомм Технологии»

IV-PARNAS
Официальный дилер
IVECO

Санкт-Петербург, пр. Культуры, д. 44
Тел./факс: (812) 449-05-80
http://www.iveco.spb.ru
E-mail: info@iveco.spb.ru

СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ - AT440S35T/P

Цена франко-завод IVECO Magirus AG, г. Ульм, Германия	€53 000
Цена склад г. Санкт-Петербург, Россия (с учетом НДС)	€66 000

Двигатель	Cursor 8 / Евро 3
Мощность	352 л.с.
КПП	ZF 16S151 Servo Shift
Подвеска	механическая / пневматическая
Топливный бак	800 л., алюминиевый
Кабина	1 или 2 спальных места
Отопитель кабины	воздушный, сухой
Шины	315/70 R22.5
Тормоза (передние/задние)	диск / барабан ABS+EBL+ASR
Межсервисный интервал	70 000 км
Дополнительное оборудование	бортовой компьютер
	омыватель фар
	спойлер на крыше
	подогрев топливного бака
	защитные решетки на фарах
	подогрев топливного фильтра
	управление бортовым компьютером на руле

Внутрироссийский лизинг

Срок лизинга	48 месяцев
Авансовый платеж (20%)	€13 200
Ежемесячный лизинговый платеж	€1 605

Лизинговые платежи включают налог на имущество, страхование КАСКО, НДС

Горожанин во втором поколении открывает собственную главу

Выпуск низкопольного городского автобуса большого класса Citaro LE начался в 1997 г., и за это время более 12 тысяч машин разъехались практически по всем европейским столицам от Осло до Стамбула. Даже в Лондоне с его двухэтажными «Роутмастерами» транспортники весьма благосклонно отнеслись к «чужаку». А это, как правило, о многом говорит.

На прошедшем недавно салоне Busworld посетителям представили сразу два автобуса, представляющих второе поколение знаменитого низкопольника. Начнем с городской версии.

Ради комфортабельной высоты

В его конструкции применено оригинальное решение, позволившее использовать вместо портального заднего моста более традиционный - с гипоидной главной передачей.

Однако, он не вписывался в габариты полноразмерного низкопольника. Тогда было принято решение поднять уровень пола примерно от средней двери. Разница составила ни много, ни мало, а 400 мм. Сделать в салоне две пологие ступени высотой 200 мм каждая – дело не самое сложное. Труднее было с крышей. Надо было компенсировать потерю высоты, и тогда было решено установить над задней частью салона крышу, приподнятую на 310 мм. В результате по всей длине салона была сохранена комфортабельная высота 1,9 м.

Как в зрительном зале

Все пассажирские сидения удалось расположить только по ходу движения. В задней части салона они установлены на наклонном полу с углом подъема 7о, как бы повторяя расположение кресел в зрительном зале театра. Комфортабельность такого решения в первую очередь оценят пожилые люди, а также те, кто страдает от нарушения работы вестибулярного аппарата. Ширина прохода между арками передних колес составила 920 мм, чего было достаточно для проезда инвалидной коляски.

Еще одно решение, призванное обеспечить максимальный комфорт безопасность – применение независимой подвески переднего моста. В настоящее время Citaro LE – единственный в Европе городской автобус, оборудованный такими мостами. В конструкции использованы трехточечные рычаги на каждом колесе и стабилизатор поперечной устойчивости. Независимая подвеска обеспечивает стабильное прямолинейное движение, уменьшая влияние неровности дорожного покрытия на подвеску и кузов. Дорожный просвет под передним мостом достигает 165 мм.

В наследство от Travego

Гипоидный задний мост HO6 достался «горожанину» в наследство от Integro, Travego и Tourismo. Он обладает явными преимуществами перед мостом портальным – одноступенчатая передача, пониженный расход топлива и значительно сниженный уровень шумов. Ход рессор заднего моста, так же как и переднего, увеличен по сравнению с предыдущей моделью почти на 20%.

Перспективы

В качестве силовых агрегатов на новых автобусах предлагается устанавливать модификации шестицилиндрового рядного наддувного дизельного двигателя OM 457 hLA объемом 12 л. В зависимости от исполнения он может развивать от 299 до 534 л.с. и максимальный крутящий момент от 1250 до 1600 Нм. В перспективе

на них можно будет устанавливать 7-литровый двигатель OM 457 LA, который применяется на грузовых автомобилях Axor.

Двигатели отвечают нормам Euro-4, но есть и версия Euro-3. Они используют технологию BlueTec и систему SCR (система избирательной каталитической нейтрализации). Емкость топливного бака на городском автобусе 280 л., на междугороднем – 350 л., емкость бака для реагента AdBlue, соответственно, 38 и 48 л.

Двигатель может агрегатироваться либо с автоматической коробкой передач ZF или Voith, либо с шестиступенчатой механической КПП GO 190 с автоматическим переключателем ESP 3. В зависимости от выбранной трансмиссии скорость автобуса может достигать 114 км/час.

Встречают по одежде

Но иметь «набор» современных агрегатов – это только полдела. Важно «одеть» их современным кузовом. Как считают эксперты компании Daimler-Chrysler, дизайн автобуса Citaro LE «открывает свою собственную главу». При всей узнаваемости фирменного стиля, новый автобус невозможно спутать ни с чем. Прежде всего, речь идет о приподнятой крыше. Модульная технология продиктовала необходимость использования части элементов кузова от машин предыдущего поколения, но многие новинки появились только в стиле нового автобуса.

Так, это касается новой, слегка выпуклой формы боковых стекол с нанесенной шелкографией, чтобы сделать более плавным переход от передней части кузова к задней. Установка более высокой крыши потребова-

ла переработки стиля задка кузова. В принципе, форма задней части кузова близка к туристической модели Travego. Еще больше это сходство усиливают трехмерные задние фонари, смонтированные в общем корпусе. Применение новых бамперов подчеркнуло отход от угловатых форм автобусов предыдущего поколения. Подчеркивают новый дизайн и скругленные боковины приподнятой части крыши.

В стиле туристических лайнеров

Вообще, в облике Citaro LE второго поколения просматривается новый стиль – на передней панели появилась дугообразная выштамповка, в которой разместилась эмблема фирмы,а также заметно округлились лобовые стекла. Дизайн городского автобуса максимально приблизился к стилю междугородних и туристических лайнеров, однако ему присущи свои специфические черты. Расположение дверей явно роднит его с предшественником: предельно низко расположенные двери впереди и по середине кузова.

В новое семейство низкопольных автобусов Citaro LE вошли две междугородние машины:

Citaro LE U длиной 12 м и 13-метровая версия Citaro LE MU. В зависимости от выбранной компоновки салона они рассчитаны на перевозку от 65 до 80 пассажиров.

Серийный выпуск городского автобуса уже начат. А весной нынешнего года к нему присоединятся междугородние модификации.

Леонид КРУГЛОВ

Фото компании Daimler – Chrysler

Тем китайцы и хороши (в интересующей нас сфере коммерческого автотранспорта), что не изобретают велосипедов и не открывают Америк. И действительно – зачем напрягаться, если все уже сделано в лучшем виде и прошло проверку временем? Уж чего у китайцев не отнимешь, так это их способности взять «по простому» какую-нибудь «вещь», относящуюся к раскрученному бренду, и скопировать один к одному.. Вот и здесь, на «Золотом драконе», сразу бросаются в глаза протянутые «лапы», в которых зажаты зеркала заднего вида. Очень узнаваемо смотрится, но зато стильно – как на европейских автобусах!

ПОЛЕТ НА «ЗОЛОТОМ ДРАКОНЕ»

СДЕЛАНО ПО-КИТАЙСКИ

Итак, перед нами Golden Dragon модель XML 6112 - низкопольный городской автобус большого класса. Но так только «официально». А на самом деле он лишь условно низкопольный, вообще-то относясь к «среднепольным» (если можно так выразиться). Такая особенность конструкции (когда за широкой нижней ступенькой поднимается «подиум», занимающий все пространство накопительной площадки) обусловлена наличием жесткой рамы. Автобус все-таки не на пневматической рессоре – сами понимаете. Что касается его габаритов, то здесь нет ничего «второсортного»: длина 11, 5 м, ширина 2,5 м, высота 3,1 м, а цвет – желтый. Раньше одежду такого цвета в Поднебесной имел право носить один лишь император.

Вам показалось, что в последней фразе сквозит ирония? Если это и так, то, поверьте, «вырвалось» бессознательно. Потому что, как ни крути, а укоренилось в нас довольно предвзятое мнение: китайское оно и есть китайское. Ну, кто, скажите, еще пару лет назад вообще слышал о китайских автобусах? Откровенно говоря, китайских четырехколесных никто никогда не принимал за автомобили, да и сейчас эта ситуация не очень-то изменилась. Перефразируя великого пролетарского поэта, можно сказать, что мы по-прежнему на китайский (автомобиль) глядим как в афишу коза. Что это, мол, за грузовые и коммерческие автоновости?

И действительно – до недавней поры «китайское автомобильное присутствие» было чем-то весьма нереальным. Как бы что-то где-то есть, а как бы и нет. Так, кто-то успел поездить на китайских джипах, а на подходе уже китайские тягачи. Но сегодня речь пойдет об автобусах, которые стали вполне осязаемой реальностью – ведь они в декабре прошлого года вышли на городские маршруты Петербурга.

НЕКОРРЕКТНЫЕ ВОПРОСЫ

В коммунистическом Китае (государственные вложения в производство коммерческого транспорта здесь довольно серьезные) есть золотое правило: машина «просто так» на экспорт не идет. Завод-изготовитель должен провести ряд необходимых испытаний, внести, если требуется, конструктивные изменения - и только после этого выносится экспертное заключение о разрешении выпуска на экспорт. А «экспортный ряд», само собой, формируется из лучших (в Китае сегодня существуют десятки автопредприятий-производителей). И здесь, объективности ради, нужно отметить, что в китайском внутреннем рейтинге автобусы завода Golden Dragon находятся на одном из первых мест.

Развивая тему объективности, вспомним, что отношение к китайским товарам у нас все-таки двоякое: старшее поколение в свое время по достоинству оценило китайские шелка и фарфор. Это уже молодым достались петарды и «электроника».

Вообще, если говорить серьезно, то сравнивать «китайцев» с мировыми брендами - некорректно. Это все равно, что выставить профессионала на ринге против любителя. Довольно забавное занятие – сравнивать автобусы Golden Dragon с автобусами Scania, но что поделаешь, если все время «сравнивается».

Чем сегодня берет «Золотой Дракон»? Конечно же, своей сравнительно низкой ценой, но только ли ей? Еще он берет простотой. А в России говорят: простота хуже воровства. Но разговоры - разговорами, а жизнь - сама по себе. Понятно, что все хотели бы разъезжать на самых что ни есть комфортабельных автобусах, а еще лучше – на собственных автомобилях, но все упирается в реальные возможности. И обычно «простым смертным» приходиться выбирать меньшее из зол.

ВЗВЕСИМ ВСЕ «ЗА» И «ПРОТИВ»

Тем не менее, для водителя «драконовская» простота действительно хороша. Мелкие поломки на маршруте и неполадки с электроникой может устранить любой из них.

Если рассматривать с точки зрения эксплуатации и затрат на ремонт, то и тут как день и ночь - в сравнении с той же Сканией. Провести ТО на «шведе» и на «китайце» – разница по стоимости, как вы понимаете, весьма существенная.

Та же история и с рессорами. Понятно, что пневматика – это вещь более технологичная, требующая высокого качества деталей, которые стоят дорого. Когда двери у Скании раскрываются, то автобус наклоняется на одну сторону, как бы кланяясь пассажиру. Понятно, что за такие поклоны нужно платить. Но, в любом случае, очевидно, что, например, туристский маршрут без пневматики уже и в России не мыслим. Что касается «города и пригородов», то здесь китайцы считают, (а мы, выбирая «Золотого Дракона», видимо, считаем вместе с ними), что можно вполне проехаться и на жесткой рессоре. Пассажиры, мол, на коротком маршруте особого дискомфорта не почувствуют – потому что не успеют. Все-таки не принцессы на горошинах.

А я вот был, возможно, излишне пристрастен - и мне показалось, что все-таки поездочка-то жестковатая. И особенно в сочетании с жесткими (пластиковыми) сидениями. С другой стороны, сидения, конечно, можно назвать «анти-вандальными». Так лучше звучит и, главное, сразу становится ясен смысл этой жесткости. Какой народ, такие и сиденья!

По мнению тех, кто машину изучил и даже «подверг эксплуатации», все в ней упрощено и удешевлено по максимуму.

РАСКОСЫЕ ФАРЫ

В форме фар китайского автобуса, если приглядеться, видна характерная раскосость.

Конечно, это только элемент дизайна, без национальной привязки, но поневоле такие штуки выискиваешь. А лицо у автобуса доброжелательное – здесь ничего не скажешь. И оно должно быть таким, чтобы нести положительное настроение и внушать хоть какой-то оптимизм тому, кто

на нем едет. Скажите, ну к чему сегодня агрессия в сфере коммерческого транспорта? И так жизнь тяжела, а тут еще вдобавок, представьте, грустные или надменные физиономии автобусов!

К тому же, если говорить о «ландшафте» Петербурга с его определенным консерватизмом, то излишне высокий или вычурный стиль здесь будет не слишком, по мнению многих, органично смотреться. Ведь городской автобус – это еще и то, что определяет лицо города, хотя бы потому, что довольно часто попадается на глаза.

Итак, сердитость в раскосых глазах мы не обнаружили. Но где же она тогда прячется? Ведь если дешево, то сердито. А сердитость – в эксплутационных параметрах.

Любому транспортнику интересны самые практичные вещи – такие как изначальная цена покупки, а еще как эта покупка работает и во что обходится текущее ремонтное обслуживание. И вот, это случилось - анализ китайской «сердитости» определил выбор в ее пользу.

ВЫБОР «ТРЕТЬЕГО ПАРКА»

Выбор был сделан в ОАО «Третий парк», предприятии коммерческом, не получающим ни копейки из городского бюджета, а, следовательно, цену этой копейке знающем. Естественно, выбор сделали по самой практической причине, исходя из соотношения «цена-качество». Просто в данной ценовой нише, по мнению представителей «Третьего парка», с «Золотыми Драконами» меньше всего «заморочек».

Начало работы китайских автобусов в нашем городе пришлось на необычайно сильные морозы, но «Золотые Драконы» с честью выдержали это испытание. В салоне было тепло, а пассажиры в зимней одежде особой жесткости сидений не ощущали. На морозе заводился автобус без проблем, и никаких поломок также не наблюдалось. Водители, на основании двухмесячного опыта, не высказали особых нареканий. Наоборот, отметили мягкость хода и легкий доступ до всех узлов за счет большого моторного отсека. Зеркала – с подогревом. Пока не хватает только обдува - из-за отсутствия которого стекло передней двери замерзает на трассе, что мешает обзору. Но дело это вполне поправимое.

Вообще автобус в ходе эксплуатации продолжает «доводиться до ума». В частности, исходя из российских погодных условий, уже была сделана более надежная защита электропроводки и добавлена перегородка, отделяющая водительское место от салона.

В парке сегодня 105-ть машин, а сейчас на пути в Питер из южного Китая находятся еще 70-ть. Им также предстоит преодолеть расстояние в 12 тысяч км., как и их собратьям, которые трудятся сегодня на городских и пригородных маршрутах. Впрочем, работает сейчас только 40 машин. Но другие простаивают вовсе не по техническим причинам, а по «политическим». Просто есть определенный график ввода в эксплуатацию - и остальные ждут своей очереди, поступая на линии строго дозировано. Но к 1-му апреля они все должны быть уже «задействованы».

В парке для обслуживания «китайцев» есть все необходимое (иначе предприятие не было бы допущено до конкурса на пассажирские перевозки, в котором оказалось победителем) – соответствующая ремонтная база, мойка и т.д. И срок эксплуатации им отведен – пять лет.

Итак, и владельцы «Третьего парка», и водители довольны. А пассажиры? В первую очередь они не должны испытывать неудобств при входе в автобус и при выходе из него. И ехать в тепле, имея хороший обзор. Кроме того, обязательно наличие накопительной площадки, чтобы можно было разместить детскую коляску. Это тот минимум современных требований к комфорту, которые вполне обеспечивают автобусы Golden Dragon.

ПОЛЕТ ПРОХОДИТ НОРМАЛЬНО

Известно, что новая техника – она и в Африке новая. И пока ничего не начало сыпаться, то все как будто хорошо. Но, с другой стороны, не существует техники, которая бы вообще не ломалась.

Собственно, вопрос на самом деле ставится очень просто: если не «Золотые Драконы», то что тогда ? (имеется в виду – за те же деньги). Вспомним - сколько лет мы ездили на рыжих венгерских «Икарусах», не задумываясь о том, что полет легендарного Икара закончился падением. И те автобусы во многом определяли внешний вид нашего города.

А пока что можно сказать? Только то, что полет на «Золотом Драконе» начался и до сегодняшнего дня проходит в нормальном режиме. Самочувствие пассажиров – хорошее. Будем ожидать приземления и надеяться, что оно всем покажется достаточно мягким.

Андрей БЫЧКОВ

G 999⁰

Ночной отдых за 100 рублей

Место на площадке для ночного отдыха в комплексе «Лысковоавтотранс», где я познакомился с Витасом, стоит 100 рублей, место в гостинице – 140. За эти, прямо скажем, небольшие деньги измотанный водитель получает охрану автомобиля, душ, горячую и холодную воду, приличную столовую. А главное – в Лысково действует неплохой придорожный сервис грузовых автомобилей. С простым ремонтом может справиться и сам водитель, взяв в аренду ремонтный бокс, более сложный можно выполнить силами местных слесарей и механиков. Проблемы, конечно, есть – куда же без них. И здание старовато, и ремонтная база не самая первоклассная. Но все же помочь водителям здесь могут за весьма доступную цену.

Дорога не знает покоя ни днем, ни ночью, и уже с пяти часов утра на площадке начинается оживление. Обмениваясь информацией о том, сколько у кого пока-

Без взаимовыручки - никуда

С одним из представителей племени «дальнобойщиков» я познакомился на первой ночевке. Витас регулярно гоняет автовозы из Литвы в Казахстан. Он и не скрывает, что занялся этой тяжелой работой не от хорошей жизни:

- Литва – страна небольшая, работы на всех не хватает, а на земле я вообще никогда работать не умел. Инженер или механик из меня не получился, вот и сел за «баранку» - больше десяти лет езжу по России. Деньги не очень большие (1000 евро за 10-дневный рейс), зато надежные.

Есть ли проблемы в нашей жизни? А куда же без них. Во-первых, страшно жесткая конкуренция, в первую очередь, со стороны поляков. Во-вторых, отсутствие какого-либо сервиса на дорогах.

Кстати, сегодня мне пришлось тащить коллегу на буксире почти 90 км, чтобы здесь отремонтироваться. А как же иначе? Если мой попутчик встал на дороге, я не брошу его, пока не помогу, потому что я знаю: если завтра то же самое случится со мной, он мне поможет. К сожалению, русские водители редко отличаются такой же солидарностью. Это еще большая удача, что мы добрались сюда – здесь можно и бокс для ремонта арендовать, и помощь получить. Вообще же, в дороге вся надежда на . . . деньги. Есть они, и можно сторговаться о буксировке, раздобыть дефицитные запчасти, заплатить механику.

Ни гарантийные письма, ни залоги не действуют.

Без поддержки и взаимовыручки - никуда.

Летом мы еще рискуем отправляться в рейс из Клайпеды в Казахстан (почти 4 тыс. км) по одиночке, но зимой это чистая авантюра. Обычно мы ездим в связке из двух-трех машин, иногда и знакомимся в дороге. Находим друг друга по рации, встречаемся, подстраиваемся – так спокойнее.

G 999⁰

зывает градусник, водители возятся около машин, наскоро перекусывают и разъезжаются в разные стороны.

Без взаимной любви

От Лысково наш путь лежит через Чебоксары, Казань и Чистополь - в Альметьевск, к месту следующей ночевки. Когда мы подъезжали к Яушам – небольшой деревеньке в 20 км от столицы Чувашии, я вспомнил, что пару лет назад я останавливался здесь в мотеле, и меня поразил невероятный факт. Каждый вечер сюда из города приезжают врачи-мануальщики делать массаж волителям-дальнобойщикам, а потом по врачебному направлению (обратите внимание!) направляют их в сауну. Каково? Обходилось это где-то в районе 100-150 рублей - почти столько же здесь стоит место в гостинице.

Дорога, по которой мы едем, изъезжена Олдржихом и мною изрядно. Казалось бы, никаких секретов нет и удивить нас больше нечем. Но, оказывается, есть чем. Не успели мы в очередной раз обменяться мнениями по поводу нового моста через Каму, как наш диалог прервала полосатая палочка в руках капитана татарстанской ГИБДД.

Проверка документов и осмотр автобусов с необычными чешскими транзитными номерами – процедура для нас привычная. Но здесь Олдржиха зачем-то пригласили на пост, откуда он вернулся в состоянии крайнего возбуждения. Оказывается, там его «взял в оборот» второй капитан (видимо, в Татарстане с секстане с секржантами я. анзитными номерами - ро поводу нового моста через Каму, как наш диалог прржантами проблемы). На вопрос «Понравился ли вам наш новый мост» Олдржих ответил утвердительно, и тут же услышал: - «Вообще-то все, кто на новых машинах, платят по 500 рублей». А когда он попросил выписать счет на эту сумму, пришла пора удивляться капитану. Одним словом, расстались без взаимной любви. Ну, как объяснить правильному чеху, что почти 80 лет назад идейный отец гостеприимного инспектора примерно также собирал деньги на ремонт Провала? Правда, он был не при погонах.

В общем, переживаний хватило до самого Альметьевска, где мы наскоро переночевали на огромном пустыре, который делят между собой охраняемая

G 999⁰

(как бы) стоянка и строительный рынок.

Совершенно бесплатный совет

Место для потенциальных дачников просто идеальное – спящий беспробудным сном сторож никак не сможет вмешаться в процесс погрузки половой доски в кузов. Правда, всю ночь донимают «коробейники», предлагающие то «левую» солярку, то шины, снятые видимо где-то по близости. Но их приход легко спрогнозировать, стоит только определить, сколько в литрах они получили за предыдущую сделку и когда «выручка» перестанет действовать.

От Альметьевска начинался самый красивый, но и самый сложный отрезок дороги – через Уральские горы. Но перед тем как углубиться в отроги Урала, нам пришлось еще раз столкнуться с потомками Остапа и опять же при капитанских погонах. На сей раз – башкирами. Узнав, что автобусы идут из Чехии, они дуэтом, опершись на «Калашникова», задали вопрос, который не надо угадывать даже с одного раза: «А пивком-то не угостите?». Увы, его у нас не было. Потеряв к нам всякий интерес, помахивая тем же «Калашом», они удалились, не посмотрев документы, просветив взглядом наши вещи.

Ну, да Бог с ними, служивыми.

Тем более что через сотню километров мы встретили абсолютно нетипичного инспектора с теми же капитанскими погонами на плечах. Узнав, что нам ехать еще почти две с половиной тысячи километров, он как-то не стандартно произнес: «Утром аккуратнее – у нас сильные морозы, и на рассвете очень скользко». Странно, но за этот совет он с нас не взял ничего.

От Уфы до Кургана

После такой встречи и дорога казалась легче, хотя скверный характер уральской трассы начал сказываться буквально сразу. На обочине и в кювете лежали прилично помятые фуры, а, оказавшись в середине длинного «конвоя», мы буквально физически ощущали напряжение идущих впереди водителей.

Сим встретил нас разноцветными лотками, отличным

кафе и роскошной баней. Както само собой это место стало центром отдыха дальнобойщиков на длинном пути от Уфы до Кургана. Если на прочие стоянки водители стараются приехать как можно позже, на Симе «съезд» обычно начинается часов с двух. Сначала осмотр машин, потом баня (часовой сеанс стоит всего «полтинник»), потом неторопливый ужин. На территории комплекса действует негласный сухой закон. Впрочем, учитывая, что еще предстоит пройти после Сима, мало кто рискует «прикладываться». Интересно наблюдать, как в кафе встречаются люди, знакомые давным-давно, но видящиеся крайне редко. Здесь за одним столом могут встретиться белорусы и казахи, русские и литовцы.

За Уралом дорога постепенно переходит в степи. Все бы ничего, ехать можно, но покрытие оставляет желать лучшего. Ремонтировать его просто не успевают, а строительства новых участков трассы М5 растянуты на долгие годы, даже предупреждающие таблички успели выгореть.

Челябинск встречает обилием рекламы на «грузовые» темы, среди которой замечаю стенд «ГрузАвто». В город не заходим, торопимся дальше - на Восток. До Кургана едем почти в полном одиночестве, и часам к четырем «причаливаем» к комплексу «Сибирские ворота». По своему размаху он заметно отличается от всего, виденного раньше. Одних только сервисов для грузовых автомобилей три, несколько магазинов запчастей, зал игровых автоматов и кафе. Это кафе – место знаменитое. Сразу бросается в глаза весьма широкий ассортимент горячительных напитков в баре и группа девочек, оккупировавших два крайних столика. Такого не увидишь, пожалуй, больше нигде. Сюда, в «Ворота», заглядывают на огонек не только дальнобойщики, но и деловые люди из Кургана, если им надо поговорить с глазу на глаз, а потом расслабиться в местной гостинице.

У водителей на стоянке свои заботы – сегодня немного «отпустило» - всего-то минус 24. Кто-то возится под капотом, кто-то наводит порядок в кабине. К нам в гости пожаловали два дальнобойщика-казаха с соседних КамАЗов, долго рассматривают автобус, потом пробуют выяснить, что это за корейская фирма Karosa. Узнав, что автобус родом из Чехии, удивляются сверх всякой меры и почтительно удаляются.

«Красивое» автомобильное кладбище

Проделав путь от Кургана до Тюмени по ровной как стол дороге, поворачиваем в сторону Тобольска. Подмечаем две особенности.

Построенные на болотах дороги ползут, и практически на всех поворотах заметный уклон в сторону внешнего радиуса – на приличной скорости стащит с дороги на «раз-два». Тяжелые машина «растоптали» дорогу.

Вторая особенность – полное безразличие к человеку за рулем. На протяжении 580 километров от Тобольска до Сургута не то, что сервиса, даже намека на него не было. Зато на окраине Салыма красовалось гигантское кладбище автомобилей, так, видимо, и не дождавшихся ремонта. Сколько раз мы видели в кино и слышали в речах, что в этих краях вся жизнь зависит от автомобиля и автомобилистов. Но как же далеки эти медовые сказки от действительности! Далеки так же, как красочные рекламы четырехзвездочных отелей от убогих «парковок» - неохраняемых и неосвещаемых. Да и тех на всем пути набралось четыре штуки.

Единственное, что радует – так это состояние дорог. Нет, конечно, не самих «остатков асфальта», а вычищенных обочин, аккуратно обметенных километровых столбов и дорожных знаков. Кстати, здесь, на ночевке в Салыми, я впервые обратил внимание на то, как изменился характер груза у дальнобойщиков. Пара «Уралов» везет на север армейские ГТТешки, рядом – полный полуприцеп снегоходов, сплошь российские «Тайга» и «Буран». Особняком стоит несколько машин с трубами для буровых. Почти нет фургонов – одни «борта». Здесь дороги – действительно транспортные артерии, обеспечивающие жизнь огромного района. Они в районе Сургута более чем пристойные, а новый вантовый мост через Обь смотрится просто великолепно.

Абсолютный рекорд холода – не помеха

В Сургуте нам предстоял краткий отдых, совмещенный с посещением самого крупного в регионе автотранспортного предприятия – Управления технологического транспорта No 3 компании «Сургутнефтегаз». К технологическому транспорту приравнены и автобусы, которые возят вахты рабочих за несколько сотен километров от города.

- Нашим маршрутам может позавидовать любая транспортная компания – говорит главный инженер УТТ-3 Александр ДОРОНИН – в 5-00 мы выпускаем первые машины в город, затем отправляем автобусы по вахтам. Самый дальний маршрут – 600 км. в один конец! И все маршруты должны работать одинаково четко и стабильно. Недавно морозы в наших краях побили абсолютный рекорд – до – 58о за городом, и все равно автобусы ходили исправно. Правда, это относится только к автобусам Karosa. В течение четырех дней практически все пассажирские перевозки и, в первую очередь, вахтовых бригад, осуществлялись только ими, хотя по паспорту нижний температурный предел эксплуатации определен «всего» в -45оС. Большинство других машин в эти дни вообще стояло на приколе.

Сейчас в УТТ-3 эксплуатируется более 230 машин этой марки, представляющих три поколения автобусов, самым старым из которых по 12-14 лет. Пробеги в 800 – 900 тыс. км. здесь не редкость.

- Руководство «Сургутнефтегаза» прекрасно понимает важность обеспечения бесперебойной работы автотранспорта в нашем регионе, и поэтому не скупится на оборудование нашего технического центра - продолжает Александр - Мы обеспечены всем необходимым для проведения ремонта любой сложности, включая кузовной, окраски автобусов любых типов. Одними из первых в Сибири мы установили комплекс МАНА для инструментального контроля грузовых автомобилей и автобусов, полуавтоматическую портальную мойку Karcher. Два года назад построили корпус для окраски автобусов, в котором установили крупногабаритную окрасочную камеру SAIMA.

Наш дом в специальном исполнении

От Сургута до конечного пункта нашего маршрута – города Мегион – всего две сотни километров, по нашим понятиям – копейки. Всего-то три с половиной часа, и мы финишируем на территории автотранспортного предприятия «Славнефть», пройдя за 7 дней по российским дорогам почти четыре с половиной тысячи километров. Наша Karosa останавливается рядом со своей «старшей сестрой», замершей на пьедестале. Это первый автобус этой марки, появившийся здесь в 1991 г. Спустя ровно 15 лет в Мегион пришел автобус образца 2006 года.

В течение недели нашим домом был автобус Karosa C 954E в специальном исполнении, предназначенный для доставки вахтовых бригад на нефтегазопромыслы и строительные участки в условиях Севера. Он оснащен 8-литровым шестицилиндровым надувным дизельным двигателем Cursor 8-F28E 1682G EURO-3 мощностью 320 л.с., шестиступенчатой механической коробкой передач ZF 6S.1600. Передний мост с независимой подвеской ZF RI75 с рулевым управлением этой же компании, с гидроусилителем, задний мост – MERITOR 167E.

В салоне установлено 51 кресло от междугороднего автобуса, кроме этого, на небольшие расстояния 32 пассажира могут ехать стоя.

Учитывая сложные климатические условия в районе эксплуатации, автобус оснащен дополнительной системой отопления салона и механизмами открывания дверей.

Леонид КРУГЛОВ

В течение последних десятилетий тормозные барабаны были самыми распространенными системами в секторе коммерческого транспорта. Но, несмотря на это, до сих пор проблемы, связанные с квалифицированным обслуживанием этих систем встают даже перед опытными профессионалами.

Сегодня мы дадим вам несколько конкретных рекомендаций по оснащению станции соответствующим профессиональным оборудованием, опираясь на опыт немецкой компании Hunger Maschinen Vertriebs-GmbH.

Советы профессионалов: как оснастить станцию?

Актуальный вопрос

С тех самых пор как многие производители начали переход на выпуск грузовых автомобилей с передними дисковыми тормозами, вопросы, связанные с их обслуживанием обсуждаются на всех уровнях. Дебаты о преимуществе тормозных дисков получили широкое распространение, однако, до сих пор они не изменили ситуацию в целом. Как и раньше, классические барабанные тормоза доминируют на рынке. Эта рыночная тенденция, которая будет постепенно изменяться из года в год в будущем. Таким образом, еще на долгое время останется актуальным вопрос о надлежащем оснащении сервиса по обслуживанию барабанных тормозных систем.

Если не они, то кто?

Проблемы, которые могут появиться и вообще на практике наиболее часто встречаются, сводятся к следующему: деформированные головки заклепок, плохо очищенные тормозные компоненты, плохо расточенные барабаны. Но зачастую проблема заключается вовсе не в отсутствии необходимых знаний у персонала сервисной станции.

Механики находятся под постоянным давлением временных ограничений со стороны управленцев, заботящихся о снижении простоев, и поэтому стараются сделать работу быстро, особо не задумываясь о качестве. Помимо этого, как правило, техническое оснащение многих мастерских оставляет желать лучшего. А, тем не менее, тормоза являются наиболее важной системой, влияющей на безопасность движения транспортного средства. Именно от них зависит жизнь водителя, сохранность груза и автомобиля. Если даже в сервисной мастерской тормозным системам не будут уделять надлежащего внимания, то кто и где тогда будет?

Конкретные советы

Методика перехода на профессиональную модернизацию технологического процесса обслуживания барабанных тормозных систем следующая:

- Снятие барабанов и колодок
- Обработка или замена барабана
- Очистка колодок
- Установка новых накладок
- Установка колодок и их профилирование
- Установка барабана

Всю процедуру работы с тормозами мы рассмотрим на примере передней оси строительного грузовика модели Mercedes-Benz 1629. Так как на этом грузовике все оси ведущие, это диктует необходимость отклонения от обычной практики: колесо и барабан снимаются по отдельности. В случае обслуживания обычных не ведущих передних осей колесо и барабан можно снимать в сборе.

Снятие барабана

Еще до его снятия, барабан подгоняют при помощи 3 установочных винтов, и отводят тормозные колодки. Как правило, в реальных условиях мастерской, барабаны снимаются с оси вручную двумя механиками. Для предотвращения возможного травматизма, фирма Hunger разработала специальный подъемник тормозных элементов с петлей для крепления барабана до снятия. Подъемная тележка предназначена для работы с тяжелыми барабанами весом 50-80 кг, полностью мобильна и позволяет избежать необходимости тащить барабаны вручную до обрабатывающего станка или накопительного бункера.

Восстановление барабана

С помощью специального штангенциркуля измеряется диаметр барабана по трем разным точкам: для того, чтобы проверить есть ли возможность расточить барабан или он уже вышел за ремонтный размер. При этом учитывается наибольший замеренный диаметр. К этим измерениям необходимо добавить как минимум 0,5 мм, учитывая потери метала при расточке на станке модели B355 фирмы Hunger.

При креплении барабана на расточном станке, для его правильного центрирования важно подобрать подходящий фланец. Сопряженные поверхнос-

ти фланца и барабана должны быть зачищены. При креплении барабана с родной ступицей используются специальные установочные конуса. В дополнении ко всему, расточной инструмент должен быть в хорошем состоянии. Скорость вращения шпинделя и подача инструмента устанавливаются исходя из растачиваемого диаметра барабана. Для задания точных установок необходимо изучить документацию к расточному стенду.

После установки барабана производится позиционирование расточного инструмента. Обычно финишная поверхность достигается за два прохода: черновой и чистовой. Альтернативой служит метод, при котором осуществляется одновременная проточка и шлифование тормозного барабана за один проход. Помимо экономии времени, шлифовальный круг удаляет твердые включения, с которыми расточной резец, зачастую, не справляется.

Снятие и очистка тормозных колодок

Для обработки снимается металлический пыльник, освобождается возвратная пружина и выбивается поворотный палец. После снятия накладок поверхность тормозных колодок должна быть зачищена на специальном шлифовальном стенде. Строительный транспорт особенно подвержен постоянному воздействию песка и пыли во время эксплуатации. Это приводит к необходимости также тщательно очищать все элементы тормозной системы, оставшиеся на оси.

Замена накладок тормозных колодок

Для переклепки накладок тормозных колодок используется специальный пресс, оснащенный комплектом пуансонов как для расклепки, так и для заклепки. Преимущество гидропневматического стенда фирмы Hunger модели N332 заключается в рабочем усилии клепки, которое создается гидравликой. В этом случае предварительно установленное значение усилия клепки достигается постепенным его увеличением, в отличие от пневматического привода, при котором оно создается ударом. Хотя при этом немного увеличивается время работы, но зато улучшается контроль над процессом и повышается качество клепки.

После расклепки отдерите старую накладку и отшлифуйте её контактную поверхность. Шлифовальный стенд должен иметь плоскую рабочую поверхность для того, чтобы избежать образования канавок и неровных краев обрабатываемой поверхности колодки.

Если экономить на этой операции, в надежде уменьшить рабочее время, и наклепывать новые накладки на неровные и грязные колодки, то в лучшем случае это будет приводить к неравномерному износу. В худшем случае, если внутреннее загрязнение слишком сильное, накладки после заклепки не будут прилегать к поверхности колодки и головки заклепок могут быть просто срезаны под воздействием тормозных сил. А это неизбежно приведет к заклиниванию тормозного барабана в дороге.

Для предотвращения сдвига накладок во время клепки все заклепки должны быть вставлены в отверстия заблаговременно. Для своей модели стенда N332 фирма Hunger предлагает специальное приспособление для инверсной клепки, при котором накладка располагается сверху колодки.

Усилие клепки не должно быть слишком большим, иначе накладка деформируется и смещается. В то же время, усилие клепки не должно быть слишком низким, иначе головки заклепок не будут расклепаны надлежащим образом.

Установка колодок

После заклепки колодки устанавливают обратно на ось. Для того, чтобы снизить время приработки, необходимо обеспечить полный контакт по всей поверхности накладки и равные тормозные силы с обеих сторон оси, профилировать накладки непосредственно на оси автомобиля, в независимости от того какой используется барабан, новый или старый. Без этой операции накладки будут контактировать с барабаном по какой-либо небольшой поверхности или по краю, что существенно снизит срок эксплуатации барабана и накладки.

Завершение работы

Стенд фирмы Hunger модели F-308 предназначен для обточки накладок тормозных колодок непосредственно на оси автомобиля и крепится к ступице с помощью специальных гаек. После выставления на цифровом индикаторе значения на 0,5 мм меньше, чем диаметр барабана, стенд завершает операцию в полностью автоматическом режиме. В последних версиях стенда подача режущего инструмента осуществляется от внутреннего края накладки к внешнему, так, чтобы механик, который забыл установить автоматический выключатель подачи, не сломал оборудование.

Прощай, старик, или автобусная экскурсия по Лондону

Так уж устроена наша жизнь, что радостные даты в календаре неизбежно перемежаются с датами грустными. Не иначе как грустным останется в памяти всех англоманов и поклонников старого доброго Лондона прошлый, 2005, год. Ведь именно тогда была поставлена точка в полувековой истории легендарного двухэтажного автобуса Routemaster. Лондонские власти провели беспрецедентную по своим масштабам операцию по обновлению парка автобусов.

Символ Лондона

Да, с улиц британской столицы убрали полторы тысячи автобусов Routemaster RM2, выпуск которых был начат полвека назад. Именно эти машины с вынесенной справа от капота кабиной водителя, символ незыблемости английских традиций, обязательно присутствуют на открытках, значках, полотенцах и даже, извините, трусах. И вот теперь их дни сочтены - отжили Routemaster'ы свое.

Они перестали удовлетворять «отцов города» сразу по нескольким параметрам. При длине около 10 м. они вмещали всего 70 пассажиров. Тогда как автобусы нового поколения длиннее лишь на полметра, а при-

нимают на борт на 10 чел больше. Кроме того, оснащенные устаревшими дизельными двигателями AEC или Lyland, они не соответствовали никаким нормам токсичности и экологичности. Они курсировали по улицам Центрального Лондона, старым, узким и загруженным, проветрить которые естественным путем практически невозможно.

Традиция - традицией, а фунты – фунтами

Много споров вызывала открытая площадка машин. Здесь история особая. Routemaster'ы оставались единственными автобусами, имевшими только одну площадку для посадки и высадки пассажиров, да еще и расположенную сзади. На пятачке умещается кондуктор и вход на второй этаж. Кондуктор – фигура необходимая и традиционная одновременно. Не секрет, что «зайцев» хватает и в Туманном Альбионе, а при высокой стоимости билета (до 2 фунтов стерлингов) каждый «заяц» может причинить солидные убытки транспортникам, проскочить же на второй этаж не представляет никакого труда. Традиция традицией, а содержать полторы тысячи служащих ради нее городу оказалось не по карману. Ну, а о винтовой лестнице, спускавшейся прямо к подножке, и говорить нечего. Стоит пассажиру второго этажа поскользнуться при спуске, как он практически неизбежно вылетит из автобуса. В лучшем случае на тротуар, в худшем – под колеса идущей сзади машины.

Пятиметровые гиганты в пробке

Лондонская транспортная компания (ЛТК) располагает 6,5 тыс. автобусов, из которых 5 тыс.

– двухэтажные. Ярко-красные «вагоны» резво носятся по самой широкой улице Лондона Парк-Лайн, но не дай Бог пережить в нем пробку на Оксфорд-Стрит. Гиганты Routemaster пятиметровой высотой замирают в 4 ряда, закупорив перекрестки и выезды из боковых переулков. О глотке свежего воздуха можно только мечтать. Единственное удовольствие – посмотреть телевизор. «Телеки» установлены на втором этаже многих Routemaster'ов – и только там. Правда, «долбят» рекламу, зато очень качественную и весьма обширную, плюс спортивные новости.

Запомнить «старика»

Лондонцы любят эти постаревшие, неуклюжие, но очень уютные машины. Кондуктор такого «старика» Линда Смит, окончив Технический университет, несколько лет проработала водителем на таком же «ветеране». А когда узнала, что принято решение снять их с линий, то перешла работать кондуктором, чтобы доездить на одном из таких автобусов до дня «Х». Работа кондуктора оплачивается намного ниже, чем водительская, но Линда хотела запомнить Routemaster не только с места водителя, но и с легендарной задней площадки.

Десять поездок в год

Средний статистический лондонец пользуется автобусом 10 раз в год. Много это или мало? Лондон – это еще и самое развитое в мире метро. «Труба», которая принимает на себя основные пассажиропотоки, насчитывает более 400 станций. А есть еще и поезда сети городской наземной железной дороги с оборотом почти в 100 млн. чел. Так что 10 поездок в год на автобусе – цифра немалая.

В отличие от многих городов мира, в Лондоне исторически ни городские магистрали приспосабливали для транспортных потоков, а сам транспорт «подгоняли» под уже готовую застройку. Еще в середине XIX века появились дилижансы с пассажирскими местами на крыше, отлично приспособленные к езде по узким извилистым улочкам Лондона. К концу века они трансформировались в конные омнибусы, а в июне 1902 г. на улицы Сити вышел первый двухэтажный автобус.

Просто Т

Англичане, почитающие традиции превыше всего, даже не помышляли о перепланировке городских улиц. И, чтобы принять новый вид транспорта, они просто «нарастили» этот самый транспорт вверх. Окончательно облик современного лондонского автобуса сложился к началу тридцатых годов прошлого века. Попытки выпускать традиционные одноэтажные автобусы предпринимались еще в начале тридцатых годов прошлого века, но и они шли своим, особым путем. Если большинство стран строит двухэтажные автобусы, нарастив второй этаж, то англичане срезали второй этаж с двухэтажного автобуса LT. Получилось меньше на один этаж и одну букву – просто Т.

С тех пор прошло больше семидесяти лет. Сейчас перевозку пассажиров в Большом Лондоне осуществляет несколько частных компаний - Armchears, Arriva, Coachchears, First и Metropolitan. За каждой закреплен определенный район города. Arriva и Metropolitan работают в Центральном Лондоне, Armchears «облюбовала» район от Кенсингтон до аэропорта Хитроу, First обслуживает Северо-Восточный Лондон и пригороды до Гринвича. Первые три компании используют только двухэтажные машины, в основном RM2 и FRM, у остальных парк смешанный. А First располагает даже мини-автобусами на базе Ford Transit вместимостью до 20 человек.

Поднимите большой палец

Наличие остановки из ударопрочного пластика с указателями маршрутов, схемами и расписаниями, вовсе не говорит о том, что автобус обязательно остановится - они являются, говоря нашим языком, остановками по требованию. Чтобы остановить автобус, достаточно поднять большой палец. Чтобы выйти, надо нажать кнопку сигнала водителю. При всей невероятной перегруженности лондонских улиц, расписание выдерживается с потрясающей точностью. Можно видеть двухэтажного гиганта, идущего на обгон, чтобы успеть на остановку во время.

Большой Лондон обслуживает около четырехсот пятидесяти автобусных маршрутов.

Основная часть Большого Лондона – Центральный Лондон обходится практически только двухэтажными

машинами. Узость и кривизна старых улиц установили жесткий габарит городских машин – автобус длиннее 10,5 м просто не сможет въехать и развернуться в них. Наряду с «двухэтажниками» работает и короткие (до 9 м) и обычные 10-метровые одноэтажные автобусы. В своей основе это машины компании Dennis. Где улицы шире и ровнее, стали появляться «гармошки» Mercedes Benz Citaro. Ближе к окраинам, где интенсивность пассажирских перевозок не столь высока, работают, в основном, одноэтажные машины. Это характерно для районов Юго-Восточного и Юго-Западного Лондона, Кью, Челси.

Смена караула

Все автобусы, в том числе и 10-метровые, имеют только две двери – переднюю, через которую под контролем водителя осуществляется посадка, и среднюю, с большими накопительными площадками. При такой разветвленной сети наземного транспорта и мощном метро замена устаревших автобусов на новые должна пройти безболезненно. К тому же, меняются машины, обслуживающие центр города, а здесь ими больше всего пользуются туристы. На смену RM2 и FRM идут автобусы нового поколения. Их выпуском занимаются две крупные компании – Dennis и Plaxton – и полдюжины мелких, которые чаще всего просто не ставят свой фирменный знак.

Как рассказали в Лондонском транспортном музее, выпускать городские автобусы может любая компания, соблюдающая требования безопасности и токсичности выхлопа. Основу обновленного парка составят модели Triden компании Dennis, на шасси собственной разработки с двигателями Cummins, и автобусы фирмы Plaxton,строящей кузова на шасси Volvo B10. Автобусы оборудуются электронными системами информации о маршруте, кондиционерами, системами ABS, двигатели отвечают требованиям норм Euro III. Одномаршевые лестницы со специальным противоскользящим покрытием ступенек, ведущие на второй этаж, расположены в центральной части салона справа, напротив средней двери. На случай аварийного выхода со второго этажа задние окна имеют специальные замки, открывающиеся не только изнутри, но и снаружи.

Всего пара тысяч евро

Участь Routemaster RM2 ждет и машины FRM - первый серийный и наиболее распространенный бескапотный двухэтажный автобус. За счет иной компоновки при тех же габаритах, он вмещает чуть больше пассажиров и оснащен современным «чистым» двигателем. В течение этого года с маршрутов снимут примерно тысячу этих машин. Таким образом, ЛТК планирует в течение года – полутора лет заменить половину парка двухэтажных автобусов.

Что и говорить, новые машины лучше и экономичнее «стариков», которым уготована не столь уж печальная участь. На «выходящие в тираж» раритеты есть очередь. Уж больно велик соблазн – купить «визитную карточку» Лондона за пару тысяч евро. Многие туристические компании предполагают использовать ветеранов для обслуживания туристов, и сейчас все экскурсионные автобусы Лондона – двухэтажные. Да что там экскурсионные - каждые 15 минут по маршруту Лондон – Оксфорд отправляется скоростной экспресс. И тоже, естественно, двухэтажный. Видимо, город, когда-то избравший для себя необычный экипаж со вторым этажом, не расстанется с ним никогда.

Леонид КРУГЛОВ
Фото Леонида КРУГЛОВА

Распространение по Санкт-Петербургу

SAF-SPb	*Революции шоссе, 58а*	225-1274
АвтоКама	*Рощинская ул., 48*	703-1265
АРМ-45	*Народного Ополчения пр., 201*	750-7144
АСМАП	*Ломоносова ул., 9*	
АСТА	*Земледельческая ул., 3*	303-9330
	Культуры пр.,44	
	Рощинская ул., 36	
	Народного Ополчения пр., 201	
	Васи Алексеева ул., 10	
Барс-Сервис	*Литовская ул., 16*	324-7325
ГрузАвто	*Московская Славянка*	324-5283
Грузомобиль	*Полюстровский пр., 54*	320-7939
Евро-Авто	*под мостом Сортировки*	346-8915
Евро-Партс	*Московское шоссе, 15-А, лит.Б*	373-9874
ЕвроТракПартс	*Тельмана ул., 16*	910-1477
ЕС Транс	*Тр.”Скандинавия”, м.”Огоньки”*	8-901-302-8251
ИВ-Парнас	*Культуры пр.,44*	598-8824
ИВ-Сервис	*Московское ш.,233И*	380-4118
Лидер-Авто	*9-го Января пр.,21*	962-4239
Петроскан	*Софийская ул., 6*	327-2700
ПитерТракЦентр	*Магнитогорская ул.,17А*	326-4689
Руслан	*Шушары (кафе №1)*	
	Шушары (кафе №2)	
СВ-АВТО	*Московская Славянка*	8-901-300-7460
Содружество	*Домостроительная ул.,4-а*	336-5468
Содружество	*Кубинская ул., 80*	722-1711
Содружество	*Обводного канала наб., 91*	325-19-08
Сотранс	*3-й Верхний проезд,17*	334-0295
ТехПортАвтоСервис	*Шотландская ул., 1*	714-9301
Тирекс	*Бехтерева ул., 4*	567-7977
Трак-Стоп	*Московское шоссе, 13-д*	320-9650
Хорошие Колеса	*Малоохтинский пр.,6*	327-2552
	Софийская ул., 91	
Эксклюзив СПб	*Руставели ул., 42*	8-911-942-2631
Эксклюзив СПб	*Московская Славянка*	
Юнит	*Шушары, Железнодорожная ул., 1*	768-3580
Эйр Сервис	*Октябрьская наб.,44*	325-5832
ЧП Кетов	*Мурманское ш.,26 км.*	8-921-338-4698
Unitedauto	*Московское ш., 13-Д*	336-6048

Распространение по регионам

Компания “ГОК”	**Москва**	*39 км. Минского ш.*	8(095)746-5745
		49 км. Новорязанского ш.	8(095)500-7460
		80 км. МКАД	8(095)780-7404
		47 км. МКАД	8(095)502-9675
Knorr-Bremse	**Москва**	*1-й Казачий пер.,5/2*	8(095)234-4995
СибАвтоГруз	**Иркутск**	*Розы Люксембург ул.,220, оф.310*	8(3952)555-774
Автоплюс	**В.Новгород**	*Базовый пер.,6*	8(8162)62-3974
ГрузАвто-Петрозаводск	**рес.Карелия**	*пос.Меоиоративный, лесная ул.,2а*	8(8142)78-5898
ОренТрак	**Оренбург**	*Загородное ш.,27*	8(3532)99-18-55
	Орск	*Вокзальное ш.,34*	8(3537)44-24-95
	Самара	*Победы ул.,97*	8(846)926-40-87
	Уфа	*Оренбургский тракт, АЗС 109*	8(901)442-1609
Global Truck Service	**Зеленоград**	*3-й Западный проезд,8 ,стр.1*	8(095)739-6202
ВР Калининград	**Калининград**	*Черниговская ул, 31В*	8(0112)733-337
Инвестхимпром	**Омск**	*Комбинатская ул., д.35*	8(3812)52-2619
«УралГрузАвто»	**Копейск**	*Мечникова ул., 1*	8(35139)76-271
«ГрузАвтоЦентр»	**Брянская обл., пгт. Супонево**	*Шоссейная ул., 22а*	8(0832)68-7078
Авто-Старт	**Астрахань**	*Рождественского ул.,17*	8(8512)34-7500
XL Motors	**Москва**	*Ленинградское ш.,227*	8(095)221-1926
Фирма Барк	**Мурманск**	*Буркова ул.,13 оф.53*	8(8152)44-30-32
Проммашсервис	**Череповец**	*Стройиндустрии ул.,6*	8(8202)59-59-09
ЧП Цегалко С.Н.	**Архангельск**	*Нагорная ул.,30*	8(8182)65-04-41
Спорт-Авто	**Вологда**	*Гончарная ул.,4а*	8(8172)51-0371
Подкова	**Костомукша**	*Горняков ш.,124а*	8(81459)42-913
ЧП Дунаев	**Сортавала**	*п.Хелюля, Фабричная ул.,18*	8(81430)31-238
Масла-смазки	**Кондопога**	*Октябрьский пер.,5*	8(8142)70-49-73
	Петрозаводск	*Новосулажгорская ул.,19*	
		Лососинская ул.,14	
		Комсомольский пр.,6	
АЗС ВТК	**Выборг**	*пос.Огоньки*	8(81378)3-48-89
		пос.Торфяновка	
Турбо	**Выборг**	*Ленинградское ш.,60*	320-4042
АвтоВосток	**Псков**	*Розы Люксембург ул.,13*	8(8112)445-9055
м-н Автозапчасти	**Приозерск**	*Леншоссе ул., 1*	8-901-305-5663

Журнал принимает активное участие на всех специализированных выставках и семинарах, имеющих региональное и международное значение.

Санкт-Петербург, Московский пр., 104, офис 417,
Тел.: +7 (812) 3888-100; 375-3283; 8-901-30-44-348
E-mail:adv@gruzavto.ru

CLASSIFIED

Услуги ..... стр. 75
Грузоперевозки ..... стр. 75
Запчасти и ремонт грузовых а/м ..... стр. 75-79
Оборудование для автосервиса ..... стр. 80
Турбокомпрессоры ..... стр. 80
Автостекла ..... стр. 80
Стартеры, генераторы, радиаторы ..... стр. 81
Колеса, шины, диски ..... стр. 81
Эвакуация а/м ..... стр. 82

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

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

Организация
приглашает на работу
владельцев большегрузных а/м
(рефрижератор, термос)
Тел. (812) 336-24-39

MCT PETERSBURG
Санкт-Петербург, Межевой канал, 5а
MARINE CARGO TERMINAL PETERSBURG
ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА
Перевозка негабаритных и тяжеловесных грузов
собственным автотранспортом
тел.: +7 (812) 714-9176 факс: +7 (812) 324-2162

ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

FORMAR
BORG AUTOMOTIVE
Тормозные накладки и колодки
SCANIA VOLVO DAF MAN RENAULT IVECO
e-mail: techsouz@mail.wplus.net ; impuls21@spb.lanck.net
тел.: (812) 447-9506, 447-9507, 973-0967
Санкт-Петербург, наб. Обводного канала, 138, корп. 189

УСЛУГИ

ООО «Адвокатское бюро «Петербургские традиции»
Обжалование действий ГИБДД,
судебных постановлений о нарушении ПДД,
в том числе при лишении водительских прав
за управление транспортным средством
в состоянии опьянения,
использование проблесковых маячков.
Т/ф.: 324-75-50, e-mail: viv@abpt.ru

Автоэкспертный Центр ООО "ТРИО"
ОЦЕНКА УЩЕРБА любых автомобилей ПОСЛЕ ДТП
• сеть филиалов во всех р-нах города
• выезд эксперта
СПб, ул. Кирочная, 30
тел.: 579-0423, 579-3125, 579-0457
ежедневно 9.00-19.00, сб. вс. 9.00-16.00
autoexpert-trio@mail.ru

ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

ABS
MOSCOW
St.PETERSBURG
GROUP
+7 (812)
9-750-750
www.abs-group.ru

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ МАГАЗИНЫ
РЕССОРЫ около 500 видов
пневморессоры около 250 видов
весь спектр запчастей импортных грузовиков, прицепов, полуприцепов
FRUEHAUF SMB
TRAILOR ROR
BPW KASSBOHRER SAF
СПб, Октябрьская наб, 24 тел.: 327-2233 т./ф. 587-7101
СПб, Московское ш., 13 тел.: 329-4364
опт тел.: 972-5670

ТРАНСЛАЙН
КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ И СПЕЦТЕХНИКИ
Ремонт
• двигателей LIEBHERR, HATZ, DEUTZ
• гидросистем
• электрооборудования
• гидронавесного
• подвески грузовиков
• запчасти • масла ADDINOL
тел. 227-73-52, 380-93-63
196027, СПб, Якорная ул., д.14, к.3
www.translline.spb.ru
ООО "Транслайн-СТТ"
Официальный Сервисный Центр
LIEBHERR

АВТОЗАПЧАСТИ
ДЛЯ ГРУЗОВЫХ ИНОМАРОК, ПРИЦЕПОВ, АВТОБУСОВ
СЕРВИС
ВИКИНГ
ул. Салова, 59
avtoviking@mail.ru
268-53-74, 268-40-96
268-49-41, 972-54-56

ГЕФЕСТ
РЕССОРЫ
РЕССОРНЫЕ ЛИСТЫ ПАРАБОЛИЧЕСКИЕ И ТРАПЕЦЕВИДНЫЕ ДЛЯ ИНОМАРОК
РЕССОРНЫЕ СТРЕМЯНКИ ВСЕХ ВИДОВ
ЛЮБОЙ РЕССОРНЫЙ СЕРВИС ЗА 1 ДЕНЬ
ДЛЯ РЕССОРНЫХ ВНЕДОРОЖНИКОВ, МИКРОАВТОБУСОВ, ГРУЗОВИКОВ И ПРИЦЕПОВ
СПб, пос. Шушары, ул. Ленина, д. 1а e-mail: resora@mail.ru
т.: 972-49-59, 972-49-60; т./ф.: 373-66-54

ПКФ АВТОМИГ
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР ОАО ШААЗ
ОАО "ШАДРИНСКОГО АВТОАГРЕГАТНОГО ЗАВОДА"
РАДИАТОРЫ ВОДЯНЫЕ
РАДИАТОРЫ ОТОПИТЕЛЯ
РАДИАТОРЫ МАСЛЯНЫЕ
БЕНЗОНАСОСЫ
ШПРИЦЫ
ОТОПИТЕЛИ НЕЗАВИСИМЫЕ, РАДИАТОРНОГО ТИПА
ПОДОГРЕВАТЕЛИ ПРЕДПУСКОВЫЕ
ДОМКРАТЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ МЕХАНИЧЕСКИЕ
для ГАЗ, КАМАЗ, УРАЛАЗ, УАЗ, МАЗ, ЗИЛ, ВАЗ, КРАЗ, ЛИАЗ, ПАЗ, КАВЗ, ЛАЗ, ИКАРУС и др.
641800, Курганская обл. г. Шадринск, ул. Михайловская, 153 А
тел/факс (35253) 5-10-66, 5-18-66, e-mail:automig@glstar.ru

ОСАННА-СЕРВИС
официальный представитель по Северо-Западу
Eberspächer
АВТОНОМНЫЕ ОТОПИТЕЛИ
ПРОДАЖА УСТАНОВКА РЕМОНТ
ВСЕХ МАРОК!
РЕГИОНАЛЬНЫЙ СКЛАД ЗАПЧАСТЕЙ
СПб, ул. Ворошилова, д. 2
Отдел продаж: т. 929-10-98
Сервис: 929-10-96, 929-10-97
www.osanna.ru e-mail: eber@osanna.ru

АВТОКАМА
РОССИЯ
www.autokama.ru
ЗАПЧАСТИ
VOLVO BPW
SCANIA SAF
MB FRUEHAUF
MAN ROR
Санкт-Петербург, ул. Рощинская, 48, тел. (812) 703-1265, факс (812) 703-1267
В. Новгород, пер. Полевой, 1Б, тел. (816) 144-444, факс (816) 618-214

ПЕТРОКОМАВТО
Запчасти для европейских автобусов и грузовиков.
Разборка, ремонт.
974-73-27
www.petrocomavto.ru
Санкт-Петербург
тел. 325-78-14
ул. проф. Качалова д. 15а, т./ф. 265-2642
E-mail: 4u@petrocomavto.ru

ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

*VOLVO*SCANIA*Mercedes Benz*MAN*IVECO*DAF*RENAULT*
АВТОХАОС центр
СПб, Таллинское шоссе, Телези, 20
3 км. от Красного Села
РАЗБОРКА
ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВИКОВ
(812)715-33-33
(812)441-12-26
www.autohaos.spb.ru e-mail: autohaos@peterlink.ru
СКУПКА ГРУЗОВИКОВ (812)973-08-05

ООО "АВТОСПЕЦСЕРВИС"
ДИАГНОСТИКА И РЕМОНТ
IVECO DAF SCANIA VOLVO
ТОПЛИВНОЙ АППАРАТУРЫ ЕВРО-2 И ЭДС
ЗАПЧАСТИ В НАЛИЧИИ И НА ЗАКАЗ
ТЕЛ. 982-2553, 269-3769
982-3862, 701-7951
Южное шоссе, 39

АВТОПЛАСТИК
Ремонт пластиковых элементов кузова:
- бамперов (пластик, стеклопластик)
- стеклопластиковых элементов большегрузных автомашин и их покраска
- радиаторов, корпусов фар
- аэрография
ул. Днепропетровская, д. 10
т. 766-6547, 8-911-911-2633

Телефон
отдела рекламы
375-32-83

Урал-АвтоЗапчасти
ЗАПЧАСТИ УРАЛ, ТДТ-55, РУКАВА МБС, ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ
СПб, ул. Ломаная, д. 11
тел.: (812) 324-6079, 379-7202
СКИДКА 5%

ВСЕ ВИДЫ РЕМОНТА
ГРУЗОВИКОВ, ПРИЦЕПОВ
и ПОЛУПРИЦЕПОВ, МИКРОАВТОБУСОВ
Запчасти в наличии и на заказ
ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ
Любая форма оплаты
24 часа
(812) 928-21-12 Санкт-Петербург, ул. Химиков, д. 10

СПЕЦТЕХСЕРВИС
Ремонт грузовых автомобилей и прицепов
отечественных марок
заключаем договора
СПб, ул. Заставская, д. 1Г, т/ф: (812) 388-3724

ООО "Командор-Авто" Офис: т.: 441-0988, 983-8640
Выхлопная система для грузовых иномарок
Хомуты, гофры, трубы
Светотехника
Фары, габариты, фонари
Магия света и тишины
Магазин: п.Шушары, Московское ш., на автостоянке рядом с АЗС "Лукойл"

РЕМОНТ изотермических фургонов
ТО и ТР грузовых автомобилей и прицепов
т.: 924-47-30, 8-901-305-26-42

АВТОЗАПЧАСТИ
Запчасти для грузовиков и прицепов европейского и отечественногопроизводства
БАЛТКАМ 25 тысяч наименований запчастей на складе
С-Пб.,ПОЛЮСТРОВСКИЙ пр. 54 тел:. (812) 327-65-20,
8-800-200-65-20 (бесплатно по России) www.baltkam.ru

КВС-АВТО
Truma
газовые автономные отопители
ТАХОГРАФЫ
УСТАНОВКА
РЕМОНТ
ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ
ПРОДАЖА
МОНТАЖ
СЕРВИС
Санкт-Петербург, Сабировская ул., 41, тел.: 971-73-94, 327-75-64
Псков, т. +7921-218-96-54

ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ
тягачей VOLVO и SCANIA
ПНЕВМОРЕССОРЫ
CONTITECH
ЗАПЧАСТИ: 449-31-88, 449-31-89
РЕМОНТ: 948-98-06 derex@list.ru

ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Корона Авто
SCHOMACKER FEDERWERK
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР SCHOMACKER Federawerk GmbH
Рессоры для импортных грузовиков и прицепов
Оптовые продажи. Большой склад.
Тормозные барабаны
В наличии и на заказ. Оптовые продажи.
Санкт-Петербург, Стачек пр.47
Т./ф. (812) 703-46-83, Т. +7-901-302-27-42
office@korona-auto.spb.ru

ООО "Лариса"
Ремонт SCANIA
Грузовой эвакуатор
Скидки постоянным клиентам
СПб., ул. Сабировская, 41
тел. (812) 320-0236

ООО «АвтоТрак»
ЛЮБЫЕ ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ПОЛУПРИЦЕПОВ И АВТОБУСОВ ЕВРОПЕЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА
Санкт-Петербург, ул. Васи Алексеева, 21,
тел.: 449-90-55, 449-90-56, 449-90-57

SCANIA
E-mail: scantransservice@mail.ru
ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ РЕМОНТ АГРЕГАТОВ
СКАНТРАНССЕРВИС
Mobil Замена бесплатно
Тел./факс: (812) 970-1722
Тел.: 008
Спб., Уманский пер., д. 84
МАГАЗИН ЗАПЧАСТЕЙ

ООО • БАЛТТЕХ •
АВТОЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
СПб, ул. Фаянсовая, д. 24
тел./факс: (812) 567-6466, 567-5258 e-mail: balttech@mail.ru

АВТОЗАПЧАСТИ
Запчасти для грузовиков и прицепов европейского и отечественногопроизводства
БАЛТКАМ 25 тысяч наименований запчастей на складе
С-Пб.,ПОЛЮСТРОВСКИЙ пр. 54 тел:. (812) 327-65-20,
8-800-200-65-20 (бесплатно по России) www.baltkam.ru

ТО и ремонт импортных грузовиков
Mercedes-Benz VOLVO SCANIA MAN IVECO SAF
центр технического обслуживания "СЕВЕРНЫЙ"
СПб, Коломяжский пр., 10 тел. 716-9342

ЛЕГО-АВТО
Ремонт отечественных грузовиков
Токарно-фрезерные, сварочные работы
Наклепка, проточка тормозных колодок, барабанов
СПб, Таллинское ш., 153 к. 2
тел.: (812) 982-1385, факс: (812) 421-0682
E-mail: tokar_igor@mail.ru

ЗАПЧАСТИ ОПТОМ
ГАЗ, КамАЗ, УАЗ, ЗИЛ, МАЗ
ООО РИГЕЛЬ
Асбесто-технические изделия производства ОАО "Урал АТИ" г. Асбест
СПб., ул. Тамбовская, 17
тел./факс: (812) 766-06-77, 712-60-28 E-mail: rigel_avto@mail.ru www.rigelavto.spb.ru

АВТОСЕРВИС
ВЕБЕР АВТО
Ремонт грузовых автомобилей
Полюстровский пр.41,к.2 +7(812) 226-2505

РЕМОНТ
импортных
ПРИЦЕПОВ
BPW, ROR, SAF и др.
ТЯГАЧЕЙ
Volvo, Scania, Mercedes — двигателей, КПП и др.
ЗАПЧАСТИ
Пост ГИБДД
д. 233, лит.-Ж
ТЭЦ
Виадук
с/х Лесоветовский, Московское шоссе, 233, лит. Ж
т. 746-45-33, 746-48-30, 746-44-13
E-mail:newcom-spb@mail.ru

LINCOLN
LINCOLN QUICKLUB
Централизованные системы смазки
запасные части
ПРОМтехника
+7 812 702 1036

ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Webasto
автономные
ОТОПИТЕЛИ
СЕПАРАТОРЫ
с подогревом (separ 2000)
КОНДИЦИОНЕРЫ
для любых автомобилей
УСТАНОВКА, ЗАПРАВКА, РЕМОНТ
ЛЮКИ
СПб, Пискаревский пр., 59 офис 3
тел.: 538-79-40, 960-64-24,
факс 538-73-41
Московская Славянка, 7А
(Московское шоссе)
тел.: 973-32-52)
e-mail: info@webasto.net.ru
http://www.webasto.net.ru
ЗАПЧАСТИ
заказ от 3-х дней
BOSCH

ТехПортАвтоСервис
ЗАПЧАСТИ
для импортных прицепов
региональный склад ремзона
Санкт-Петербург.,
ул. Шотландская, д.1
т. (812) 714-93-01
ф. 714-92-97
E-mail inbox@tpas.spb.ru

МАГАЗИН-СКЛАД
Запасные части MERCEDES, MAN
Большой ассортимент в наличии
и другие иномарки на заказ
(812) 388-6864
С-Петербург, Люботинский пр., д. 1 e-mail: panoramaauto@mail.ru

ВСЕ ВИДЫ РЕМОНТА
ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВЫХ ПРИЦЕПОВ И ПОЛУПРИЦЕПОВ
клёпка накладок
АВТОМОБИЛЕЙ (двигатель, ходовая, КПП, редуктор электрика, воздух)
СПб., ул. Бестужевская, 2а Тел. 8-901-304-3124, 974-12-22

КЛИМАТКОНТРОЛЬ
автономные отопители
– от 570 у.е.
запчасти к автономным отопителям
(812) 335-9413, 972-0747

РЕМОНТ
ТОПЛИВНОЙ АППАРАТУРЫ
СНЯТИЕ, УСТАНОВКА, РЕГУЛИРОВКА И РЕМОНТ ТНВД, ФОРСУНОК, НАСОС ФОРСУНОК, В ТОМ ЧИСЛЕ С ЭДС и ЕВРО 2
КОМПЛЕКС УСЛУГ ЗА ОДИН ДЕНЬ
ООО "Дизель мастер", Московское шоссе, 13а
тел.: +7(812) 715-7950, т./ф.: (812) 373-9848
MAN
SCANIA
IVECO
VOLVO
DAF MB

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

РАЗБОРКА ГРУЗОВИКОВ ИМПОРТНЫХ
на "Горке"
NEW
Мурманское ш., 24 км, пос. Размететево, у кафе "Горка"
т. (812) 716-4788, 8(911)722-6429
экзотические з/ч на заказ

AIRTECH специализированный магазин
«ПНЕВМОРЕССОРЫ»
ЛЮБЫЕ ПНЕВМОРЕССОРЫ
оптом и в розницу
Запчасти для ГРУЗОВИКОВ
Новоселов, 2 т./ф. (812) 446-6610, 447-4239

MF MASTER TRUCKFILTER
WWW.MTFILTER.RU ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ В РОССИИ
фильтры для европейской и американской грузовой техники
т./ф. 983-5990, т. 974-1604
Специальное предложение автопаркам
VOLVO DAF IVECO MAN SCANIA

BOSCH SERVICE
ООО "Стайер"
BOSCH Diesel Center
гарантия 12 месяцев
Специализированный ремонт ТОПЛИВНОЙ АППАРАТУРЫ ТНВД
A/P/H/M/VE/VP29/30/44/CR,
ФОРСУНОК,
НАСОС-ФОРСУНОК
тел. 320-8880
с 10.00 до 21.00
без обеда и выходных
СПб, наб. реки Волковки, 7

СПб, ш. Революции, д 58А
Т./ф.: (812) 225-1274, 716-8960
СКЛАД ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ
SAF SPb
Официальное представительство компании SAF в Северо-Западном регионе

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ АВТОСЕРВИСА

ООО "Сервис-Индустрия С-Пб"
ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ АВТОСЕРВИСА
ХОТИТЕ ОТКРЫТЬ СВОЙ АВТОСЕРВИС ИЛИ ШИНОМОНТАЖ? Ждем вас на улице Литовской, 16
Мы подберем оборудование, исходя из ваших финансовых возможностей, но обязательно отличного качества
МОНТАЖ, ГАРАНТИЙНОЕ И ПОСЛЕГАРАНТИЙНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
Широкий ассортимент отечественного и импортного оборудования со склада в Санкт-Петербурге
СПб, ул. Литовская, 16 тел. 8-901-303-1962
E-mail: odas@westcall.net (812) 331-2386
www.si.com.ru тел./факс (812) 295-1381

СТОРМ
ПОДЪЕМНОЕ, ШИНОМОНТАЖНОЕ, БАЛАНСИРОВОЧНОЕ, КОНТРОЛЬНО-РЕГУЛИРОВОЧНОЕ, МОЕЧНОЕ, РЕМОНТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ, КОМПРЕССОРЫ, ИНСТРУМЕНТ.
УСТАНОВКА, РЕМОНТ, ГОС. ПОВЕРКА ЭЛЕКТРОННОГО ГАРАЖНОГО ОБОРУДОВАНИЯ.
194223 СПб, пр. КУРЧАТОВА, 10
ТЕЛ./ФАКС: 552-7437,
552-8440, 552-2303
WWW.STORMBALANS.RU
E-MAIL: SBIT@STORMBALANS.RU

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, 6-я линия В. О., 61 Москва, (495) 744-0624
Тел./факс: (812) 331-3671, 331-1681 ttsspb@ttsauto.ru www.ttsauto.ru

АВТОСТЕКЛА

AVTOGLASS & PARTS
СТЕКЛА
УСТАНОВКА
ТОНИРОВАНИЕ
тел. 089
ул. Шкапина, 46 т./ф.: 252-27-63, 252-17-38
ул. Учительская, 16 тел.: 329-89-59, 329-89-33
пр. Полюстровский, д. 41, к. 2 тел.: 540-88-09
ул. Ватутина, д. 15 тел.: 973-72-10
с 10-19
http://www.avtoglass.spb.ru
Team Partner

ТУРБОКОМПРЕССОРЫ

Гарантия 1 год • 14 лет на рынке
ТУРБОСЕРВИС
Ремонт турбокомпрессоров для грузовых автомобилей Holset, Schwitzer, ККК, ЯМЗ
СПб, ул. Курская, 21 т./ф.: (812) 766-5401

195067, Россия, Санкт-Петербург, пр-т. Непокоренных, д.63 к.2
Тел/факс: 8 (812) 718-56-18, 718-56-19 с 10 до 18
ТУРБОЛАЙН
ТУРБОКОМПРЕССОРЫ
Второй турбокомпрессор - со скидкой 2%!
Для любой отечественной и импортной техники
По ценам заводов-изготовителей
В наличии и на заказ. Гарантия от 6 месяцев

Драйв-Моторс
АВТОЗАПЧАСТИ ДЛЯ ИНОМАРОК
• ТУРБИНЫ продажа, ремонт, гарантия
• ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ
• ДИЛЕРСКОЕ ДИАГНОСТИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
ООО "Драйв-Моторс", Санкт-Петербург, Краснопутиловская ул., д. 69, офис 617
Т.:(812)33-219-33,970-68-98
e-mail: mail@drive-motors.ru

BR Turbo
ТУРБОКОМПРЕССОРЫ
Garrett
Schwitzer
KKK
Holset
IHI
Mitsubishi
ООО "БР Турбо", Санкт-Петербург
Московское шоссе, 46, офис 110
тел.: (812) 703-3563
тел./факс: (812) 371-3577
e-mail: brturbo@mail.ru, www.brturbo.ru

ВОЗДУШНЫЕ КОМПРЕССОРЫ
для импортных грузовиков
ремонт и продажа
Более 1000 наименований
ТурбоПитер
Россия, Санкт-Петербург
Арсенальная наб., д. 3
Тел./факс (812) 248-96-53
Тел. (812) 327-45-03

ТУРБО-ПИТЕР
ТУРБОКОМПРЕССОРЫ
ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ И ИМПОРТНЫЕ
РЕМОНТ И ПРОДАЖА
ВСЕХ ВИДОВ
Более 4000 наименований
Гарантия 12 месяцев
Россия, Санкт-Петербург
Арсенальная наб., д. 3
e-mail: trz@inbox.ru
www.turbopiter.ru
тел. (812) 292-46-53
тел./факс (812) 327-45-03

СТАРТЕРЫ, ГЕНЕРАТОРЫ, РАДИАТОРЫ

АВТО СПУТНИК
РАДИАТОРЫ
МАГАЗИН
тел: 378-54-54
Новые и восстановленные для импортных грузовиков
охлаждения, интеркулера, кондиционера, отопления

СЕРВИС
– Ремонт радиаторов
– Webasto установка и ремонт
– Сварка в аргоне
т.: (812) 378-65-63, 378-62-01, 973-57-41
СПб, Бассейная ул., 38, с 9 до 21 без вых.
e-mail: info@sputnik-service.ru www.sputnik-service.ru

АВТОПРОМГРУПП

СТАРТЕРЫ ГЕНЕРАТОРЫ
ДЛЯ ВСЕХ ВИДОВ ИНОМАРОК
легковых, грузовых автомобилей, спецтехники, автобусов
БОЛЬШОЙ ВЫБОР. ГАРАНТИЯ 3 ГОДА. КОМПЛЕКТУЮЩИЕ
ПРОДАЖА • РЕМОНТ • ОБМЕН
ПОЛНАЯ ДИАГНОСТИКА – БЕСПЛАТНО
ТЕЛ.: (812) 314-8685 ТЕЛ./ФАКС: (812) 314-8696
Исаакиевская пл., ул. Якубовича, д. 2 • 9⁰⁰ - 21⁰⁰ без выходных
www.starter.ru e-mail:spb@starter.ru

РАДИАТОРЫ
ВСЕХ СИСТЕМ ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И СПЕЦТЕХНИКИ
НОВЫЕ И ВОССТАНОВЛЕННЫЕ
- В Т. Ч.: ОСНОВНЫЕ РАДИАТОРЫ
- ИНТЕРКУЛЕРЫ
- РАДИАТОРЫ КОНДИЦИОНЕРОВ
- РАДИАТОРЫ ОТОПИТЕЛЕЙ

термомуфты
(812) 375-8452, 939-7684, 968-9761, 379-11-70

ООО "СТАРТЕР"
СТАРТЕРЫ И ГЕНЕРАТОРЫ
Ремонт, обмен и комплектующие на грузовые а/м и спецтехнику

ул. Седова, д. 10 Тел. (812)380-45-42
пр. Маршала Жукова, д. 21, пав. А, секц. 34 Тел. (812)324-43-20
Северный пр-кт, д. 5, секц. 10 Тел. (812)715-38-08

СТАРТЕРЫ
РЕМОНТ • ПРОДАЖА • ГАРАНТИЯ
ГЕНЕРАТОРЫ
Салова, 70 «Бета»
на грузовики и автобусы
334 06 31

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: 715-6597

РЕМОНТ РАДИАТОРОВ
ПРОДАЖА ИНТЕРКУЛЕРОВ
СЕРВИС КОНДИЦИОНЕРОВ
СВАРКА В АРГОНЕ алюминия, чугуна, нержавейки
РЕМОНТ ТОПЛИВНЫХ БАКОВ
м. Звездная, Московское ш., 13А тел. 371-9765, 8-904-554-33-78

КОЛЕСА, ШИНЫ, ДИСКИ

ГРУЗОВЫЕ ШИНЫ
CHENGSHAN
№1 в КИТАЕ
www.sevzap.spb.ru www.chengshan.com

Размер / слойность	Модель	нагрузки и скорости	Ось	Цена от 6 шт., руб.
11R22.5-16PR	CST 46	146/143 L	ведущая	7290
	CST 35	146/143 L	рулевая	7150
13R22.5-18PR	CST 68	154/150 L	ведущ on/off	8705
215/75R17.5-14PR	CST 78	124/123 L	прицеп/руль	4570
235/75R17.5-14PR	CST 68	132/130 L	ведущая	4580
	CST 78	132/130 L	прицеп/руль	4710
295/80R22.5-18PR	CST 46	152/148 L	ведущая	7465
	CST 66	152/148 L	рулевая	7295
315/80R22.5-18PR	CST 46	154/151 L	ведущая	7760
	CST 56	154/151 L	рулевая	7690
	CST 68	154/151 L	ведущ on/off	7805
385/65R22.5-18PR	CST 16	158 K	прицепная	8895

ЕВРО МАСТЕР СПб, наб. Обводного канала, д. 91 • tyrex@sevzap.spb.ru
т.: 320-8002, т./ф.: 324-5454; 973-7640 - опт и автопредприятия

Телефон отдела рекламы
375-32-83

Колесный Рай
ШИНЫ ГРУЗОВЫЕ
новые восстановка б/у диски шиномонтаж
Санкт-Петербург, ул. Кубинская, 76 корп. 4
тел.: 8-901-305-37-98, тел./факс: (812) 370-43-86

КОЛЕСА, ШИНЫ, ДИСКИ

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
Покрышкин
Официальный дилер по Bridgestone и Michelin в Северо-Западном регионе
Bridgestone Firestone Michelin Kormoran Maxxis Kraiburg Bandag Fellerbrock
Новые, восстановленные, б/у, импортные и отечественные грузовые автошины , диски и АКБ
Дополнительно производим восстановление, нарезку и ошиповку грузовых шин
Опт / розница
Постоянным клиентам предоставляется гибкая система скидок
СПб, ул. Калинина, д. 63 (офис, склад, шиномонтаж)
тел./факс (812)740-14-44, (812)325-37-01, опт 715-68-62
пр. Непокоренных, д. 17-д, тел./факс (812) 535-80-36, 8-901-306-6629
www.pokryshkin.com, E-mail: navarka@mail.ru

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

BROOKLYN GOODRIDE
CR979 CR926B CM954 CR926 CR976 CR960 CM980 CR978
Санкт-Петербург, ул. Манчестерская, 4,
tel. (812)380-7494, 95, 96, 97,
fax. (812)554-1356
WWW.GOODRIDE.RU

"Трейд-Юнион"
ШИНЫ
ЛЕГКОВЫЕ
ЛЕГКОГРУЗОВЫЕ
ГРУЗОВЫЕ
АККУМУЛЯТОРЫ, ДИСКИ
ГРУЗОВОЙ ШИНОМОНТАЖ
ул. Предпортовая, д. 5
т./ф.: 723-2981, 370-3257, 322-5877

Continental Matador
Поставки по всей России
Европейское качество
Цены правильные
Тел/факс (812) 572 18 56
572 18 57
762 52 10
762 52 90
На каждую шину гарантия
Склад наш в Санкт-Петербурге
Спецтехника
nokian TYRES
www.auto-futura.ru

ЛУЧШАЯ ЦЕНА
ЗА КАЧЕСТВО
НОВЫЕ ИМПОРТНЫЕ
295/80 R22.5 - от 7850 руб.
315/80 R22.5 - от 8035 руб.
385/65 R22.5 - от 8250 руб.
ВОССТАНОВЛЕННЫЕ В ЕВРОПЕ
295/80 R22.5 - от 6100 руб.
315/80 R22.5 - от 6280 руб.
385/65 R22.5 - от 5950 руб.
Диски Kordell (Германия) - от 90 EUR
Б/У
от 73 USD
ГРУЗОВЫЕ ШИНЫ
ДИСКИ и АККУМУЛЯТОРЫ
"ЛАСЕРТА", ул.Салова, 44 тел.: (812) 325-59-32

ЭВАКУАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ

ЭВАКУАЦИЯ
Росия, Скандинавия, Европа
ГРУЗОВЫЕ А/М, АВТОБУСЫ, СПЕЦТЕХНИКА,
24 ч.
ЛЕГКОВЫЕ А/М
До двух легковых машин одновременно
Скидки
Тел.: +7 (812) 601-06-00,
+7 911-717-00-00
"Лентрансавто" e-mail: ltauto@mail.ru

ЭВАКУАЦИЯ
+7(812)927-6,6-76
24 часа
ГРУЗОВЫХ МАШИН
И АВТОБУСОВ
+7(812)927-66-76

ЭВАКУАЦИЯ
ВЕБЕР АВТО
Лицензия
№ 931263
легковых и грузовых а/м
С-Пб, Россия, Финляндия
+7(812) 321-0000 987-0111