ГРУЗАВТО

gruzavtogroup

ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И ПРИЦЕПОВ ЕВРОПЕЙСКОГО И АМЕРИКАНСКОГО ПРОИЗВОДСТВА

Bendix · KNORR-BREMSE · WABCO · Haldex · GOODYEAR · SAF · PHOENIX · MAHLE · JURID · DIESELTECHNIC · SCHOMACKER · MERITOR

Санкт-Петербург, Московское ш., 253, лит. Б

Оптовый склад: тел./факс: (812) 595-4245, тел.: (812) 336-9573, 336-9197, 336-9510, 336-9195

Магазины: Россия, Санкт-Петербург, Московское ш. 21-й км., (в районе аэропорта СПб «Пулковские-1», тел.: (812) 320-9283, 329-9057

СПб, пр. Г. Жукова, угол Удельнинского, (ТК «Гранд-Лайн»), тел.: (812) 346-71-75, (812) 479-29-28

Россия, Санкт-Петербург, проспект Шуваловский, тел.: (812) 470-2844

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

ООО "СибАвтоГруз"
660058 г. Красноярск, ул. Ленина-Декабристов, д.250, оф. 301
тел. 7 (3951) 251-114, 255-257
г.Иркутск, улица Сибирская, д. 18 «А», помещение 30
тел. (3952) 488 - 515.
г. Иркутск, улица Ленина, д. 1, оф. 3 (3952) 355 - 138.
г.Улан – Удэ, ул.Октябрьская, д. 35 «а»
тел.(3012) 22-45-42, 21-51-31.

ООО "Талион"
г. Новосибирск
ул. Б. Молодежная, д.13/1
Тел. 8 (383) 256-5559, 256-5506, 227-8486
Склад - магазин, сервис

ООО "Термокинг Красноярск"
Красноярский край, поселок Бадалыкса,
Ул. Полевая, 13
Тел. 8-902-926-3128 (мобильн)

Наши региональные партнеры:

ООО "Ростовагропромтранс"
Ростов - на - Дону, ул. 1-я Чумная, 30/31
- запчасти, оптовый склад, розница, тел. (863) 263-3574
Магазин "Комфорт", г. Азов, ул. Шолохова, 1, тел. (863) 276-1195
Магазин "Гарант", Аксайский р-н, тел. (863) 243-5173

ООО "Орантрак"
"Орантрак" - г. Оренбург, Электросетевая, д. 27
тел. 7 (3532) 39-1092, 39-1095
"Орантрак - Орск" - г. Орск, Рабочая-кировская, д. 1
тел. 7 (3537) 25-0229
"Орантрак - Кемерово" - г. Кемерово, Первый Технологический пер., д. 31
тел. 7 (3842) 363-2064
"Орантрак - Кемерово" - г. Кемерово, ул. Александровская, д. 17
тел. 7 (3842) 363-2063
"Орантрак - Уфа" - г. Уфа, Производственный проезд, 4/5-105 (центр по ул. Чернова)
тел. 7-(40-67-12-31)

ООО "А-Сервис"
г.Нижний Новгород, пер. Блюхера, д. 8
тел.: (8102) 623973, (8102) 623795, (8102) 623974

ООО "АВТО-СТАРТ"
г. Астрахань, ул. Рождественского, д. 17
тел.: 8 (8412) 347400
E-mail: autostart@list.ru

ООО "Транссервис"
г. Нижний Новгород, ул. Кузьминская, д.1
тел.: 8 (8312) 74-9874

"ГрузАвтоЦентр"
Брянская обл., Брянский район, пгт. Супоево, ул. Шоссейная, д. 22а
тел.: 8 (4832) 68-7078, 227409

6 (44) ИЮНЬ 2007

ГРУЗАВТОИНФО

ГРУЗОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ В ДЕТАЛЯХ

Распространяется БЕСПЛАТНО

На чем поедем, на чем повезем?

Турецкий «американец» с европейским лицом?

+

Журнал в журнале SPECIAL

ООО "ЕСМ"

авторизованный дистрибьютор

ExxonMobil

ESSO Mobil Finwhale® Fleetguard®

196105, г. Санкт-Петербург, ул. Сызранская, д. 23, А, литер О, 4н

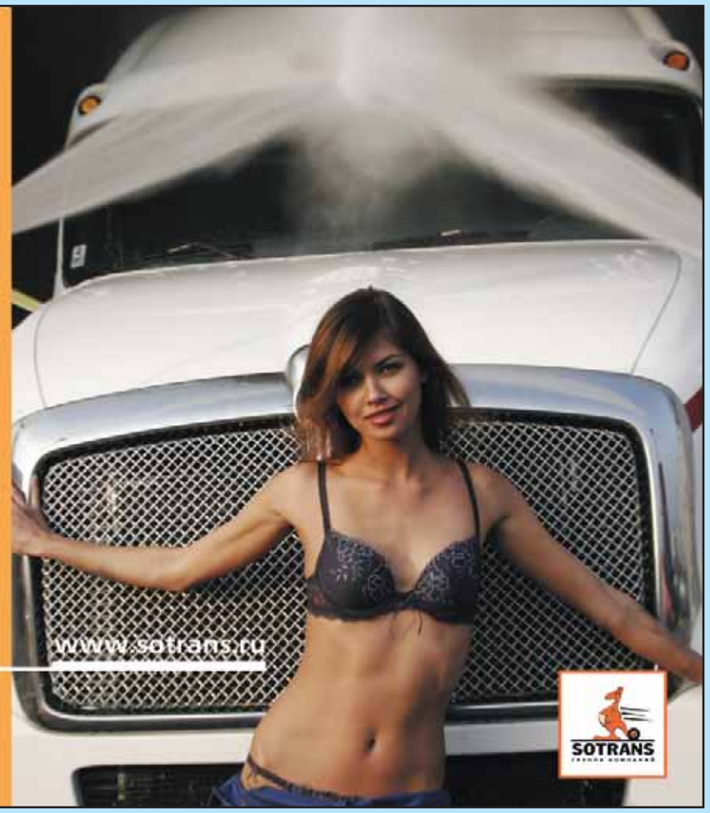
т. (812) 347-77-66, т./ф.: (812) 347-77-63

183008, Мурманск пр. Кольский, д. 110 т. (8152) 24-97-40 25-18-31	163009, Архангельск ул. Галушина, д. 30, к. 1 т. (8182) 66-29-29 66-31-51	160004, Вологда ул. Гончарная, д. 4А т. (8172) 53-58-98	173000, В. Новгород ул. Великая, д. 22, оф. 25 т. (8162) 33-21-30

FREIGHTLINER INTERNATIONAL KENWORTH MAN SCANIA VOLVO

группа компаний «Сотранс» – это:

- продажа импортной грузовой и специальной техники,
  8 800 200 48 84
  (812) 448 06 30
- лизинг для физических и юридических лиц
  8 800 200 02 33, (812) 448 90 03
- крупнейший в России сервисный центр для американских грузовиков
  (812) 334 02 96
  СПб, Парнас, 3-й Верхний пер., д.17
- в наличии любая запасная часть для американских тягачей
  (812) 334 02 97
- продажа запасных частей для европейской техники
  (812) 448 06 10
- авторизованная сервисная станция Volvo "КВАРТА" для европейских грузовиков
  (812) 448 06 10
  СПб, Парнас, ул.Верхняя д.16



EATON CATERPILLAR Fleetguard NEWSTAR SV Monark KNORR-BREMSE

АМЕРИКАНСКИЕ

ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

ПРОДАЖА
РЕМОНТ
ЗАПЧАСТИ

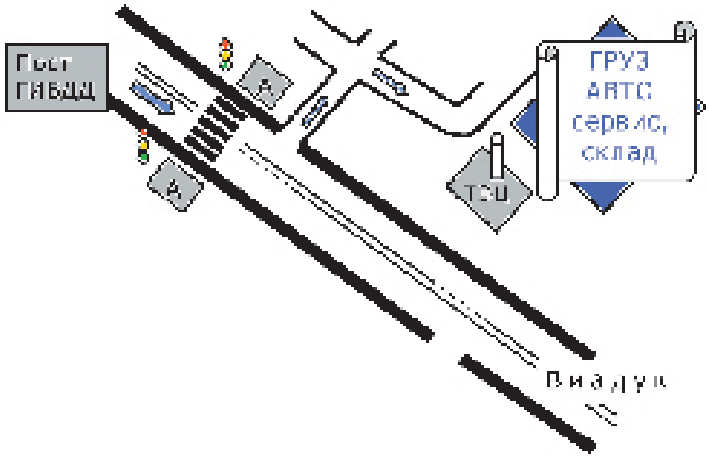
+7 (812) 336-5791
+7 (812) 225-8364
+7 (812) 225-2822

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
угол пр. ЭНЕРГЕТИКОВ, 61/
ЕКАТЕРИНИНСКИЙ пр. 1

DAF

ГРУЗАВТО
gruzavtogroup
официальный дилер

Сервис
Запасные части
Автомобили новые и б/у



СПб, Московское ш., 233, лит. 3
(812) 336-9510
(812) 336-9514
www.gruzavto.ru
e-mail: daf@gruzavto.ru

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:
Константин Силков
Исполнительный директор:
Татьяна Громова
Редактор:
Андрей Бычков
Зам. редактора:
Леонид Круглов
Дизайн и верстка
Кирилл Раевский
Руководитель отдела рекламы:
София Володина
Отдел рекламы:
Евгений Карасев ,
Марина Пыникова
Печать: ООО «Цветпринт»
Адрес редакции:
191119, Санкт-Петербург, ул. Роменская, д. 10
тел.: (812) 712-22-75
8-901-304-4348.
E-mail: adv@gruzavto.ru,
www.gruzavto.ru
В номере использованы материалы сайта www.autoline.com.ua,
Рукописи не возвращаются и не рецензируются
Подписано в печать 28.05.2007
Распространяется бесплатно

ДОРОГИЕ ЧИТАТЕЛИ!

Присутствовавшие на открытии выставки «КомТранс» журналисты хорошо запомнили как организаторами этого крупнейшего форума – компанией Mediaglobe - было объявлено о двадцати предстоящих премьерах. Запомнили потому, что организаторы в своих подсчетах заметно ошиблись. Одних только китайских премьер было более полутора десятков, но все-таки особенно порадовал своими новинками – их количеством и качеством – отечественный автопром, который все более и более подает признаки жизни. Данное обстоятельство не может не вселять вполне понятный оптимизм, хотя до полной Победы нам еще ой как далеко – как до Берлина в 1942 году. Обзор всего самого интересного на основных стендах выставки вам будет предложен в этом номере журнала, а ко всему, что осталось за рамками, мы вернемся позже.

А тем временем иностранный производитель вовсе не дремлет – и с апреля мы наблюдаем приход на родные просторы тяжелого грузовика Ford Cargo. В своем сегменте это, по сути, очередное открытие Америки. Ведь мы хорошо знаем легких «коммерсантов» Форда, а вот тягачи и самосвалы с фирменным синим овалом, в котором расположились четыре латинские буквы, набранные прописью, не частые в России гости. К тому же, отечественный рынок пополняется не только пришельцами с Юга (Ford Cargo прибыл к нам из Турции), но и с Востока. Поэтому китайские автобусы с благозвучным названием Mudan также окажутся в поле нашего зрения.

Также мы бросим любопытный взгляд и на Запад, точнее, на Голландию, родину DAF. В 2007 году модель XF 105 принесла этой компании четвертую победу в самом, пожалуй, престижном конкурсе конструкторов среди фирм, выпускающих грузовые автомобили. О том, что предшествовало этому событию, с чего все начиналось, мы расскажем в исторической рубрике «Хронограф».

Андрей Бычков
redactor@gruzavto.ru

ПИТЕРТРАКЦЕНТР IVECO

официальный дилер

Т/ф: (812) 603-23-33, (812) 326-46-89, (812) 326-46-92, (812) 326-46-81

Iveco Daily
объем грузового отсека 7-17,2м^3,
грузоподъемность от 1 до 3,8 тонн

Iveco Eurocargo
Евро-3, грузоподъемность шасси 12,5,
объем фургона до 75 м^3

Iveco Stralis
грузоподъемность шасси до 16,5 т,
объем фургона до 75 м^3

Stralis AT440 S35T/ P RR
4*2, 352 л.с., МКПП, одно сп. место,
бак 800 литров, Евро-3

лизинг - до 48 мес.,
ежемесячный платеж - от 1900 евро

Самосвал Iveco Trakker
Euro 3, грузоподъемность до 35 т,
полная масса автопоезда до 85 т,
объем кузова до 20м^3

Крупнейший сервисный центр IVECO в России

WABCO

ROLFO

Мы доверям

Shell RIMULA

Санкт-Петербург, ул. Магнитогорская, 17А
www.iveco-ptc.spb.ru email: iveco@hotbox.ru

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ 6

ПОДИУМ

На чем поедем, на чем повезем? 24

MR. GRUZOVIK

Турецкий «американец» с европейским лицом? 38

ДЕТАЛЬНЫЙ РАЗГОВОР

«Перемещая людей, перемещаем города» 50

«Горожанин» на селе 55

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

BUSLIFE

Соперники в малом классе 58

ХРОНОГРАФ

На берегу Северного канала 64

Предтечи грузового мото-"Муравья" 72

SPECIAL - MR. GRUZOVIK

Железо и бетон - II 78

SPECIAL - ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКТ

Маленькие помощники Большого города 84

CLASSIFIED 91

Читайте в следующем номере:

- Июльский номер, дорогие читатели, будет в значительной степени «американским». Во-первых, мы с вами отправимся на тест-драйв тяжелого грузовика Ford Cargo, который является одной из самых многообещающих новинок на рынке коммерческого автотранспорта, и собственными глазами увидим, как эта машина ведет себя в ситуациях, близких к экстремальным. А, во-вторых, вашему вниманию будет предоставлен обзор американских грузовиков, которые последнее время становятся все более заметными на отечественных трассах и улицах наших городов. Все это пока техника, бывшая в употреблении, но выбор предлагаемых сегодня марок от различных производителей становятся все шире и разнообразнее.

- Также мы с «пристрастной объективностью» исследуем, облазив его вдоль и поперек, один небольшой автобус, который на питерских улицах давно уже взял на себя немалую долю перевозок - а именно Otoyol. Мы вынесем о нем свой вердикт, подведя своеобразный итог его многолетней эксплуатации.

- В Журнале в журнале Special мы продолжим наш рассказ об автобетоносмесителях и рассмотрим, в частности, различные бетононасосы без которых на крупной стройке использование любого бетоносмесителя будет нерациональным. Кроме того, поговорим о «болотном тракторе» - о вездеходе с повышенной шириной гусениц.

Что вы хотели бы от новых кабин?

Иметь возможность сконцентрироваться на работе, жить в комфортных условиях, хорошо отдохнуть днем и выспаться ночью. MAN Nutzfahrzeuge регулярно выясняет, что именно водители хотели бы от новых кабин, проводя глубокие исследования, а также анализы при помощи так называемых “Cab Clinics”. Самые последние сведения были использованы при разработке двух новых серий грузовиков TGX и TGS, мировая премьера которых состоится в октябре на международной выставке грузовых автомобилей в Амстердаме. Кабины новых грузовиков с полностью пересмотренным дизайном интерьра устанавливают новые стандарты эргономичности и привлекательности.

Интерьер кабин моделей TGX и TGS характерен неординарным дизайном, а также независимым и выдержанным внешним видом. Плавные линии создают гармоничное соединение между приборной панелью и боковыми дверьми, усиливая таким образом ощущение просторности. Дизайнеры MAN уделили особое внимание отделке и материалам: панель приборов представляет собой одно целое и произведена с ипользованием технологии “slush”, имитирующей внешний вид кожи. Технология “slush” –это метод производства высококачественных панелей для внутренней отделки кабин. Материал для панелей соединяется с подкладкой из пены посредством термической обработки. Технология “slush” гарантирует одинаковую толщину материала и высокое качество поверхности панелей. Хромированные ручки дверей и новые переключатели с улучшенной на ощупь поверхностью подчеркивают качество этих высокотехнологичных грузовиков.

Оптическая конструкция с контрастными областями придает приборной панели более легкий вид. Впечатление свободы передвижения и невесомости усиливается декоративными элементами внутренней отделки. Тем не менее, основное внимание было уделено практичности кабин. Имеется множество полок и отделений для хранения вещей, все переключатели находятся в удобных для доступа местах, а инструменты всегда находятся в поле зрения водителя. Ночью новая подсветка и непрямое освещение двери создают приятную атмосферу, при этом не отвлекая внимание водителя от дорожного движения.

Специально разработанная для работы и жизни обстановка кабин TGX и TGS упрощает работу водителей. Практичные полки и отсеки для вещей, улучшенные занавески, прочные чехлы сидений и кроватей и вместительная холодильная камера, – благодаря всему этому водители всегда чувствуют себя как дома.

ИВ-Сервис

официальный дилер **IVECO**

У нас есть все . . .

автомобили • запчасти • сервис

мы доверяем Shell RIMULA

(812) 380 41 18

www.iv-service.ru

Rosa с ярким дизайном

Компания Mitsubishi Fuso Truck and Bus сообщила о начале производства новой малогабаритной автобусной линии Rosa. Транспортное средство соответствует самым требовательным экологическим стандартам и выделяется на дороге ярким дизайном. Низкая выхлопная эмиссия достигается за счёт модернизированной системы впрыска топлива Common Rail и турбо-интеркулером, а также системы фильтров DPF и рециркуляции отработавших газов EGR. На автобусах возможна установка двух вариантов двигателей 4M50T4 (110 кВт / 150 об. мин.) или 4M50T5 (132 кВт / 180 об. мин.). В комплекте с силовым агрегатом устанавливается 6-скоросная автоматическая трансмиссия. Новинка на 20 посадочных мест будет предлагаться в 2 обычных и двух люксовых модификациях. На рынке коммерческого транспорта автобус появится с июля месяца.

Такие в Китае автобусы

Самые длинные в мире автобусы вместимостью до 300 человек созданы в Китае для обслуживания гостей Олимпиады-2008. Одна из новых моделей представлена на обозрение посетителям выставки «Автобусный мир Азии – 2007». Салон пассажирского автобуса, длина которого превышает 25 метров, был спроектирован конструкторами китайской автомобильной корпорации «Циннянь». Установленный на четырех осях, он имеет две гофрированные перегородки, что позволило увеличить длину транспортного средства на 13 метров, по сравнению с городскими аналогами. В салоне нового автобуса предусмотрены места для инвалидных колясок, а пол салона находится на уровне тротуара. Благодаря высокой пассажировместимости новые модели позволяют отчасти решить транспортную проблему — вместо двух автобусов на маршруте будет достаточно одного. Несмотря на свою длину, новинка отличается манёвренностью и способна вписаться во все городские повороты.

Самый тяжелый грузовик с нулевой эмиссией

Компания Smith Electric Vehicles, выпускающая автомобили на электромоторах представила новую модель грузовика — Newton. Транспортное средство оснащено электродвигателем, который вырабатывает 120 кВт, что позволяет максимально разогнаться до 80 км/час. Новинка подпитывается от четырёх 278-вольтовых батарей Zebra и способна без подзарядки проехать до 250 км. При полной массе автомобиля 7500 кг, максимальная грузоподъёмность его достигает 4 тонны. Оригинальное строение транспортного средства значительно улучшает его динамику, а электродвигатель полностью избавляет от проблем с вредными выхлопами — их просто нет. Newton на данный момент самый тяжёлый грузовик с нулевой эмиссией. В первую очередь модель предназначена для грузоперевозок в центральных районах городов, где остро стоит проблема с экологией и повышенными шумами.

АТЛАНТ-М
ЛИЗИНГ
WWW.ATLANT-LEASING.RU

Лизинг спецтехники, грузового и легкового автотранспорта

Любой регион РФ
Аванс от 20%
Удорожание от 6%
Рассмотрение в 2 дня

Россия, Санкт-Петербург,
ул. Воронежская, д. 5, оф. 322
Тел.:(812) 324-4022

Россия, Москва,
Грохольский пер., д. 29, стр. 1
Тел.: (495) 777-65-08
Россия. Казань,
ул. Ш. Усманова, 32А, оф.10
Тел.:(8432) 54-70-94, (8432) 53-72-94

www.automir.su
АВТОМИР

Кредит без первого взноса

Пр. Энергетиков, 47
329-22-22, 953-45-37

NEW
NEW
NEW

На базе популярных шасси

По итогам четырёх месяцев 2007 года предприятия группы ОАО «КАМАЗ» опережают прошлогодние темпы производства и продаж продукции на четверть, а по некоторым видам – более чем наполовину.

Реализовано товарной продукции на 23 млрд. 547 млн. рублей (+38,9% в сопоставимых ценах), в том числе:

- грузовых автомобилей 15521 единица (+41,2%);
- двигателей и силовых агрегатов 18821 единица (+42,7%);
- на 2,849 млрд. рублей запасных частей (+26,2%);
- на 2,538 млрд. рублей продукции диверсификации (+34,1%).

Кроме того, оказано услуг непромышленного характера на 1 млрд. 239 млн. рублей.

Российские потребители «КАМАЗа» получили около 11800 грузовиков (+37,8% к январю-апрелю 2006 года), а заказчики на внешних рынках – свыше 3700 автомобилей (+52,5%). Примечательно, что это достигнуто за счёт естественного увеличения реализации транспортной и специальной техники на базе популярных шасси (53215, 53228, 53229, семейства 6520) и опережающего роста продаж новых серийных моделей, активно продвигаемых на рынок в течение последних лет. Например, за четыре месяца было выпущено вдвое больше среднетоннажных автомобилей на базе шасси КАМАЗ-4308. Армейских вездеходов семейства «Мустанг» последнего поколения и разработанных на их базе автомобилей двойного применения – в 3,5 раза больше, чем за тот же период 2006 года.

За первую треть года передано в лизинг или с рассрочкой платежа 1138 единиц основной продукции – грузовых автомобилей, автобусов и всех видов прицепной техники. «КАМАЗ» реализовал с учётом лизинга 333 автобуса НЕФАЗ на базе специального шасси КАМАЗ.

ROTHER
Большой склад запчастей
Все в наличии в Санкт-Петербурге.

GEREP - амортизаторы для грузовиков прицепов и автобусов Германия

BREMSKERL - тормозные накладки и колодки (Германия)

TRUCK TEHNIK - пневмоподвеска, суппорта и ремкомплекты суппортов, энергоаккамуляторы

TEMPLIN - детали подвески (Германия)

Санкт-Петербург, г.Колпино, ул.Финляндская д.9
Тел./факс: (812)460-78-03
E-mail: sales@rother.ru, www.rother.ru

RESCHKE

Навесное оборудование от немецкого производителя для
VOLVO, CATERPILLER, KOMATSU, LIEBHERR, JCB

Ковши универсальные и скальные, ковши-рыхлители, однозубые рыхлители, захваты для бревен, грузоподъёмные вилы, туннельные и канавные ковши, кусторезы-корчеватели и многое другое

ООО "Дорстройдеталь"
Санкт-Петербург (812) 335-37-55
Москва (495) 109-09-22, 778-25-02
www.dorstroydetal.ru, info@dorstroydetal.ru

МЫ МОЖЕМ ВСЁ! www.reschke-gmbh.de

В трех коммерческих модификациях

Компания СеАЗ приступает к продажам сразу трех новых коммерческих модификаций малолитражной “Оки”, предназначенных для перевозки мелковесных грузов. Например, коммерческая «Ока», выпускаемая под индексом СеАЗ 11116-50, сконструирована для доставки товаров, выездного сервиса или курьерской почты. Объем грузового отсека автомобиля увеличен почти до 1,2 куб.м., что позволяет перевозить до 250 кг груза. При этом новинка сохранила низкие эксплутационные расходы: на 100 км уходит около 4,5 л бензина. «Ока»-фургон имеет пластиковый тент, а «Ока» с кузовом «универсал» отличается от базовой модификации наличием перегородки между кабиной водителя и грузовым отсеком, а также отсутствием задних стекол. Уже к середине нынешнего года должна появиться еще одна модификация — удлиненная версия «Оки» с кузовом «фургон». Удлинённая база автомобиля на 400-600 мм позволит сделать заднюю подвеску рессорной и значительно увеличить грузоподъемность транспорта — до 500-600 кг. Официальная презентация новых моделей «Ока» состоялась в Москве на специализированной выставке «КомТранс».

Бизнес с Landini

ОАО «КАМАЗ» в этом году планирует начать выпуск тракторов совместно с транснациональной корпорацией Landini, занимающей пятое место в мире по производству тракторов.

Такое заявление сделал генеральный директор «КАМАЗа» Сергей Когогин после встречи с представителями Landini у Премьер-министра Татарстана Рустама Минниханова в Казани.

«Наши интересы в этом проекте очевидны – мы можем использовать свои производственные площади и расширить применение заводских агрегатов. Двигатели, которые «КАМАЗ» производит совместно с американской компанией Cummins, могут применяться на этих тракторах», – отметил Когогин.

Заказчики смогут выбрать то, что нужно

На международной выставке коммерческого автотранспорта в Бирмингеме (Великобритания), «Группа ГАЗ» представила новые модификации автомобилей марки «Maxus», а также объявила основные финансовые и производственные показатели работы LDVGroup. Рост прибыли предприятия будет обеспечиваться за счёт увеличения производства и продаж автомобилей. Это произойдёт в июле месяце после появления новых вариантов минивенов Maxus. Модификации транспортных средств планируется постепенно запускать в производство на автозаводе LDV в Бирмингеме. Заказчики смогут выбрать то, что им необходимо из семи новых вариантов минивенов на платформе Maxus. В первую очередь микроавтобусы на 12, 15 и 17 посадочных мест, короткобазные и длиннобазные бортовые грузовики и фургон модификации “комби” полной массой 3,2 тонны. В будущем году Группа ГАЗ планирует начать производство моделей Maxus на Горьковском автомобильном заводе в Нижнем Новгороде. Это позволит в кратчайшие сроки предложить клиентам в России новый продукт, который дополнит существующую линейку лёгких коммерческих автомобилей.

ХОРОШИЕ КОЛЕСА
Сеть грузовых шинных центров от Питера до Москвы
Грузовые шины и диски
продажа, сервис
Восстановленные шины
Трасса Москва-Петербург
С-Пб, ул. Саскийская, д.91,
тел/факс (812)329-3232
Москва, проезд Черепановых,
д.10, тел.: (495)363-68-65
В. Новгород, ул. Магистральная,
д. 11/13, тел.: (8162)186-849
интернет-магазин: www.goodwheels.ru
MICHELIN Bridgestone TOYO Firestone

ООО "БАЛТ-ТУРБО"
Санкт-Петербург
ул. Фаянсовая, д. 24
тел.: (812) 567-31-91, 567-80-06
(812) 982-47-45
e-mail: baltturbo@mail.ru
Каждому клиенту подарок!
ТУРБОКОМПРЕССОРЫ
Ведущих мировых производителей
для легковых и грузовых автомобилей,
автобусов и спецтехники
отечественного и импортного производства

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

FAW • DongFeng • BAW
СЕРВИС • ЗАПЧАСТИ
АВТОБУСЫ • ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ 1,2,3 и 5 тонн
китайского производства
СПб, Цветочная ул., 16 (автоцентр «Автомася»), тел.: 740-7435
Магнитогорская ул., 51, тел.: 224-0408

Освоен восстановительный ремонт

На сервисной станции по ремонту европейской грузовой техники «КВАРТА», являющейся авторизованной станцией VOLVO и входящей в группу компаний «СОТРАНС», недавно был организован участок восстановления автомобилей после ДТП. Участок оснащен оборудованием JOSAM (Швеция), позволяющим производить работы по восстановлению геометрии кабин грузовых автомобилей любых марок после ДТП любой сложности, а также производить правку рам. За короткий срок как оборудование, так и сотрудники участка подтвердили способность решать задачи по комплексному ремонту грузовиков после аварии.

Руководитель участка Дмитрий Огурцов отметил : «...В настоящее время на кузовном участке компании КВАРТА уже успешно освоен восстановительный ремонт аварийных грузовиков марок VOLVO, SCANIA и MERCEDES, налажено взаимодействие со всеми ведущими страховыми компаниями региона, наработана обширная клиентская база. Наши возможности позволяют выполнять кузовной ремонт любой сложности в кратчайшие сроки и с достойным качеством».

В лизинг по новым программам

«Группа ГАЗ» совместно с ведущими лизинговыми компаниями России в рамках программы «ГАЗ. Кредит и лизинг» предлагает новые условия лизинга для покупателей самосвала «Урал-63685».

Теперь потребители могут приобрести эту модель производства АЗ «Урал» («Группа ГАЗ») в лизинг по программам «0% удорожание» и «Минимальный аванс». По условиям программы «0% удорожание», договор заключается на один год, без дополнительных сборов и комиссии, тип платежей - убывающий. Лизинговая программа «минимальный аванс» включает авансовый платеж 15%, срок договора - 12, 24, 36 месяцев, отсутствие дополнительных сборов, убывающий тип платежей.

Самосвал “Урал-63685” (грузоподъемность 20 тонн, колесная формула 6х4) выпускается в серийном производстве на АЗ «УРАЛ» с ноября 2005 года. На грузовике установлен двигатель ЯМЗ-7601 (300 л.с., ресурс до капитального ремонта 800 тыс.км), произведённый на ярославском заводе “Автодизель” (также входит в состав “Группы ГАЗ”) и соответствующий международному экологическому стандарту “Euro-2”. “Урал-63685” занял II место в номинации “Отечественный грузовик” конкурса “Лучший коммерческий автомобиль года в России-2006”, признан лучшим в одной из номинаций на Московском международном автосалоне - 2006. Конкурентные преимущества модели - низкий эксплуатационный расход топлива, улучшенный экстерьер и интерьер, надёжность применяемых узлов и агрегатов и оптимальное соотношение “цены и качества”.

«КОРАВТО-ПИТЕР»
предлагает прямые поставки новых автобусов из Китая и Южной Кореи
HYUNDAI County бежевый
Цена - 1800000 рублей
Новый 2006 года
Производство Корея, в наличии
HYUNDAI Aero
новые под заказ из Кореи
г. Санкт-Петербург,
пр. Екатерининский, дом 1, офис 2.
Тел./факс +7 (812) 225-2809

Rocla
Продажа Сервис
Аренда Запчасти
телефон +7 (812) 777 555 0
www.rocla.ru

АВТОСТЁКЛА
AGC
ASAHI GLASS COMPANY
ДЛЯ ИНОМАРОК
только оригинальное стекло
Asahi
Splintex
MAN, VOLVO, DAF, SCANIA
NEOPLAN, SETRA, BOVA, MERCEDES
на складе в Санкт-Петербурге
стекла для иномарок
автобусов и грузовиков
BOR Splintex Distribution
ЦЕНТР АВТОМОБИЛЬНОГО СТЕКЛА
(812) 346 68 90

«Центр фильтров»
официальный дистрибьютор
Donaldson
M FILTER
BALDWIN FILTERS
Фильтры для грузовой техники
SCANIA
VOLVO
DEUTZ
MAN
65 (б/подогрева) - 2700 р.
100-Н (подогрев) - 5500 р.
150-Н (подогрев) - 6600 р.
200-Н (подогрев) - 8500 р.
MAHL
BALDWIN
СЕПАРАТОРЫ
Оптовым покупателям - скидки!
Тел. (812) 320-82-80, факс (812) 320-82-85
E-mail: centerf@mail.wplus.net
www.centerfiltrov.ru

За счет легкой кабины

Компания Freightliner Trucks, которая является подразделением DaimlerChrysler, сообщила о начале производства нового магистрального тягача Freightliner® Cascadia™. Автопоезд сконструирован на новой платформе и, в первую очередь, предназначен для американского рынка коммерческого транспорта. Автомобиль в стандартной комплектации оснащается новым двигателем от Detroit Diesel — Series 60 мощностью 455 л.с. Как вариант возможна установка силовых агрегатов MBE 4000 (от 370 до 450) или Caterpillar C15 (435-550 л.с.). Freightliner Cascadia выделяется экономным потреблением топлива, которое на 3 процента меньше, чем у предшествующих моделей, что достигается за счёт легкой кабины, сконструированной из алюминия и экономного двигателя. Транспортное средство Freightliner Cascadia появится на рынке коммерческого транспорта в августе 2007 года

Выхлопные системы для «американцев»

Группа “Dinex”,один из крупнейших производителей выхлопных систем и технологии эмиссии для европейских грузовых автомашин, микроавтобусов и автобусов, приступила к производству выхлопных систем для американских грузовиков International и Freighliner. Сегодня эти системы становятся все более востребованными в связи с увеличением на отечественном рынке доли «американцев».

Новый паллет составляет более чем 15 новых продуктов - глушителей и труб “Dinex” ассортимента.

Также “Dinex” готов предлагать соединительные элементы и хомуты на указанные модели.

Экономичный «черный русский»!

На Международной специализированной выставке Коммерческий транспорт 2007 в Москве компания VOLVO TRUCKS представила Volvo FH Black Russian — специальное ограниченное предложение модели Volvo FH для российского рынка. Новое транспортное средство выделяется своей экономичностью: 1,3 литровый двигатель D13A характеризуется 400 л.с вырабатываемой мощности. По выхлопу грузовик соответствует экологическим стандартам EURO-3. В комплекте с силовым агрегатом устанавливается механическая 14-ти ступенчатая коробка переключения передач. В стандартную комплектацию грузовика входит повышенной комфортности спальная кабина с высокой крышей Globetrotter, вместе с аэродинамическим обтекателем и круиз контролем. При колесной базе 3.700 мм, полная масса автопоезда достигает до 44 тонны. Максимальная нагрузка на переднюю ось автомобиля 7.100 кг

Dinex RUS
выхлопные системы
для грузовых иномарок,
автобусов
и микроавтобусов
со склада
в России
Ленинградская область,
г. Гатчина, ул. Правды, 9
Тел. 8 813 71 228 02
Т./ф. 8 813 71 341 11
E-mail: rz@dinex.net
www.dinex.dk
dinex

Энергия
Энергия
Изготовление магистральных полуприцепов:
- Контейнеровозы (20', 30', 40', 45')
- Тентованые полуприцепы
- Рефрижераторы
(Комплектующие: BPW, Wabco, Jost.)
Т.: (812) 365-15-38, 567-19-45
192019, Санкт-Петербург, ул.Бехтерева д.2, www.energiya.ru, sale@energiya.ru

Адаптированы к российским условиям

Расположенное в г. Богородицк Тульской области транспортное предприятие «СКАТ» одно из старейших в транспортном бизнесе по перевозке строительных материалов. В конце 2006 года в первый раз компанией было принято решение приобрести импортную технику. Выбор был сделан в пользу РЕНО КЕРАКС. В 2006 году компания приобрела 4 самосвала Рено Керакс 8*4.

«Наша компания имеет уже 45-летний стаж работы в отрасли. До недавних пор мы работали только на отечественных грузовиках, наш парк состоял из 54 самосвалов. В 2006 году мы провели исследования рынка самосвальной техники и решились приобрести импортные самосвалы. Мы выбрали РЕНО КЕРАКС, поскольку убедились, что это действительно настоящий «вездеход», - говорит Генеральный директор компании Шевелев Евгений Иванович, руководящий коллективом вот уже 33 года.

На одном из объектов, растворобетонном заводе, ОАО «Скат» имеет подряд вот уже 6 лет. Все эти годы транспортники подают сюда песок и щебень круглосуточно, строго по графику.

Главный инженер предприятия Сергей Шевелев считает, что выбор французской техники оправдан: “У Рено Керакс правильная развесовка по осям и хорошие мощностные характеристики. Он прекрасно адаптирован к сложным российским условиям благодаря усиленной раме и подогреваемому кузову. С РЕНО КЕРАКС мы рассчитываем на повышение нашей рентабельности».

В планах руководства ОАО «Скат» на 2007 год приобрести 10 новых самосвалов. И как утверждает Генеральный директор предприятия: «У РЕНО КЕРАКС большие шансы!».

АСТА ассоциация

АСТА–ЗАПЧАСТИ
сеть фирменных магазинов

Запчасти к грузовым автомобилям и прицепам:

VOLVO • SCANIA
SAF • BPW • ROR
амортизаторы KONI

Все магазины «АСТА» принимают заказы на запчасти к грузовым автомобилям и прицепам производства Европы и США.

ул. Земледельческая, 3...(812) 449-60-70; пр. Культуры, 44...(812) 449-88-01
ул. Васи Алексеева, 10...(812) 449-60-64; Ириновский пр., 2...(812) 222-95-78
ул. Рощинская, 36...(812) 449-63-01

www.astaworld.ru тел.: 008, 064

Импортные грузовики и спецтехника
www.truckempire.ru
Более 200 тягачей на площадке!
Каждому клиенту - дисконтная карта в подарок!
Акция месяца: "Хит летнего сезона!" Peterbilt 387 за 67 500! Мультимедийный центр в подарок!

Продажа
г.Санкт-Петербург 8(800) 200-22-04 звонок по всей России бесплатно
г.Москва (495) 781 96 50

Запчасти
г.Санкт-Петербург (812) 336 98 00
г.Москва (495) 548 28 07
г.Нижний Новгород (8312) 16 12 01
г.Самара (846) 998 20 48

Сервис
г.Санкт-Петербург (812) 928 00 53
г.Самара (846) 998 20 49

TRUCK EMPIRE
г. Санкт-Петербург, пос. Шушары, ул. Ленина, д. 2А (грузовой терминал "Руслан")
г. Москва, 23-й км. МКАД (внешняя сторона), ТЦ «Шины мира», 2 эт., оф.1
E-mail: truck@truckempire.ru

Демо-показ в рамках презентации

В Санкт-Петербурге состоялась презентация строительно-дорожной техники «Группы ГАЗ». Вниманию посетителей были представлены грузовики дорожной гаммы производства автомобильного завода «Урал» - самосвалы «Урал-63685» (колесная формула 6х4, грузоподъемность 20 тонн) и «Урал-6563» (колесная формула 8х4, грузоподъемность 25 тонн), а также фронтальные погрузчики В-125, В-138 и В-160 производства ЗАО «Челябинские строительно-дорожные машины» и автогрейдер ГС-18.05 «Брянского арсенала».

Начиная с ноября 2005 года, автомобиль «Урал-6368» серийно выпускается на главном конвейере предприятия. Особенностями грузовика являются повышенная грузоподъёмность и двигатель ЯМЗ-7601 (300 л.с., «Euro-2», ресурс до капитального ремонта 800 тыс.км), произведённый на ярославском заводе «Автодизель» (также входит в состав «Группы ГАЗ»). В апреле 2006 года «Урал-63685» занял II место в номинации «Отечественный грузовик» 6-го конкурса «Лучший коммерческий автомобиль года в России», а в августе признан лучшим в одной из номинаций на Московском международном автосалоне - 2006.

Автомобиль «Урал-6563» - уже третий представитель новой, дорожной гаммы предприятия, выпуск которой в перспективе будет переведён на главный конвейер завода. Его отличительной особенностью является передняя подвеска разнесённого типа на полуэллиптических рессорах и с гидравлическими амортизаторами, которая ранее была применена на внедорожных автомобилях «Урал» с колёсной формулой 8х8, благодаря чему удалось увеличить грузоподъёмность автомобиля. Все узлы и агрегаты автомобиля интегрированы в единую, эффективную и экономичную систему. Самосвал «Урал-6563» имеет бескапотную кабину и оснащён дизельным турбонаддувным двигателем ЯМЗ-7511 (V-образный, 8-цилиндровый, 400 л.с, «Euro-2») и механической девятиступенчатой коробкой передач ЯМЗ-239 производства ярославского моторного завода «Автодизель» «Группы ГАЗ». Объём применяемой самосвальной платформы - 16 куб. м, угол её подъема - 40 градусов, грузоподъёмность - 25 тонн. Максимальный подъём, преодолеваемый грузовиком - 47 процентов. По желанию потребителей автомобиль может доукомплектовываться различными опциями. В ноябре автомобиль «Урал-6563» был признан лучшим грузовиком конкурса «Коммерческий транспорт: Северные звезды-2006» на 14-й Международной автомобильной выставке «Авто + Автомеханика» в Санкт-Петербурге.

В настоящий момент АЗ «Урал» располагает дорожной гаммой грузовиков с колёсными формулами 4х2, 6х4 и 8х4 полной массой от 18 до 72 тонн. Конкурентными преимуществами дорожных грузовиков являются низкий эксплуатационный расход топлива, рама прогрессивной конструкции, улучшенный экстерьер и интерьер, надёжность применяемых узлов и агрегатов и оптимальный показатель «цена/качество».

В рамках презентации состоялась конференция для потребителей строительно-дорожной техники, где представители «Группы ГАЗ» и «Дорожной компании» рассказали о стратегии развития компании, конкурентных преимуществах выпускаемой продукции, а также условиях приобретения и сервисном обслуживании. Состоявшийся демо-показ техники «Группы ГАЗ» прошёл в условиях её реальной эксплуатации, на территории асфальтобетонного завода. Гостями презентации стали представители дорожно-строительных компаний, производственных предприятий и ДРСУ Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Строительно-дорожная техника «Группы ГАЗ» востребована по всей территории России, экспортируется в Украину, Казахстан, Таджикистан, Узбекистан, Азербайджан, Ирак, Уругвай и другие страны.

IV-PARNAS
Официальный дилер
IVECO
Надёжный грузовик для решения сложных задач
Мы рекомендуем
RIMULA
ЕСТЬ В НАЛИЧИИ
Trakker 8x4 самосвал
Самосвальный кузов
с подогревом
Trakker 6x4 самосвал
Самосвальный кузов
194292, Санкт-Петербург, пр. Культуры, 44
Тел./факс: (812) 449-05-80 (многоканальный)
E-mail: info@iveco.spb.ru; http://www.iveco.spb.ru

СОДРУЖЕСТВО
ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ
Автозапчасти для грузовых автомобилей и прицепов импортного производства
МИРОВАЯ СБОРНАЯ ЗАПЧАСТЕЙ
www.sodrug.ru sodrug@sodrug.ru
Г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
Оптовая торговля:
т./ф.: +7(812) 337-10-02
Розничная торговля:
195027, шоссе Революции, д. 58 А, т.:+7(812) 970-56-11, 380-07-85
196240, Кубинская ул., д. 80, т./ф.: +7(812) 722-17-11
194292, Домостроительная ул., д. 4А, т./ф.: +7(812) 702-18-79, 670-07-32
191119, набережная обводного канала, д. 91, т./ф.: +7(812) 325-15-08, 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, 109-03-14, 781-46-39 (доб. 321)
Республика Карелия, Петрозаводск, Первомайский пр., д. 82,
т.:+7(8142) 56-80-85
г. Киров, ул. Производственная, д. 39, т.:+7(8332) 56-82-05

А пока – проводится тестирование

Компания General Motors полным ходом проводит тестирование нового пикапа высокой грузоподъёмности — Hummer H3T (пока заводское название GMT745). В планах производителя презентация автомобиля в августе 2008 года, после чего начнётся серийное производство новинки. На транспортном средстве будет устанавливаться силовой агрегат V8, мощностью 295 л.с. или 3,7-литровый бензиновый двигатель I5 на 242 л.с. Грузовой отсек на 1,6 кв.м может закрываться жесткой крышей, но это покупателям будет предлагаться только в качестве опции. Планируемый объем производства автомобиля Hummer H3T четырёхдверной комплектации составляет 35 000 штук в год. Основным рынком сбыта нового транспортного средства станет США, но учитывая высокий интерес российских покупателей к марке Hummer, не исключено появление пикапа на рынке коммерческого транспорта СНГ.

Были и «БРИГАДИР», и «ПРОРАБ»

На самой большой выставке коммерческого транспорта в России и странах СНГ («КомТранс») Холдинговая Компания АвтоКрАЗ представила две свои модели. КрАЗ-7133С4-030 «БРИГАДИР» с колесной формулой 8х4, получил новые качественные характеристики в части увеличения грузоподъемности до 25 тонн. Автомобиль оборудован 20-кубовой платформой, а задняя подвеска и карданная передача транспортного средства усиленные. Также на выставке был продемонстрирован КрАЗ-65055 «ПРОРАБ» с трехсторонней разгрузкой грузоподъемностью 20 тонн. Модель укомплектована платформой, объем которой 15,5 куб.м. На технике установлены силовые агрегаты ЯМЗ-238ДЕ2, мощность которых 330 л.с.

THERMO KING *Специальное предложение*

Компания «Thermo King» представляет Специальную Программу «Агрегат за полцены»

Если у Вас возникли проблемы с холодильной установкой Thermo King, и Вас волнует надежность дизеля, компрессора, генератора, контроллера или стартера холодильной установки, обращайтесь к нам, и мы заменим Ваш старый агрегат на новый со скидкой до 50 % и гарантией 12 месяцев.

Ваша новая холодильная установка Thermo King за полцены, сегодня доступна как никогда!

ЗАО "Термо Кинг Санкт-Петербург",
СПб, ул. Ворошилова, д. 2
тел.: 326-1092, 716-8750

ПарнасАвтоКомплекс
группа сервисных центров
100 м от кольцевой
Санкт-Петербург пр. Культуры, 42 проходная ПАРНАС
факс: 449-13-82 449-26-78
с 8-00 до 20-00 без выходных
www.parnasautocomplex.ru

ОБСЛУЖИВАНИЕ РЕМОНТ ГРУЗОВИКОВ и ПРИЦЕПОВ

КРУПНЕЙШИЙ СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР СЕВЕРО-ЗАПАДА **КАМАЗ • ТО за один день!**

СКИДКИ постоянным КЛИЕНТАМ • ГАРАНТИЯ на РАБОТЫ и ЗАПЧАСТИ
ВСЕСТОРОННЯЯ компьютерная ДИАГНОСТИКА

САМЫЙ ОСНАЩЕННЫЙ СЕРТИФИЦИРОВАННЫЙ СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР КАМАЗ ПРЕДЛАГАЕТ:

- Техническое обслуживание и ремонт
- Компьютерная диагностика тормозных систем, WABCO, Knorr-Bremse, «Экран»
- Диагностика тормозных усилий на роликовом стенде с имитацией нагрузки на ось
- Диагностика и регулировка углов установки колес и положения осей на лазерном стенде «JOSAM»
  !!!ЭТО ЭКОНОМИЯ РАСХОДА ТОПЛИВА (на 5-10%) И ИЗНОСА ШИН!!!
- Компьютерная диагностика топливной аппаратуры, пневмосистем
- Диагностика и ремонт ходовой части
- Диагностика и ремонт двигателя (замер компрессии и давления масла)
- Проверка дымности

тел.: (812) 449-05-89, 449-05-84

Парнас Авто Комплекс

На чем поедем, на чем повезем?

«Комтранс-2007» отошел в историю, отгремели оркестры, отмаршировали модели и модельки. Пришла пора анализа увиденного, высказанного и услышанного. Чем же запомнились пять апрельских дней в «Крокус Экспо»?

Говоря о двадцати премьерах «Комтранса», организатор выставки – компания Mediaglobe - заметно ошибалась. Одних только премьер из Поднебесной было более полутора десятков, причем, премьер достаточно интересных. Приятно отметить, что тон в показе новинок задавали российские компании.

Mercedes-Benz
DAF

«Волжанин»

На выставке «Коммерческий транспорт-2007» автобусный завод «Волжанин» представил новый 10-метровый автобус 4250 на шасси Daewoo. Выпуск «туриста» стал результатом маркетинговых исследований, которые показали, что рынок подобных машин имеет большой потенциал. Благодаря низким эксплуатационным расходам и оптимальному числу посадочных мест, модель 4250 может быть использована в качестве экскурсионного автобуса, для перевозки спортивных команд или на регулярных маршрутах со средней загрузкой. Представленный на выставке автобус вызвал серьезный интерес со стороны транспортников. Представители «Волжанина» провели ряд переговоров о будущих поставках. Начало серийного выпуска модели 4250запланировано на вторую половину 2008 года.

Помимо 10-метровой версии туристического автобуса на стенде «Волжанина» был представлен «СитиРитм» - городской низкопольный автобус с кузовом из алюминиевого сплава. В 2007 г. завод начал серийное производство данной модели, которая успешно участвует в тендерах на территории России и заслужила интерес в Европе. В ближайшее время 2 машины отправятся на контрольную эксплуатацию в Гамбург и Дрезден. Конечная цель «Волжанина» - до конца года попасть в рейтинговые листы для участия в крупных тендерах по закупке автобусной техники.

В период проведения выставки «Комтранс», завод «Волжанин» организовал тест-драйв автобуса «СитиРитм» для заинтересованных транспортных компаний. На мероприятие, проходившее на полигоне НИЦИАМТ (г. Дмитров), съехались специалисты муниципальных парков и частные перевозчики из Екатеринбурга, Сургута, Красноярска, других регионов. Они смогли не только «обкатать» один из серийных образцов низкопольного автобуса, но и задать вопросы инженерам и конструкторам предприятия.

На выставке «Комтранс» по традиции подвели итоги конкурса «Лучший коммерческий автомобиль года в России», и автобус «СитиРитм» от завода «Волжанин» стал лауреатом одной из самых престижных номинаций «Перспектива».

КамАЗ

Как обычно, поражала обилием новинок экспозиция лидера российского автопрома – КамАЗа. Вот уж где количество новинок исчислялось десятком! Прежде всего, отметим пополнение семейства 4308 – сразу два новых фургона (один из них с подъемным задним бортом Zepra) и два многофункциональных эвакуатора. Кстати, автобусные премьеры тоже связаны с этим семейством. Челнинцы показали два автобуса малого класса, собранных на шасси этих грузовиков. Один из них предназначен для обслуживания туристов, другой – для работы на пригородных линиях. Естественно, нельзя было обойтись без «Стайера». Оснащенный четырехсотсильным двигателем двухосный тягач предназначен для работы в составе автопоезда полной массой 40 т.

О большом интересе автомобилестроителей из набережных Челнов к строительным автомобилям говорит то, что на стенде было представлено сразу три модели самосвалов, начиная с «маленького» двухосного 35181 на шасси КамАЗ-43255 (объем кузова 5,9 «кубов» и кончая самосвальным автопоездом КамАЗ-6522(65362) + прицеп 85781 полной массой более 47,5 т!

Однако, простого перечисления моделей явно недостаточно, чтобы определить положение КамАЗа на российском рынке. Не менее важно то, что в свое время заводчане приняли единственно правильное решение начать широкое применение в конструкциях своих автомобилей современные комплектующие выпуска ведущих мировых компаний. Логическим продолжением этого решения стала организация совместных предприятий, что позволило предлагать огромное количест-

во моделей, оснащенных самыми современными узлами и агрегатами.

Особый дебютант

Из Набережных Челнов приехал в Москву свершено особый дебютант «Комтранса» - среднетоннажный автомобиль «Русак-5354». Прямо скажем, сейчас рано говорить, как сложиться и его судьба, и судьба перспективного модельного ряда, разработанного конструкторами компании. Но одно отметить необходимо – автомобиль отличается завидным дизайном. «Русская автомобильная компания» заявила о себе, как о серьезной фирме, готовой всерьез включиться в борьбу за рынок среднетоннажников, где господствуют КамАЗ, МАЗ, ЗИЛ и ГАЗ.

Грузовик стоимостью 135 тысяч рублей

Перечисляя автомобили грузоподъемностью в тонны, мы упустили из виду, что пикапы и фургоны, вмещающие лишь 600-800 кг. груза – это тоже коммерческий транспорт. Да, и такие «коммерсанты» тоже были в «Крокусе». Показав пикап грузоподъемностью 550 кг на базе всеми любимой «Оки», конструкторы СеАЗа здраво рассудили, что он найдет широкое применение в малом бизнесе, и не ошиблись. К концу выставки уже было получено несколько заказов на «грузовик» стоимостью всего 135 тыс. руб.

Volvo

Экспозицию зарубежных автомобилей традиционно открывал стенд компании Volvo, которая обновила практически весь модельный ряд среднетоннажных автомобилей. Российские транспортники получили отличную возможность познакомиться с новыми моделями - FE, FL и FM. Надо отдать должное специалистам компании, сумевшим создать неповторимую атмосферу праздника и свободного общения и с руководством компании, и с техническими специалистами, и с транспортниками, имеющими немалый опыт использования автомобилей.

Стратегия компании на российском рынке традиционно предпо-

лагает широкое сотрудничество с такими компаниями, как Becema, InterpipeVan, Tigarbo, Novtruck, Mosdesignmash в совместном проектировании и производстве специальных автомобилей – бетоносмесителей, фургонов, самосвалов, часть из которых также можно было увидеть в «Крокусе». Но главной премьерой компании Volvo на «Комтрансе» стала не какая-то отдельно взятая модель, а целый автомобильный завод, проект строительства которого был обнародован на пресс-конференции. Пройдет всего пара лет, и под Калугой вырастет комплекс по выпуску 10000 автомобилей едва ли не самой популярной у российских транспортников европейской марки.

Scania

Компания Scania вот уже шесть лет удерживает лидирующие позиции на российском рынке новых грузовых автомобилей. С января по март 2007 г, было отгружено 1396 единиц грузовой техники, рост по сравнению с этим же периодом прошлого года составил 137% (с января по март 2006 г было поставлено 588 единиц).

В 2006 году самым продаваемыми тягачами на нашем рынке стали автомобили семейства Griffin.

Среди московских премьер – новая версия развозного фургона на двухосном шасси Scania, предназначенного для обслуживания крупнейшей сети супермаркетов «Пятерочка» и «Перекресток». В апреле 2007 года первые автомобили полной массой до 10 т из закупленных 144 единиц уже приступили к работе в Москве, Санкт-Петербурге и других городах.

На стенде компании можно было увидеть еще одну новинку – полностью комплектный самосвал P 380 CB6X4EHZ, к выпуску которых приступил завод в Седертелье. 16-кубовый кузов с задней разгрузкой устанавливается непосредственно на конвейере. Практика такой установки не очень распространена в мировой автомобильной промышленности, зато она значительно повышает ответственность фирмы-изготовителя и обеспечивает высокое качество сборки.

Нельзя не отметить еще две «премьеры» марки Scania. Одна из них сошла с конвейера в дале-

- Если всего несколько лет назад мы были пятыми – говорит П. Г. Нильссон, Генеральный директор компании «МАН Автомобили России» - то сегодня у нас твердое третье место. Наша доля российского рынка составляет 16%, и мы существенно приблизились к лидерам – Scania и Volvo.

Из девяти экспонатов, представленных на одном из самых крупных и великолепно оформленном стенде, три были бесспорными «стопперами», мимо которых не прошел ни один посетитель.

Несмотря на то, что среднетоннажный автомобиль MAN TGL поставляется в Россию почти два года, широкой публике он был

ком 1929 году и за 45 лет службы прошла полтора миллиона километров, перевозя бревна, уголь, гравий. Зарубежный грузовой автомобиль столь преклонного возраста впервые предстал перед российскими посетителями «Комтранса», так что его показ вполне можно считать премьерным.

Второй раритет на 40 лет моложе. Это мощный эвакуатор на шасси двухосного грузовика Scania L110S46 160 выпуска 1970 года, и его также впервые представили на смотре подобного уровня.

МАН

Активность компании «МАН Автомобили России» в последнее время стала едва ли не постоянной темой ведущих автомобильных изданий России, освещающих тему коммерческого транспорта. В прошлом году компания продала почти 1560 автомобилей и автобусов, внеся немалую сумятицу в распределение мест в группе лидеров российского рынка – импортеров средств коммерческого транспорта.

представлен впервые и сразу же привлек к себе внимание транспортников из различных районов России.

Бесспорным фаворитом был красавец – туристический автобус Neoplan StarLiner класса Super Lux. И это неудивительно – машин этого типа, предназначенных для перевозки пассажиров в условиях максимально возможного комфорта, в России не так уж много. Они, в первую очередь, предназначены для состоятельных покупателей, умеющих ценить комфорт и исключительный дизайн этих суперлайнеров.

MAN Lion's Classic U – еще один дебютант «Комтранса». Это классический междугородний автобус, который, по мнению экспертов, может оказаться весьма привлекательным для российских транспортников.

Peugeot

На «Комтранс 2007» компания Peugeot представила свою ключевую новинку в сегменте коммерческих автомобилей – новую модель Boxer – легкий в управлении, компактный и удобный грузовой автомобиль, который обеспечивает высокий уровень комфорта. Автомобиль представлен на российском рынке в самых разнообразных версиях – фургон, имеющий 4 варианта длины и 3 варианта высоты, остекленный фургон, грузопассажирский фургон, микроавтобус, шасси с кабиной. Фургоны имеют 6 значений объема от 8 до 17 куб. м, с максимальной разрешенной массой до 4 т.

Конструкция новой модели учитывает самые разные профессиональные требования потенциальных водителей. В результате, Peugeot Boxer отличается высоким уровнем функциональности, что является одним из важнейших показателей для автомобилей подобного класса. У Peugeot Boxer самый низкий порог грузового отделения среди автомобилей, представленных на автомобильном рынке. Помимо этого автомобиль предлагает максимальное использование внутреннего пространства и большие двери, а также новый дизайн, практичный и элегантный одновременно. При этом новый Boxer предлагается по весьма конкурентоспособным ценам (от 714000 руб).

Конструкция автомобиля предполагает широкие возможности для трансформации автомобилей с целью использования их в качестве спецтранспорта (скорая помощь, маршрутное такси, изотермический фургон, бронеавтомобиль). На выставке был показан автомобиль скорой помощи, построенный на базе нового Peugeot Boxer.

Помимо вышеперечисленных новинок Peugeot, на стенде компании была представлена модель, уже заслужившая самых высоких оценок со стороны европейских и российских клиентов марки, - Peugeot Partner. «Трудовая лошадка», «элегантный каблучок», «симпатичный трудяга» - подобными

удивительно точными и емкими словосочетаниями была охарактеризована эта модель на страницах самых разнообразных автомобильных изданий. Благодаря этим качествам, а также доступной цене (от 376000 рублей) в 2006 году было заключено большое количество крупных контрактов с ведущими российскими и зарубежными компаниями.

Развитие сегмента коммерческих автомобилей марки на российском рынке в рамках политики корпоративных продаж – одна из приоритетных задач филиала «Пежо Рус Авто». Роберт Прусински, коммерческий директор филиала, подчеркнул:

- Сегодня дилерские центры Peugeot в России готовы предложить потенциальным корпоративным клиентам различные варианты сотрудничества, каждый из которых представляет собой продуманный и исключительно выгодный для обеих участвующих сторон вариант.

Mercedes-Benz

Уже при первом взгляде на дизайн нового Vito становится очевидным, что это - классический Mercedes-Benz. По сравнению со своим предшественником новый Vito стал ощутимо динамичнее в очертаниях, что особенно заметно в профиль. Фары, решетка радиатора, гармоничная линия от бампера до ветрового стекла и плавный переход в боковые элементы ни с чем не спутаешь – проявление фамильных черт Mercedes. Облик задней части автомобиля определяют вертикально расположенные задние фонари большого размера.

- Дизайн Vito отвечает нашим требованиям и представлениям. Он являет собой удачный синтез таких компонентов как оптимальное использование пространства и несколько более высокая эмоциональность, чем это принято в данном классе автомобилей. Весь силуэт излучает напряженность и динамику - отмечает Петер Пфайффер, руководитель отдела дизайна Mercedes–Benz.

Новый Sprinter, презентованный на «Комтрансе», представлен во всех основных сегментах своего класса. Предлагается практически полная производственная программа: например, фургон представлен в различных вариантах исполнения

с полезным объёмом от 7,0 до 17 м3. Рекордным является не только количество вариантов (около 1000), но также ряд параметров, по которым новый Sprinter превосходит сопоставимые модели: больший проём грузового отделения 1300 мм при установке большой сдвижной двери и ширина грузового отделения между колёсными нишами до 1350 мм при оснащении одинарными шинами.

Базовая комплектация нового Sprinter также является уникальной в своём классе: в неё входят, например, электрические стеклоподъёмники и центральный замок с дистанционным управлением, подушка безопасности водителя, шестиступенчатая коробка передач, зеркало заднего вида с широким углом обзора и система ADAPTIVE ESP®. Кроме этого, в салоне нового Sprinter внимание привлекают высококачественные материалы отделки. Новые сиденья водителя с плавной регулировкой по высоте имеют анатомическую форму и обеспечивают прекрасную поддержку. Специально для автомобилей службы курьерской и экспресс-доставки грузов и корреспонденции предлагаются на выбор откидные сиденья переднего пассажира.

Рулевое колесо в новом Sprinter теперь может регулироваться по высоте и наклону (дополнительное оборудование). Увеличены диапазон регулировки положения сидений в продольном направлении и расстояние от головы до потолка кабины, что обеспечивает ещё большую свободу движений и приятное ощущение простора. Sprinter со сдвоенной кабиной поставляется с четырьмя дверями.

Mercedes-Benz Axor представляет собой очередной этап в стратегии концерна DaimlerChrysler, направленной на обновление модельной гаммы грузовых автомобилей. Он разработан специально для грузоперевозок на средние дистанции и работы в качестве тяжёлого развозного грузовика. Модельный ряд нового Axor значительно расширен - наряду с выпускавшимися ранее двух- и трёхосными седельными тягачами (4x2 и 6x2) теперь предлагаются также двухосные версии полной массой 18 т (4x2 и 4x4), а также трёхосные полной массой 25 т (6x2) и 26 т (6x4). Еще одна новинка - 12-цилиндровый рядный двигатель OM 457 LA, известный по седельным тягачам Axor, теперь также устанавливается на грузовиках Axor с бортовой платформой.

В рамках новой структуры модельных рядов коммерческих автомобилей Mercedes-Benz все грузовики полной массой от 18 т и кабиной шириной 2,3 м объединены в модельный ряд нового Axor. Благодаря модульной системе Mercedes-Benz удалось создать полное и целостное семейство тяжёлых развозных грузовиков, автомобилей для междугородных перевозок и работы на стройке, которое фактически стало самостоятельной категорией, после которой уже идёт Actros.

Новое семейство грузовиков со спектром моделей от Actros 1832 до Actros 4158 – пришло на смену автомобилям Actros 1996-го модельного года. Это поколение грузовиков Actros заработало в свое время большую популярность, их доля на рынке Западной Европы составила 20%. Концепция экономичности воплощена в грузовиках Actros, отличительными чертами которого являются полностью новый дизайн интерьера кабины, больше соответствующий требованиям водителя, более мощные двигатели, а также инновации, такие как: рама с установленным сзади оборудованием и новый задний мост с одной парой колёс.

Семейство автомобилей от Actros1832 до Actros 4158 включает седельные тягачи, бортовые грузовики и самосвалы, к которым поставляется 6 различных кабин и 12 различных по длине колёсных баз. На выбор предоставляется 530 модификаций Actros. Двигатели представляют собой более мощные мо-

Смазочные материалы BP — гарантия надежной работы техники

Дистрибьюторы смазочных материалов BP

Владивосток	ООО «Восточная республика»	(4232) 45-37-21
Волгоград	ООО «Рик»	(8442) 95-29-82
Воронеж	ООО «БиКас Черноземье»	(4732) 56-72-53
Екатеринбург	ООО «Вик'ойл плюс»	(343) 379-53-20
Иркутск	ООО «Интеравто»	(3952) 34-85-00
Казань	ООО «Корэс»	(8432) 72-97-66
Калининград	«BP Калининград»	(4012) 73-33-37
Калуга	ООО «Лимузин»	(4842) 54-95-90
Краснодар	ООО «Хай-Тек»	(861) 237-65-12
Красноярск	ООО «Ойл-Д»	(3912) 66-25-38
Москва	ООО «Брамоpус»	(495) 959-78-88
Москва	ООО «Абэксим»	(495) 739-07-39
Москва	ООО «Радитал»	(495) 787-87-46
Москва	ЗАО «Нордик-Ойл»	(495) 222-48-10
Н. Новгород	ООО «Эль Авто»	(8312) 12-10-08
Новосибирск	ООО «Сибойл»	(383) 290-38-85
Омск	ООО «Аргус Омск»	(3812) 31-24-11
Ростов-на-Дону	ООО «Профит-Лиг Компании»	(8632) 95-53-25
Рязань	ООО «Автоатлант»	(4912) 20-55-15
Самара	ООО «Премьера»	(8482) 53-75-64
Санкт-Петербург	ООО «АФБ-Трейдинг»	(812) 495-54-64
Санкт-Петербург	ООО «АМГ»	(812) 326-42-42
Тольятти	ООО «Премьера»	(8482) 34-81-67
Уфа	ЗАО «Горст»	(3472) 48-83-39
Челябинск	ООО «Компания «Формула Удачи»	(351) 725-78-13

system Vanellus

www.bp.com

Смазочные материалы BP для коммерческого транспорта и строительной техники

Серия	Продукт	Описание продукта	Спецификация
Моторные масла для коммерческой техники / Универсальные моторные масла	Vanellus C3 Ultima 5W-30	Полностью синтетическое моторное масло нового поколения, для всех типов четырехсоотных транспортных дизелей, с правильно высоким эксплуатационным характеристиками, обеспечивающее экономию топлива	API CI-4/CF; ACEA E4/E5/B3/B4; MB 228.5; MAN M3277; Volvo VDS-2; Mack EO-M Plus; RM RXD; Cummins CES 20071/2/5/7; 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 EDR (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 E7/E5/E3/B3/B4; MB 228.3; MAN M3275; Volvo VDS-3; Mack EO-M Plus; Cummins 20071/72/76/77/78; Renault RLD; Global DHD-1.
	Vanellus C8 Global Plus 10W-40	Моторное масло нового поколения со сверхмосочными характеристиками, для работы с увеличенными интервалами замены масла, обеспечивающее экономию топлива	API CI-4/SL; ACEA E3/E5/B3/B4/A3; MB 228.3; MAN M3275; Volvo VDS-2; Cummins CES 20071/72/76/77; 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 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 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 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 требованиях Caterpillar TO-2
Для европейских технологических дизелей	Vanellus E8 Ultra 5W-30	Полностью синтетическое моторное масло последнего поколения для европейских дизелей с наилучшими показателями экономии топлива (до 5%)	ACEA E4/E5/E7; MB 228.5; MAN M3277; Volvo VDS-3; Scania LDF; RM RXD; Cummins CES 20072 / 77; MTU Type 3; Mack EO-M Plus; DAF HP-1 / HP-2
	Vanellus E7 Plus 10W-40	Масло с высокими эксплуатационными характеристиками и увеличенным сроком службы для дизелей	ACE E4/E5/E7/B3/B4/A3; API CF/SL; MB 228.5; MAN M3277; Volvo VDS-2; RM RXD, IQB-2. Соответствует: DAF (с увеличенными интервалами замены); MB 228.1
	Diesel SLD 15W-40	Высококачественное масло для тяжелонагруженных дизельных двигателей	ACEA E3/E5; API CH-4; Scania EDF; Volvo VDS-3
	Vanellus E6 15W-40	Долгоработающее масло для дизелей	ACEA E3/E5/A3; MB 228.3; MAN M3275; Volvo VDS-2; RM RLD
	Vanellus DD	Высококачественное многоцелевое масло, предназначенное для использования в двухтактных транспортных дизелях.	API CF-2 и CF Detroit Diesel

Назначение	Продукт	Спецификация
Трансмиссионные масла и жидкости для ковшовой грузовой техники / Для ручных трансмиссий	Energear EP 80W	API GL-4, ZF TE-ML 02A, 08 и 17A, MB 235.1, MAN 341N
	Energear EP 80W-90	API GL-4, ZF TE-ML 02A, 16A, 17A
	Energear HT 75W-90, 85W-140	API GL-4,5 и MT-1, Scania STO:1
Универсальные	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 J2806 (MIL-L-2105E), ZF TE-ML 02B, 05B, 12B, 16F, 17B, 19C.
Для мостов	Energear MSE 85W-90	API GL-5; MB 235.7
	Energear Hyco TL 75W-80	GL-5
	Energear Hyco 80W-90, 85W-140	API GL-5, ZF TE-ML 05A, 07A, 12A, 16B/D, 17B, 19B
	Energear Hyco 90	API GL-5, MAN 342N, MB 235.0, ZF TE-ML 05A, 16C, 17B, 19B
	Energear Limslip 90	SAE 90 API GL-5, ZF TE-ML 05C, 12C и 16E
Для автоматических трансмиссий	Autran DX-II	GM Dexron IIG, Ford Mercon, Allison C4, MB236.1/236.5, MAN 339F, ZF TE-ML 02F, 03D, 04D, 11B, 14A, 17C, Voith G607
	Autran MSX	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 (для Autran 4 10) или 30 (для Autran 4 30), ZF TE-ML 03C, Caterpillar TO-4, Allison C4
	Autran CTF	Mercedes-Benz стр. 236.81; ZF TE-ML 11B, 14C, 16M; MAN 339F; Voith G607, G1303; Voith Retardors

Назначение	Продукт	Спецификация: к двигателю	к трансмиссии	к гидравл. системе	другие
Трансмиссионные масла для сельскохозяйственной и строительной техники	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 вопрос; Massey Ferguson MF 1138 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 08C,07B	DIN 51524/3 HLVP	
	Terrac Universal 15W-40 15W-30	SAE 10W-40; 10W-30		ISO VG 68/100 (15W-40)	Massey Ferguson MF 1138, 1135 и одобрен 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 08B, 07B	DIN 51524/3 HLVP	
	Terrac Super Transmission	SAE 10W-30	SAE 80W-90; API GL-4 (при малых скоростях и высоких крутящих моментах)	ISO VG 68	Massey Ferguson M1143; Allison C4; Ford New Holland FNHA-2C-201.00 заменяя 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 волна); Case MS 1207, 1209; MAT 3505, 3525

Назначение	Продукт	Описание	Спецификация
Консистентные смазки	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 технологических 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	Energol HLP-HM 10, 15, 22, 32, 46, 68	Для высоконагруженных гидравлических систем с обычным уровнем фильтрации (до 8 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" (NFE 48-603 и NFE 60-203). Соответствует требованиям Denison HF-0, HF-2; Vickers I-286-S (насос 35V.Q.25); Rexroth-Racine (лопастные насосы); Mannesmann Rexroth Hydromatik (поршневые насосы); Sigma-Rexroth (шестеренчатые насосы); Cincinnati Milacron (p. 68-69-72); US Steel 136
	Bartran HV 15, 22, 32, 46, 68, 100	Для высоконагруженных гидравлических систем, требующих масла с высокими противоизносными 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), промышлен. M-2952-S (насос 35V.Q.25) - Rexroth-Racine (лопастные насосы); - Mannesmann Rexroth Hydromatik (поршневые насосы); - Sigma-Rexroth (шестеренчатые насосы); - Ford M-6 C 32 , Sauer, Nermal 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

system Vanellus

www.bp.com

дификации V-образного двигателя 500-ой серии, которые отличаются высокой экономией топлива. На выбор представлено 5 версий двигателя OM 501 LA V6 с мощностью от 235 кВт/320 л.с. до 335кВт/456 л.с. Двигатель V8 с большим рабочим объёмом предлагается в 3 вариантах с мощностью от 335 кВт/503 л.с. до 425кВт/578 л.с.

Evobus Russland показал в «Крокусе» новый Tourismo 15RHD - полностью заново спроектированный автобус, которого объединяет со своим предшественником только имя. Новинке присуще удачное сочетание экономичности, комфорта и безопасности. Модельная линейка семейства Tourismo включает в себя двухосный (12,1 м) Tourismo, двухосный (13м) Tourismo M/2, трехосный (13м) Tourismo M и трехосный (14м) Tourismo L. Высота автобусов 3620 мм. На выставке представлен двухосный автобус длиной 12,1 м в трехзвездном исполнении с двигателем Евро 4 OM 457 hLA (408 л.с.)

У новых автобусов Tourismo - безукоризненные формы кузова и элементы дизайна звездного семейства, функциональная кабина водителя, удобный для водителя кокпит с джойстиком. Обширная программа пассивных и активных систем безопасности включает электронную тормозную систему EBS, дисковые тормоза на всех мостах, ABS, ASR, систему экстренного торможения BA, темпомат, гидродинамический ретардер, ограничитель скорости при длительном торможении DBL и электронную систему стабилизации движения ESP.

IVECO

Своя премьера была подготовлена компанией IVECO. Ее специалисты четко отслеживают ситуацию на рынке малотоннажных развозных автомобилей, где у компании традиционно сильные позиции. Вот и на восьмом «Комтрансе» итальянцы показали новый фургон легкого класса Daily 50C15VH. А кто, собственно, решил, что в центре внимания должны быть премьеры многотонных автопоездов? В мире легких «коммерсантов» тоже бывают интересные новинки.

DAF

В преддверии трижды юбилейного года компания DAF решила показать все, чем богата ее история и современность. В традиционный желтый цвет были окрашены и один из первых микро-

литражных автомобилей DAF 33, недавно найденный в Бельгии, и вся гамма грузовых автомобилей, начиная с «малышей» LF и до гиганта 105XF. Посетители выставки могли вдоволь полазить по фургонам, тягачу и самосвалу, чтобы убедиться, что производственная программа компании охватывает практически все области применения коммерческих автомобилей.

Renault

Среди грандов рынка коммерческого транспорта мы пока не говорили о Renault. Но разве можно было не упомянуть такие «хиты» как Magnum, Premium со всем многочисленным семейством, Kerax и Midlum? С 2007 года к ним прибавляется модель Lander. Конструкторы компании создали автомобиль, как будто специально приспособленный к тяжелым дорожным и климатическим условиям Сибири и Крайнего Севера. Увеличенный дорожный просвет в сочетании с усиленной подвеской и особо прочной рамой с усиленными лонжеронами толщиной 7 мм. Двигатель Dxi11 мощностью 440 л.с. отвечает нормам токсичности выхлопа Евро 3 и обеспечивает автомобилю не только солидную грузоподъемность, но и отличную проходимость.

«Американцы»

Если говорить об американских автомобилях, которые становятся все более и более популярными у российских «дальнобойщиков», нельзя не сказать несколько слов о компании «Гудвилл Холдинг», которая ровно 10 лет назад начала продвижение на наш рынок заокеанских супертраков. Завоеванные за эти годы позиции лидера и накопленный опыт позволяют ей успешно продавать магистральные тягачи International 7600, International 9200 и International 9800i. Однако, проданные автомобили должны быть «подкреплены» полуприцепами, и под Питером была организована сборка контейнеровозов. Теперь остается сделать последний шаг и приступить к сборке автомобилей. Сообщение о предстоящем осенью 2007 года начале выпуска тягачей International и стало премьерой компании «Гудвилл Холдинг», подтвердившей ее прочные позиции на рынке американских магистральных тягачей.

Мутный поток?

Ну что же, теперь пора обратить свои взоры на Восток. Оттуда нарастающим потоком идут грузовые автомобили и автобусы практически всех классов. Но, нет-нет, да и помутнеет этот поток.

То оказывается, что точно такой же автомобиль уже выпускался когда-то какой-то знаменитой компанией, то ресурс автомобилей оказывается «ниже плинтуса», то облицовка отвалится. Впрочем, за эту цену многие и не рассчитывают купить что-то лучше. Кстати, а откуда берется такая низкая цена? У нее, как, впрочем, и у лазейки с отсутствием ОТТС, есть несколько составляющих. Во-первых, можно закрепить под капотом табличку с датой выпуска «2000 год», потом поставить машину на барабаны, и она уже будет с пробегом. А такие машины можно продавать и без «Одобрения». Во-вторых, покупать такие машины может какой-нибудь ПБОЮЛ, и тогда автомобиль будет стоить совсем других денег.

Однако, можно продавать китайские автомобили и цивилизованно. Построить склад, вложить деньги в сертификацию, развить сервисную сеть, и только, как следует подготовившись, заявить о себе, как о серьезной компании.

Выступая на пресс-конференции, посвященной презентации новичка на российском рынке – ООО «ДонгФенг КомТранс Рус» - ее Генеральный директор Сергей Гордеев заявил, что стратегическими целями китайской компании DongFeng Motor (DFM) является выход по объемам производства на 1-е место в Азии и 3-е место в мире к концу 2010 года, достижение доходов от продаж в 3 млрд. долл. Кроме этого, компания планирует построить новые производственные базы в г. Сянфане и Шаньчжоу, и значительно увеличить объем поставок коммерческого транспорта в Россию - перспективного и стратегически важного зарубежного рынка сбыта

Откуда такие амбиции у компании, впервые дебютировавшей на «Комтрансе»?

Компания DongFeng Motor (DFM) была образована в 1969 году и в настоящее время является одним из крупнейших предприятий автомобильной промышленности Китая.

Основные направления деятельности компании включают производство всех видов коммерческого транспорта, легковых автомобилей, запасных частей и автомобильного оборудования.

В целях дальнейшего развития и завоевания международного рынка компания DongFeng Motor объединила свои ресурсы с компанией Nissan, в результате чего было образованно самое крупное совместное предприятие автомобильной промышленности Китая.

На заводах DongFeng производится полная гамма легковых автомобилей (в том числе на многочисленных совместных предприятиях – Mitsubishi, Honda, Renault, Peugeot, Nissan, Cummins и др.). Развито производство грузовых автомобилей грузоподъемностью от 0,5 до 220 т, спецтехники, а также автобусное производство с полной гаммой автобусов, включая специальные.

Стратегическим партнером компании является американская фирма Cummins, с которой были созданы совместное конструкторское бюро и совместное предприятие, являющееся самой большой производственной базой Cummins за границей.

Компания DongFeng создала предприятия с замкнутым циклом производства различной продукции для своих автомобилестроительных заводов, чем обеспечило себе полную независимость. В составе компании работает 42 завода, участвующих в производстве автомобилей, причем, 10 из них специализируются на производстве двигателей, в том числе и дизельных.

Невозможно описать все новинки выставки «Комтранс», и пусть не обижаются на нас те компании, до которых у нас «не дошли руки» - ведь «разбор полетов» будет продолжаться в наших следующих номерах.

Леонид КРУГЛОВ

Турецкий «американец» с европейским лицом?

Ответ на вопрос «зачем предприниматель покупает коммерческий автомобиль?» на первый взгляд кажется совершенно очевидным. Но, тем не менее, если все-таки на него отвечать, то ответы каждый раз будут самые различные, потому что и потребности у коммерсантов многообразны как сама жизнь: от перевозок в черте города до длительных вояжей по федеральным и международным трассам или работы на стройплощадках и в карьерах. Поэтому, когда на рынке грузового автотранспорта появляется новый продукт, то «все заинтересованные лица» пристально к нему приглядываются: насколько этот новичок может быть нам полезен? что он может нам предложить такого, чего нет у других?

■ *Стоящий на демонстрационной площадке компании «ТДВ-Авто», официального дилера Ford Motor Company в Санкт-Петербурге - двухосный седельный тягач красного цвета (точнее – Flame red). Кабина у него с низкой крышей и одним спальным местом*

Очередное открытие Америки

Приход на отечественный рынок тяжелого грузовика Ford Cargo, конечно же, вызвал определенную активизацию эмоций – как-никак, а это в своем роде очередное открытие Америки. Мы хорошо знаем легких «коммерсантов» от Ford, но тягачи и самосвалы с фирменным и таким знаменитым – и даже словно родным – синим овалом, в котором расположились четыре буквы, набранные прописью, не частые у нас гости. В свое время грузовики Генри Форда были у России очень популярны, а затем образовалась пауза - и перерыв оказался совсем не маленьким: десятилетия прошли с тех далеких пор, когда американские специалисты строили в Стране Советов автомобильные заводы.

Конечно же, Форд не давал нам забыть о своем существовании, построив уже в новейшее время под Питером завод, «заточенный» под Ford Focus и его одноклассников, но вот ниша тяжелой техники все эти годы заполнялась какими угодно брендами, в том числе и очень достойными, но только не «старым добрым» Фордом.

Кого вы мне напоминаете?

Первые Форды Cargo появились в России в апреле и сегодня их на отечественных просторах всего несколько десятков. Реализацией автомобилей занимаются пять дилерских компаний. Как производители позиционируют свой продукт? Они говорят о «большегрузных автомобилях европейского производства, о продукте современных европейских инженерных технологий». Понятно, что сфера любых продаж находится в поле тотальной рекламы и PR-слоганов, где все фразы настолько «отфильтрованы», что почти не оставляют места для действительных различий между хорошим по-настоящему и не совсем по-настоящему. Но при любом раскладе у нас всегда имеется «дедовский способ» составить собственное мнение – а именно «посмотреть и пощупать». Итак, приступим к осмотру и попытаемся определить - на кого рассчитан новый Ford Cargo?

Опыта эксплуатации этих машин в России еще нет никакого, а потому мы можем ограничиться только «предварительными ощущениями».

Во-первых, внешний вид. Ну да, перед нами европейский бескапотник. А как же быть со знаменитыми американским формами? Ведь настоящие «американцы» - Кенворты, Петербилты, Фрейтлайнеры - знамениты на весь мир своими «двумя метрами жизни» впереди водительского сиденья (т.е. впечатляю-

■ *Один из частных перевозчиков, который присматривался к Форду Cargo, сказал, что он напоминает ему финский Sisu*

щих габаритов и характерных форм капоты) и «двумя метрами отдыха» сзади (спальники, не уступающие размерами и комфортом комнате в мотеле). Много восторженных слов сказано о блеске их хромированных радиаторных решеток, выхлопных труб, воздушных фильтров. Есть настоящие фанаты американского стиля, готовые платить любые деньги именно за этот «блеск» (хотя выбирают-то коммерческий автомобиль, предназначенный для того, чтобы зарабатывать деньги), вопреки даже «разумной функциональности». Таких автомобилей последние годы у нас становится все больше, но все они «бывшие в употреблении». Совершенно очевидно, что Ford Cargo совсем не для этих фанатов и поклонников. Он для тех, кому не до «понтов». Что касается «американских черт», то компания Форд так давно строит свои заводы и в Европе, и по всему миру, сокращая производство в самих Штатах, что никто от нее американского стиля особенно и не требует. То есть «американец» перед нами достаточно условный.

Тем не менее, хочется как-то идентифицировать автомобиль, то есть «пристегнуть» его внешний вид к какому-то из известных «имиджей». И если перед нами европейский бескапотник, то к чему он более тяготеет по своим аэродинамическим формам и общей концепции дизайна – к Вольво, Скании, МАНу, Ивеко? Но, откровенно говоря, никаких четких ассоциаций не возникает. Один из частных перевозчиков, который присматривался к Форду

Cargo, сказал, что он напоминает ему финский Sisu. Согласитесь, что это вполне субъективное мнение, хотя, да – если не присматриваться к деталям – действительно напоминает. Но все-таки в данном случае уместнее говорить о собственном «форд-карговском» лице. Кстати, разработкой кабины занимались итальянцы - лучшие, по общему мнению, автомобильные дизайнеры в мире. Наверняка, им была поставлена задача «сделать лицо» «евростандартного» бюджетника. Когда смотришь на Ford Cargo анфас, то лучше всего видна внешняя «простота» кабины – ничего лишнего. Если продолжить «цепочку ассоциаций», можно вспомнить о кабинах грузовиков Renault, но у тех «лица» все-таки более вытянутые, что придает им «интеллигентности». В нашем же случае мы видим машину с более мужественным видом.

Выходец с Юга

Герой нашего рассказа, стоящий на демонстрационной площадке компании «ТДВ-Авто», официального дилера Ford Motor Company в Санкт-Петербурге - двухосный седельный тягач красного цвета (точнее – Flame red). Кабина у него с низкой крышей и одним спальным местом, и это означает, что его можно использовать как автомо-

Европе не узнают и вовсе. Но совсем новичком на рынке Ford Cargo не назовешь. Данной модели уже четыре года. Она «сошла со стапелей» завода «Форд Отосан», расположенного в Турции (более 30 процентов акций турецкой компании «Отосан» Ford приобрел еще в 1983 году). Все это время машина эксплуатировалась на внутреннем рынке Турции, а также экспортировалась в такие страны как Греция и Македония. Теперь в этот ряд встала и Россия. С юга Европы Ford Cargo «распространился» на ее северо-восток, чтобы составить конкуренцию знаменитым и дорогостоящим западноевропейским брендам.

Кстати, о Европе. Со степенью

■ *Сегодня этот двигатель объемом 7,3 литра имеет две модификации – мощностью в 240 и 300 л.с. (стандарт Euro 3), но ожидается увеличение объема до 9,5 литров при мощности 350 и 400 «лошадок» соответственно*

биль для транспортировки грузов на короткие и средние расстояния, а также в качестве автовоза. Предлагаются еще два варианта кабины: «дневная» - для внутригородских перевозок, муниципальных работ, поездок на короткие расстояния, а также кабина с высокой крышей и двумя спальными местами, которая обеспечивает водителя-дальнобойщика всеми необходимыми функциональными возможностями (все кабины оцинкованы и окрашены согласно последней технологии защиты от коррозии). Таким образом, спектр применения Ford Cargo оказывается достаточно широким – как говорится, «от» и «до». Его габариты позволяют ему одинаково адекватно «смотреться» как на городских улицах, так и на трассе. При установке самосвального кузова тягач превращается в самосвал.

Да, в России эту машину еще толком не знают, а в Западной американского в Ford Cargo мы как будто определились, теперь посмотрим, в какой мере он является европейцем.

Немного аналитики

Объективно рассуждая, Ford Cargo является очень характерным и даже типичным продуктом, отражающим современные тенденции рынка. Сегодня многие,

■ *Рама шасси сделана из специального ниобиевого сплава и не требует специального усиления в расчете на российские дороги*

годами устоявшиеся, понятия нуждаются в корректировке. Все это уже азбучные истины, но все-таки еще раз повторимся. Подоплека этих тенденций чисто экономическая – богатых и экономически продвинутых стран в мире не так уж и много, а техника нужна повсюду, и желательно с учетом покупательной способности населения. С другой стороны, труд рабочего в развитой стране обходится недешево, экономически невыгодно платить немецким или американским рабочим, когда можно платить за ту же работу турецким или бразильским. Отсюда - размещение производства в странах с более дешевой рабочей силой. В результате появилось такое понятие как «разбавленный бренд». «Чисто шведского» или «чисто немецкого» качества в сегодняшнем мире не так уж и много. Таковы экономические реалии.

Тогда где грань между европейским и не-европейским, как вообще определить «процент брендовости»? Многие эксперты считают, что нужно исходить из «принципа приоритетности». То есть, если двигатель и вся ходовая часть делаются на заводе, например, в Германии, а сборка «под контролем немецких специалистов» (плюс изготовление пассажирских сидений и прочих «мелочей») производится в Польше или России, то автомобиль можно считать немецким. Если же все наоборот, то и оценки должны быть совсем другими. С теми же мерками можно подойти ко всему, что называет себя американским или японским.

Но будем реалистами. Мы живем в России, а потому нужно рассматривать значение Ford Cargo не «в мировом масштабе», а в реалиях российского рынка. По сравнению с временами железного занавеса у нас действительно появился рынок, жизнеспособность которому дают, в первую очередь, импортные автомобили. Но отечественный автопром весьма слаб по мировым меркам, а это плохо уже хотя бы потому, что в России на самом деле нет подлинной конкуренции, отечественный производитель не может всерьез диктовать свою волю мировым производителям (у нас ограничиваются тем, что создают импортной технике искусственные препоны на законодательном уровне), а потому цены на автомобили в России значительно выше, чем в мире. И это при весьма низкой покупательной способности населения России в целом. Поэтому цена в 60 тысяч евро – а речь все-таки идет о новом тяжелом грузовике, сделанном по евростандартам – является одним из больших достоинств Ford Cargo и его серьезным оружием в борьбе за свое место под солнцем на российском рынке.

Продукт Турции плюс всей Европы

Своими продавцами он позиционируется как «рабочая лошадка», призванная занять ценовую нишу между отечественной техникой и

■ *Еще прежде чем устроиться на водительском сиденье, чувствуешь насколько здесь много света*

автомобилями от мировых производителей. Но так позиционируют себя многие – в частности, корейцы, уже довольно уверенно чувствующие себя на отечественном рынке коммерческого автотранспорта, а последнее время – и китайцы. Тогда в чем же особенность турецкого «американца»? Его внешний вид и все технические характеристики - это признаки европейского бюджетника. Так он был и задуман – не больше, не меньше.

Над ним потрудились как специалисты Ford Motor Company, разработавшие двигатель Ecotorq, так и турецкие рабочие, этот двигатель изготовившие. Сегодня этот двигатель объемом 7,3 литра имеет две модификации – мощностью в 240 и 300 л.с. (стандарт Euro 3), но ожидается увеличение объема до 9,5 литров при мощности 350 и 400 «лошадок» соответственно. Итак, на заводе «Форд Отосан» осуществляют сборку и, помимо двигателя, делают раму. Сборка коробки передач происходит вовсе не в Китае, а во Франции. Система впрыска – Bosch. Мосты – Meritor. Рама шасси сделана из специального ниобиевого сплава и не требует специального усиления в расчете на российские дороги (она не клепаная, а на болтовых соединениях). Для самосвалов устанавливается двойная усиленная рама лестничного типа. В стандарт входит задняя пневмоподвеска, передние параболические рессоры и передние и задние

■ *Панель управления (центральная консоль) простая, понятная и доступная. Рулевая колонка регулируется по вылету и углу наклона*

Тяжелые грузовики **FORD CARGO** в Санкт-Петербурге!

Ford Cargo 1830T
цена от €59 605*

Ford Cargo 3430D
цена от €90 000*

Первый официальный дилер «Ford Motor Company» в России - компания "ТДВ-АВТО" стала первым авторизованным петербургским дилером грузовиков Ford

ТДВ-АВТО
Первый официальный дилер

329 01 10
Санкт-Петербург
ул. Коммуны, 16
www.tdv-auto.ru

- продажа
- сервис
- запчасти

Ford

стабилизаторы поперечной устойчивости.

Там, где светло

Так как тест-драйв автомобиля еще впереди (о нем мы расскажем в следующем номере журнала), то пока мы можем позволить себе немногое – в частности, залезть в кабину. Еще прежде чем устроиться на водительском сиденье, чувствуешь насколько здесь много света. Кабина как бы стеклянная. Боковые стекла опущены низко как на грузовиках для городских перевозок, а «в ногах» находятся еще и смотровые окошки, или, на водительском сленге, «телевизоры». Панель управления (центральная консоль) простая, понятная и доступная. Рулевая колонка регулируется по вылету и углу наклона. Регулируемое сиденье позволяет сидеть водителю не только прямо как стрела, что очень утомительно в течение многих часов на трассе, но в достаточно расслабленной позе. Ширина «низкой» кабины позволяет комфортно расположиться и водителю, и пассажиру (расстояние между сиденьями не менее 70 см), а спальное место не зажато таким образом, что можно лежать лишь на боку, а располагает к вполне полноценному отдыху даже человека солидной комплекции. Заявлено, что цифровой дисплей бортового компьютера позволяет без особого труда контролировать работу всех систем автомобиля.

Когда оказываешься в кабине неизвестного для тебя ранее автомобиля, то всегда срабатывает

■ *Ниша тяжелой техники все эти годы заполнялась какими угодно брендами, в том числе и очень достойными, но только не «старым добрым» Фордом*

«шестое чувство», подсказывающее, в «серьезной» машине ты сидишь или нет. В кабине Ford Cargo стрелочка качнулась скорее к «хорошо» нежели «удовлетворительно». В любом случае, весь внутренний дизайн соответствует современным представлениям о том, каким этот дизайн должен быть. Хотя, конечно, ничего лишнего – как и «снаружи».

Вопрос остается открытым

У Ford Cargo стальная кабина, пластиковые бампер и капот, подвергавшиеся серьезным краш-тестам. Как говорится, били-колотили, и пришли к выводу, что «выдержит». О маневренности Ford Cargo и его «прыткости» свидетельствует хотя бы тот факт, что такие грузовики с бортовым кузовом водители в Турции умудрялись поднимать на дыбы – и не удивительно, у них было четыре года, чтобы освоиться с новой техникой. В Бельгии в спецкамерах Ford Cargo держали при минус 45 градусов, а затем без проблем заводили. Так что для работы в России он вполне подготовлен. У автомобиля вместительные топливные баки – 520 л. Само собой, в наличии «зимний пакет». В двигателе, например, усилены кольца поршней и масляного насоса, шасси предлагается с теплоизоляцией топливной магистрали, улучшена формула жидкости гидроусилителя руля, в кабине установлен отопитель салона Webasto, обогревается лобовое стекло, поставлены морозоустойчивые резиновые уплотнители, электрозеркала с подогревом, АКБ повышенной емкости. Кроме того, увеличена емкость базы антифриза, и добавлено еще множество «мелочей», которые позволят европейскому южанину чувствовать себя в России как дома.

Своим «опытом эксплуатации» Ford Cargo поделился Александр Тулинов, руководитель отдела корпоративных продаж компании «ТДВ-Авто»: «Я перегонял из Москвы как раз вот этот тягач – и прямо могу сказать, что он очень легок в управлении, имеет мягкий ход, прекрасную обзорность, а фары, которые кажутся такими игрушечными, на самом деле дают достаточное освещение в темное время суток. Что касается эргономики, то на себе испытал, что она в состоянии обеспечить вполне достойный комфорт и отдых водителю. Я считаю, что машина будет особенно востребована на рынке строительной техники, но опять же надо иметь в виду, что все зависит от шасси, а они предлагаются в нескольких вариантах. Вообще на рынке перевозок при наличии трех типов кабин Ford Cargo может выступать в любой роли». И с этим мнением вполне можно согласится, если руководствоваться собственными впечатлениями.

В целом Ford Cargo создает «имидж» хорошей рабочей машины, соответствующей современным «бюджетным» требованиям. Такое же впечатление создалось и у многих перевозчиков, которые с понятным пристрастием исследовали грузовик (все-таки это действительно совершенно новый продукт, а потому интересно) - заводили двигатель, поднимали кабину, имеющую, кстати, 4-х точечную пневмоподвеску. Некоторые попытались даже определить нишу Ford Cargo более точно: они поместили его не между отечественной и западной техникой, а между корейцами и «чистыми европейцами». Межсервисный интервал у Ford Cargo– 20 тысяч км.

Но, тем не менее, заголовок этой статьи являет собой вопрос. И вопрос остается открытым, так как дело идентификации новичка – процесс весьма многотрудный. Тест-драйв дело, конечно, нужное и хорошее, но по-настоящему определить в какой мере перед нами «европеец» и в чем его сильные и слабые стороны, смогут лишь долгие экзамены, которые устраивает сама жизнь - то есть ежедневная работа в течение многих лет.

Андрей БЫЧКОВ

«Перемещая людей, перемещаем города»

В вольном переводе с английского девиз 57-го конгресса Международного союза общественного транспорта (Union Internationale des Transports Publics) можно перевести как «Перемещая людей, перемещаем города». Столица Финляндии стала едва ли не традиционным местом проведения встречи транспортников всего мира.

Четыре дня работы

Размах, который чувствовался и в подготовке, и в проведении конгресса, имел под собой вполне объяснимую основу – ведь в столицу Суоми съехалось более двух тысяч делегатов, представлявших более 90 стран всех континентов. Четыре дня они работали в 15 сессиях, обсуждая насущные сегодняшние проблемы городского транспорта и пути его развития на ближайшие пять лет.

Об интернациональном характере транспортных проблем можно было судить хотя бы потому, что в секции «Автобусы будущего» выступали представители таких совсем не «автобусных» стран как Нигерия. Были на конгрессе и российские докладчики. Так, тема качества обслуживания и интеграции в общественном транспорте Москвы была очень наглядно раскрыта в выступлении представителей московской компании «Группа Автолайн».

С точки зрения развития общественного транспорта Финляндия – это страна больших возможностей и великолепного опыта. Ее население, в основном, сосредоточено на юге, а большая часть ее территории заселена весьма слабо, причем зоны застройки располагаются на значительном расстоянии друг от друга. Но, несмотря на трудности, связанные с суровым климатом и географическим положением, по всей стране действуют службы общественного транспорта. В сельских районах появились новые виды оказания таких услуг, например, как система общественного транспорта быстрого реагирования на местные условия и нужды. Это частные мобильные транспортные предприятия, которые используют небольшие автобусы, рассчитанные на перевозку до двадцати-тридцати пассажиров.

Общественный транспорт в хельсинском столичном округе точно такой же, как и в любом дру-

гом европейском городе: в распоряжении жителей находятся автобусы, поезда, трамваи и метро.

Требования реальности

Независимо от того, где живут люди, пользующиеся общественным транспортом, будь то город, поселок или деревня, все они должны все иметь свободный доступ к самой свежей информации о транспортных службах. Была проделана большая работа по обеспечению пассажиров информацией о расписании и маршрутах движения всех видов транспорта.

МСОТ выбрал темой Конгресса и выставки МСОТ 2007 года «Общественный транспорт: перемещая людей, продвигаем города» для того чтобы подчеркнуть огромную значимость общественного транспорта для архитектуры городов и регионов. В свою очередь, системы общественного транспорта могут быть более динамичны и эффективны в условиях полной интеграции с политикой урбанизации. Безудержный рост городов не является жизнеспособной моделью развития. Изменения климата, стремительный рост цен на нефть и усиление социальной напряженности – все эти катастрофические тенденции вынуждают нас принимать срочные меры. Пример отдельных городов в мире, включая Хельсинки, показывает, что политика управляемой урбанизации может приносить пользу, как в плане мобильности, так и экономического динамизма.

Существует ощутимая взаимосвязь между общественным транспортом и самой архитектурой городов и регионов: жизнеспособность городов и регионов зависят от динамизма и эффективности систем общественного транспорта; с другой стороны, системы общественного транспорта могут быть динамичными и эффективными только в том случае, если они полностью интегрированы в градостроительную политику.

В этом контексте, общественный транспорт выполняет двойную роль: обеспечивает лучшую мобильность для граждан и способствует росту экономической жизнеспособности городов и городских районов. Однако для достижения этих целей общественному транспорту необходима эффективная организация и управление сориентацией на пассажира и экономически жизнеспособная система.

Поэтому одно из центровых пленарных заседаний прошло по двум главным направлениям. Во-первых, были детально обсуждены вопросы изменения городских структур и роль, которую они играют, а также постоянно растущие потребности городских жителей и требований, предъявляемых ими к мобильности. Во-вторых, был детально рассмотрен вопрос о том, как сам общественный транспорт может справиться с этими изменениями и совершенствоваться в интересах граждан и устойчивого развития городов.

Будущее общественного транспорта

Однако, как известно, работа в общественном транспорте не престижна, и сюда непросто привлечь хороших работников и руководителей. Управление этим риском имеет большее значение для будущего общественного транспорта. Кроме этого, опыт и знания людей со стажем работы на предприятиях общественного транспорта часто не получа-

■ *15-метровая версия «Волжанин» Сити Ритм*

ют заслуженной оценки, но есть немало способов восстановить справедливость по отношению к ним. Не удивительно, что одна из сессий конгресса была посвящена вопросам организации работы транспортников и разработке современных систем материального обеспечения такого необходимого и неприметного труда.

Выставка «Мобильность и общественный транспорт», прошедшая в рамках Конгресса, позволила делегатам и посетителям стать свидетелями применения современных высокотехнологичных решений и новаций в промышленности общественного транспорта. Выставка ярко осветила роль промышленности во всей ценностной цепочке общественного транспорта – на стендах были предоставлены все возможности для поиска реальных решений тех вопросов, с которыми сталкиваются транспортники при реализации своих замыслов.

Свои новинки в области муниципальных транспортных средств показали лидеры отрасли, включая компании Volvo, Scania, Mercedes, Neoman, VDL, Irisbus и Van Hool. Впервые в работе выставок при конгрессах МОСТ в ней приняли участие россияне. Продолжая развивать успех, достигнутый в ряде европейских стран, свои новые модели показал автобусный завод «Волжанин». Особенный интерес у специалистов вызвал «СитиРитм» - городской низкопольный автобус с кузовом из алюминиевого сплава. Технология производства автобусов с такими кузовами освоена в Финляндии уже давно, однако уровень дизайнерской проработки этих машин заметно ниже, чем у волжан. В «арсенале» волжан есть не только традиционная 12-метровая модель «СитиРитма», но и 15-метровая, которую вскоре предстоит на улицах российских городов.

■ *12-метровая версия «Волжанин» Сити Ритм*

Русская речь была слышна еще на одном стенде. Минчане показали новую версию городского автобуса МАЗ-203, отвечающего требованиям экологических норм Euro 4.

Стремиться к высотам

Одной из самых ярких премьер Хельсинки стал городской низкопольный автобус MAN Lion.s City

100% Trucknology®

www.man-mn.ru

Филиал ООО «МАН Автомобили Россия»

- Продажа новых и подержанных грузовых автомобилей
- Продажа автобусов MAN, Neoplan
- Лизинг
- Сервисная станция
- Оригинальные запасные части
- Мойка большегрузных а/м

г. Санкт-Петербург
Ул. Воздухоплавательная, 19
Тел. +7 (812) 449 52 52
Отдел продаж: +7 (812) 449 15 25
Запчасти: +7 (812) 449 15 26
Сервис: +7 (812) 449 15 27

MAN

с гибридной силовой установкой. Применение комбинации дизельного двигателя MAN D0836 LOH и источников постоянного тока позволили почти на четверть сократить выброс окиси углерода в атмосферу. Показ серийного автобуса, запущенного в производство, стало логическим завершением больших экспериментальных работ, начатых еще в семидесятые годы.

Свою экспозицию автобусный холдинг построил на максимальном ознакомлении специалистов и рядовых посетителей с перспективными комплексными транспортными системами, включающими разработку и выпуск трехзвенных сочлененных автобусов и троллейбусов, выделения для них специальных полос и обеспечение электронного диспетчирования работы всего комплекса.

Что касается такого игрока рынка, как компания Scania, она продолжает выпуск популярной линейки автобусов OmniLine и OmniLink. Несмотря на то, что принципиальных новинок она в Хельсинки не выставила, интерес к экспозиции был весьма высок, что объясняется большой популярностью марки в Финляндии.

С каждым годом нарастает активность на рынке автобусов практически всех классов польской компании Solaris. В рамках конгресса она показала новый городской сочлененный автобус Urbino GNC, работающий на природном газе.

Здесь, кстати, самое время остановиться на проблеме многотопливных двигателей для городских автобусов. Нарастающая экологическая напряженность вызывает немалый интерес к конструкциям, использующим в качестве топлива природный газ, биотопливо и спиртосодержащие топлива.

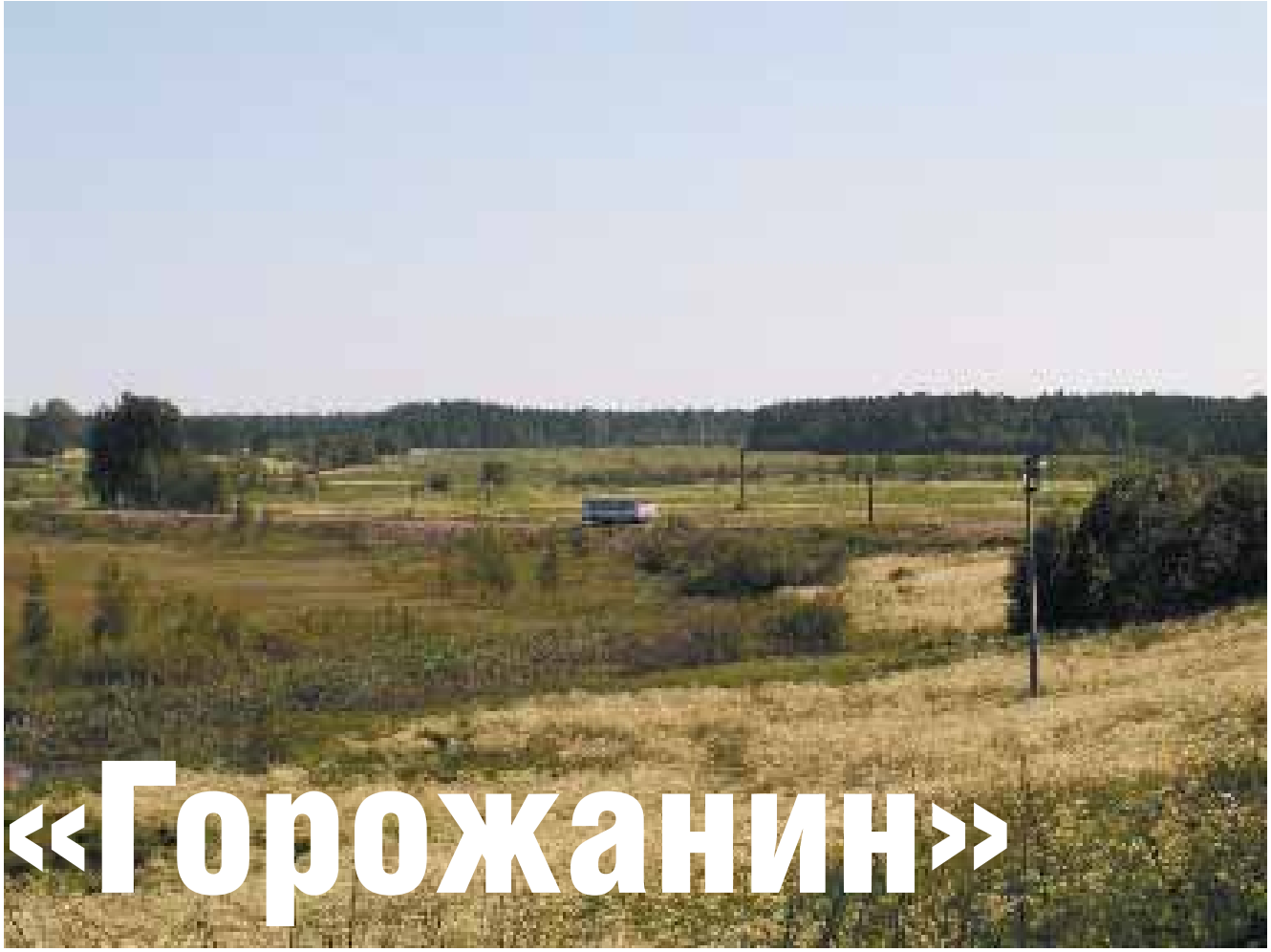
Хозяева выставки продемонстрировали свои достижения в области разработки и использования водительских тренажеров-симуляторов. В этой области финны давно считаются непререкаемыми авторитетами. Показанный в Хельсинки водительский тренажер «Симбус» предлагает разнообразные впечатления от вождения в виртуальном мире. Водительский тренажер «Симбус» работает также как и настоящий автобус в условиях, максимально приближенным к действительности. Водитель действует в соответствии с данной учебной ситуацией; различными погодными и дорожными ситуациями, в условиях вождения в городской или сельской местности и имеет возможность практиковаться в обслуживании пассажиров и экономичном вождении.

Как обычно, традиционно широко были представлены комплектующие узлов и агрегатов, используемых в производстве автобусов. Бесспорным лидером этого раздела была компания ZF, обеспечивающая коробками передач, подвеской, мостами и рулевыми системами большинство автобусостроительных фирм.

За четыре дня работы конгресса МСОТ и приуроченной к нему выставки выставочный центр Хельсинки посетило около 50 тыс. специалистов, в том числе – немало российских транспортников. Отрадно отметить, что интересовались они не только новыми машинами, но и вопросами организации и управления общественного транспорта, как в мегаполисах, так и в сельских районах. И хотя до мировых высот нам, увы, пока далеко, стремиться к ним все же стоит.

Леонид КРУГЛОВ

■ ***Новый городской сочлененный автобус Solaris Urbino GNC, работающий на природном газе***



«Горожанин» на селе

В достопамятные советские времена у нас существовало четкое разделение по «классовости» автобусов, работающих на городских и поселково-пригородных линиях: большие машины в первом случае и «средне-малые» - во втором. Они различались соответственно количеством перевозимых пассажиров и частотой ходок. Сегодня, с приходом машин различных марок и не только отечественного производства, часто все оказывается иначе; то есть напрямую зависит, в первую очередь, от финансовых возможностей предприятия или владельца-перевозчика. Ярким примером может служить «сельская глубинка» на севере Ленинградской области, где вперемежку колесят по асфальту шоссе и пылят по «грунтовкам» современные «чисто» городские автобусы!

Чтобы уточнить причины создавшейся ситуации мы обратились к представителю предприятия-перевозчика, машины которого работают на линиях Выборгского района Ленобласти: в поселках – Победа, Пушное, Рощино, Цвелодубово, Первомайское, Семиозерье-Поляны, ж/д ст.Каннельярви. На вопросы ответил главный инженер-эксплуатационник Аркадий Николаевич Педченко.

– Почему ваше небольшое предприятие использует на местных маршрутах не только одни «Пазики» - даже в достаточно вместительных современных и комфортабельных не «по-сельски» модификациях, например, ПАЗ-«Аврора» - а и городского типа (большого класса) автобусы?

– Когда-то считалось, что в городе и на пригородных трассах работает один тип автобусов, а на селе другой – те же «Пазики» или капотные КАВЗы. И только. Сейчас, конечно же, совсем другие времена. Появилась свобода выбора. Да и каждый пассажирский автоперевозчик выживает по-своему. Плюс - заметно улучшается качество загородных и областных автодорог, чего, к со-

жалению, не скажешь о городских магистралях Санкт-Петербурга. Безусловно: если бы у нас все пути сообщения между поселками были грунтово-щебеночными и только одна-две с твердым асфальтом, ведущие в местный «райцентр» или к железнодорожной станции - то мы бы использовали только те самые «ПАЗики» и даже на период распутицы – полноприводную «сельскую» модификацию ПАЗа. А так у нас сейчас здесь все с точностью до наоборот. То есть – везде асфальт и где-то пара «грунтовок», по которым проходят маршруты наших автобусов. Поэтому, при существующей возможности, у нас и ездят те самые «городские» автобусы. Почему? А потому, что при объемах перевозок между большими поселками (в которых расположены зверосовхоз, птицефабрика, молочно-товарная ферма, песчано-карьерные разработки, а в летнее время – детские лагеря, садоводы-дачники и даже грибники-ягодники), но с относительно небольшими (до 8-10-ти км) расстояниями от них до ближайшей ж/д станции пригородной электрички - такой автобус намного рентабельнее небольшого «ПАЗика».

– Тогда, почему ваш выбор пал именно на автобусы марки НефАЗ, а не на аналогичные, например, отечественные типа ЛИАЗа, МАЗа, «Волжанина»; иномарок - «Икаруса», «Скании», «Мерседеса» или относительно дешевых «китайцев» – «Золотых Драконов», «Ютонгов»?

– С вашего позволения, начну отвечать на вопрос с конца. Китайские машины отпадают сами собой, какими бы они ни были хорошими и недорогими. Даже, если на них установят лицензионные европейские, японские или «штатовские» силовые агрегаты, а в пассажирских салонах будут сиденья с мягкими вставками. Венгерский «Икарус» - отличный автобус; но те прежние, хорошо зарекомендовавшие себя на наших дорогах модели сейчас, увы, не производятся. А старый «Икарус», равно как и аналогичные, по «состоянию здоровья» другие иномарки («Скания», «Мерседес», «Ивеко» и др.) – сами понимаете... Старая техника, да еще в большом количестве, неизбежно будет требовать настойчивого внимания к себе. Что, в конечном итоге будет отражаться не только на перевозчике-эксплуатационнике, но и на главном «потребителе» - пассажире. Из-за поломки машина не сможет вовремя прибыть или сломается где-нибудь на маршруте, и мы вынуждены будем существенно поднимать цены за проезд, чтобы приобрести необходимые и дорогостоящие иностранные запчасти. Одним словом – невыгодно никому – ни пассажиру, ни эксплуатационнику.

Новые же автобусы западноевропейского производства красивы только по внешнему и внутреннему дизайну, а «суть» одна – перевозка большого количества людей на коротких городских расстояниях. Если бы отечественная техника значительно уступала бы по надежности и комфорту зарубежной, то мы, конечно же, сделали бы выбор в пользу последней и даже рассматривали, по возможности, подержанные варианты. А так, слава Богу, и в родном Отечестве все же выпускают действительно хорошие машины. Пусть и не столь изысканного «конкурентного» дизайна, зато приемлемые для пассажира, удобные водите-

лю, ремонтопригодные и, самое главное – проверенные временем и российскими дорогами! К тому же, два современных новых отечественных автобуса по цене равны одной такой же иномарке. Плюс – обслуживание и запчасти. Вот и считайте.

А теперь мы подошли, фактически, к началу вашего вопроса – соли, так сказать. Сразу же скажу про отечественный «Волжанин» и белорусский МАЗ. По цене они практически идентичны. Второй – потому что «заграничный». А первый – относительно дорогой «сам по себе» и запчастям, хотя и очень красивый; так как - это одна из «русифицированных» моделей шведской «Скании». Эти автобусы пришлось исключить из списка нашего выбора. Оставались ЛИАЗ и НефАЗ.

Чтобы выбрать «правильный» автобус из оставшегося списка, мы ездили по автобусным паркам Петербурга и беседовали с их начальниками и эксплуатационниками относительно надежности и ремонтопригодности автобусов той или иной марки. В результате чего, при приобретении новых машин, тщательно взвесив все «за» и «против» - остановили свой выбор на НефАЗе. Это, примерно также как, если покупаешь обычную легковушку, велосипед или мобильный телефон: кому-то важен дизайн и «навороты», а кому – надежность и функциональность. И здесь нет ничего «предосудительного». Просто есть реальный выбор, и каждый человек, по мере своих возможностей и запросов, в конечном итоге покупает то, что ему в данном случае оптимально подходит..

- По мере естественного эксплуатационного износа НефАЗов, чем планируете их заменять - той же самой маркой или другими «для разнообразия», например, аналогичного класса и типа оригинальные одиночные «трехосники» или даже типично городские сочленные «гармошки»?

- Пока что НефАЗы у нас работают всего ровно год с момента их приобретения и пуска на маршруты. И каких-то серьезных недостатков по ним мы пока не выявили. Пассажиры тоже не жалуются. Поэтому, об этом нам еще рано задумываться. Работают машины – и хорошо. Кстати, работающие в нашем парке НефАЗы – самые, что ни на есть «чистокровные горожане». То есть – с максимальной пассажировместимостью в «часы пик» с минимумом посадочных мест для сидения. Потому как, НефАЗы у нас курсируют от ж/д станции к поселениям, расстояния до которых небольшие и автобус «туда» проходит от 5-ти до 15-ти минут максимум. Привязка этих двух маршрутов идет, как правило, к электричкам из Петербурга и Выборга. Поэтому, даже, внутри автобусов имеются сразу 2 вида расписаний: непосредственно самого автобусного маршрута и пригородных электропоездов.

– А какую технику вы эксплуатировали раньше?

– ПАЗы «Аврора» и несколько «ГАЗелей» работали на этих линиях. С приобретением больших автобусов мы их перевели на другие маршруты (в частности – в Рощино).

– Недавно на НефАЗе и ПАЗе появились новые «малыши» - автобусы малого класса, аналогичные по габаритам традиционному ПАЗ-3205. Думаете ли в будущем приобрести их ?

– Если они такие же надежные, неприхотливые и с приемлемой ценой, сопоставимой, к примеру, с самыми «дорогими» в этом классе у нас автобусами ПАЗ-«Аврора» – то почему бы нет? Кстати, это слухи или правда: что на ПАЗе вроде бы как был большой городской автобус?

– Правда. К сожалению, действительно уже «был». И даже в двух модификациях - с импортным и отечественным силовыми агрегатами. Конструктивно и дизайнерски, фактически - это был НефАЗ. Он существенно отличался от последнего не только пазовской эмблемой, но и оригинальным «авторско-пазовским» дизайном с расположением входных пассажирских дверей: передняя и средняя - традиционные двустворчатые, а третья задняя – одностворчатая! ПАЗ был вынужден свернуть производство уникальных городских автобусов по экономическим «политсоображениям». Последние заключаются в следующем: своим «большеклассным» «горожанином» ПАЗ составлял прямую конкуренцию ЛИАЗу, который находится в единой промышленной группе «ГАЗ», в так называемом корпоративно-промышленном дивизионе «Русские Автобусы», объединяющей под своим крылом четыре автобусных завода – ЛИАЗ, ПАЗ, ГолАЗ и КАВЗ; которые, в свою очередь, занимаются выпуском автобусов определенных классов и назначения. Насколько мне известно, такого не происходит в тех же промышленных группах-«дивизионах» у именитых зарубежных производителей, и не только автобусов. Кстати, в этом отношении выгодно отличается КАВЗ: он единственный не только на просторах бывшего СССР, но и всей Европы, кто строит почти «экзотические» по нынешним временам автобусы с полностью КАПОТНОЙ компоновкой! Ему бы только осовременить дизайн... Вот на ПАЗе недавно стали выпускать (пока что малой серией) постепенную замену существующему и откровенно устаревающему морально 3205 – 3203/04.

Беседовал Евгений НИФАШЕВ

Соперники в малом классе

Последнее время мы уделяли достаточно внимания автобусам китайского и отечественного производства, что вполне адекватно степени их присутствия на отечественном рынке. Сегодня подробнее поговорим о городских автобусах малого класса - как одноклассниках отечественного ПАЗа, так и о самих ПАЗах.

Автобусы «золотой середины»?

Несмотря на то, что китайские автобусы относятся к различным «брендам», они почти одинаковы по компоновке, экстерьеру и общему уровню комфорта. Небольшое исключение составляют только машины марки Mudan - на них, в отличие от других «маленьких китайцев» - «Ютонга» и «Золотого Дракона», силовые агрегаты у которых впереди - дизель расположен в корме.

И от этого он несколько выигрывает в плавности хода и в чуть меньшей вибро-шумонагруженности в салоне. Плюс, в Mudan'е пластиковые пассажирские сиденья имеют обязательные мягкие тканевые вставки; в отличие от абсолютно голого твердого пластика на двух других. Правда, у «Ютонга» есть «пригородная» модификация, где присутствует такая «непозволительная роскошь» китайских автобусов городского типа как полностью мягкие сиденья со встроенными «заподлицо» подголовниками! «Золотенький Дракошка» же, такое ощущение, как будто действительно уменьшенная копия «взрослого брата» - большого городского автобуса с одноименным названием: эффектный наружный дизайн, шумный и вибронагруженный силовой аг-

регат, «пластмассово» внутри для пассажиров, жесткие подвеска и ход, отсутствие вещевых «бардачков» и, несмотря на все остальное – достаточно комфортабельно и эргономично рабочее место водителя. (В «Ютонге» с эргономикой водителя почти «катастрофа» - короткая и узкая подушка сиденья,

неудобные педали, чересчур толстая «баранка», блоки клавиш-выключателей на приборном щитке «за километр»...)

Mudan'ы (их два – малый и чуть побольше) на первый взгляд можно отнести к «золотой середине». Но, пообщавшись с работающими на них водителями, понял, что это не так. Например, вроде достаточно комфортно сидеть за рулем Mudan'а (хотя для нужной высоты водительского кресла приходится подкладывать... деревянные чурбачки!), и с обзорностью по боковому левому зеркалу назад – просто беда: его кронштейн расположен таким образом, что почти всё зеркало «по вертикали» своей отражающей площади не видно за передней стойкой! (На «малом» эта ситуация отличается в лучшую сторону – там зеркала находятся на «утилитарных», без пластикового декора, металлических «фермах» и потому гораздо проще и удобнее регулируются.) Зимой или в сырую холодную погоду нет обдува боковых стекол (как на «Драконах», кстати; но, как заверил автора петербургский дилер китайского Mudan'а – последующие поставки этих автобусов будут оборудованы боковым обдувом стекол по обеим сторонам от водительской «кабины» и дополнительными «печками» в салоне).

Стандартно толстые стекла передних противотуманных фар не выдерживают нагрева обычной галогенной лампы типа H1 (50Вт) и трескаются; как оказалось - это «профессиональная болезнь» не только у одного китайского Mudan'а, но также наблюдаемая и у самых современных автомобилей других и более именитых марок, у которых галогенные «противотуманки» слишком низко находятся от земли и более всего «страдают» не от случайного камушка, а от водяных брызг. Грибообразный корпус «вертолета» вентилятора непосредственно над головой водителя одновременно отличающийся оригинальностью и... неаккуратно торчащими соединительными проводами. Толстая «баранка» (точь-в-точь такая же, как на большом «Драконе», только с другой эмблемой) перекрывает вполовину щиток приборов, как ни регулируй рулевую колонку, подгоняя каждый раз индивидуально под рост сидящего водителя. На ходу пластиковые облицовочные панели в салоне дребезжат, «ностальгически» напоминая первые выпуски отечественных легковых переднеприводных ВАЗов («восьмерки-девятки»).

Правда, есть все же и достоинства: помимо мягких вставок на пассажирских сиденьях, на обоих Mudan'ах самые широкие входные проемы на дверях в салон и самые низкие входные ступени, чем на всех прочих «малых братьях»! И весьма оригинальное решение расположения вентиляционных форточек на окнах в салоне: сдвижные сами стекла по всей площади оконного проема (похожий вариант некогда существовал на венгерских «Икарусах»); вот насколько это целесообразно в нашем климате – покажет эксплуатация автобусов зимой. Но в отличие от прочих «братьев-китайцев», весьма удачно решены рассеиватели плафонов освещения салона: не «мутные» молочно-белого цвета, а прозрачно-«граненые», что более эффективно влияет на освещение большей площади.

Сегодня в Петербурге автобусы марки Mudan можно пересчитать, буквально, по пальцам: несколько больших машин работают «на подвозке» к гипермаркетам одной из крупных фирменных торговых сетей города; «малышей» пока еще нет, но совсем скоро появятся и они.

Что касается малого «Дракона», то его задние фонари по своему диаметру почти сродни таковым на

светофорных секциях. В принципе, это-то как раз и неплохо – автобус хорошо заметен. Но почему тогда на «старшем брате» эти же «кругляши» меньше, чем на «младшем брате»? Логичнее, конечно же, было бы совсем наоборот.

«Космос»

Точнее – KIA Asia Cosmos («КИА Азия Космос») – автобус «средне-малого» класса фирмы КИА из Южной Кореи, образца и выпуска... 1993 года. Машина, действительно – космос! В хорошем смысле.

Несмотря на очень простой внешний «квадратный» дизайн и всего одну на весь автобус посадочную дверь (для пассажиров и водителя) - очень комфортен внутри (просто «роскошен» по меркам китайских автобусов городского типа). Мягкие и с высокой спинкой, заканчивающиеся удобным «встроенным» подголовником «полуанатомические» удобные «по-домашнему» пассажирские сиденья-диваны (их 28), эргономично водительское место; даже вроде такая, не слишком существенная «мелочь», как блок электронных часов – с приятным для глаз зеленым свечением (у сравниваемых «китайцев» они красные и с «тонкой» индикацией). Силовой агрегат – дизельный 4-цилиндровый, расположен в корме (по признанию водителя - достаточно мощен: чуть больше ста «лошадок», эластичен «на перепадах» числа оборотов и скорости движения с разной нагрузкой, и довольно экономичен - примерно 20л солярки на сто километров); также - не сильно вибронагружен по ощущению в салоне. Подвеска – обычная рессорная, но не жесткая, как на современных новейших китайских аналогах. Несмотря на азиатское «происхождение» автобус надежен и неприхотлив. (Еще бы, полтора десятка лет кряду колесит по российским «национальным» дорогам!)

Принадлежит одному из пассажирского-перевозочных автопредприятий г. Выборга.

Ответ России

Отечественным аналогом китайским городским «малышам» можно посчитать новейшую модель ПАЗа - 3204. Но аналогом только по общей компоновке (силовой дизельный агрегат впереди, ведущие колеса – задние, рессорная подвеска и небольшая размерность колес), и по-современному, хотя и не совсем еще «хайтековскому» дизайну. Остальное – все другое: комфорт пассажиров (мягкие сиденья), интерьер, эргономика водительского места. Появилась даже полноценная «полуглухая» (со стеклом) перегородка за креслом водителя; на предыдущих и параллельных моделях таковой не было (а на городских «китайцах» их нет вовсе, кроме большого «Дракона», и то она была сделана по специальному заказу ОАО «Третий парк» г.Санкт-Петербурга – «по образу и подобию», как на былых «Икарусах»). И хоть внешний дизайн нового «Пазика» не столь «кругло-аквариумоподобен» как на «китайцах», тем не менее «консервативная» сдержанность его прямых линий кузова и стекол, также имеют свою особую элегантность.

И все же не без греха некоторые детали внутренней эстетики: у пассажиров - «по-китайски» кислотно-желтая окраска поручней, у водителя – на приборном щитке: «утонченный» дизайн стрелки тахометра, восходящий корнями к приборам советских грузовиков, начиная с 60-х г.г. прошлого века. Компоновка самой комбинации приборов – весьма удачна и хорошо читается (заимствована от «Авроры»), не перекрывается толстым ободом «баранки»

Специально стоит упомянуть о внутренних плафонах освещения пассажирского салона новейшего «ПАЗика». Так как они играют не только эстетическую роль (как часто это наблюдается на всех автомобилях, независимо от типа и даже страны-производителя), но и функциональную тоже. Здесь они - с люминесцентными лампами... от «ГАЗели»! Это стильно, но насколько они окажутся эффективными в ТАКОМ салоне, такого размера? Гораздо оптимальнее были бы овальные, новейшего образца, которые ставятся сейчас на «Аврору» (ПАЗ-4230). И, при этом, не только не менее стильные по своему дизайну, но и большего размера, и даже с универсальной конструкцией: то есть – в них могут по отдельности устанавливаться как традиционные лампы накаливания, так и энергосберегающие «дневного света»; а там, глядишь, уже и до ультрамодных сегодня светодиодов недалеко... (А если использовать для освещения салона только люминесцентные лампы, то в общий «дизайнерский тон» нового «ПАЗика» можно «вписать» соответствующие компактные плафоны необязательно «чисто» автомобильного типа. Такие, например, устанавливаются в автобусах азиатского производства: например, точно такие же, как на китайском «Mudan'е» и корейском «КИА Космос», автор обнаружил... в торговой сети одного из крупных строительно-хозяйственных магазинов Петербурга!).

Зато достоин всяческой похвалы круглый плафон освещения водительской кабины: благодаря легкосъемному полупрозрачному рассеевателю и оригинальному «хайтековскому» под ним отражателю - может светить и направленным лучом, используя при этом не 20-ваттную лампочку, а всего на 10 «свечей»!

P.S. В одном из ближайших номеров журнала мы расскажем еще об одном «восточном» автобусе, ставшем на невских берегах едва ли не самым распространенным «маршрутником» наравне с отечественными «ГАЗелями» - узбекско-турецком «Отойле» (и, наверняка, придется его сравнить с «Поднебесными братьями», т.к. последние начинают приобретать не меньшую «маршрутковую» массовость).

Евгений НИФАШЕВ,
Фото автора

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 трансмиссий EATON, DANA, ROCKWELL, SPICER
- ☑ Ремонт и обслуживание ходовой части
- ☑ Запчасти в наличии и на заказ

Cummins SPICER EATON DANA CATERPILLAR Rockwell Automation DETROIT DIESEL

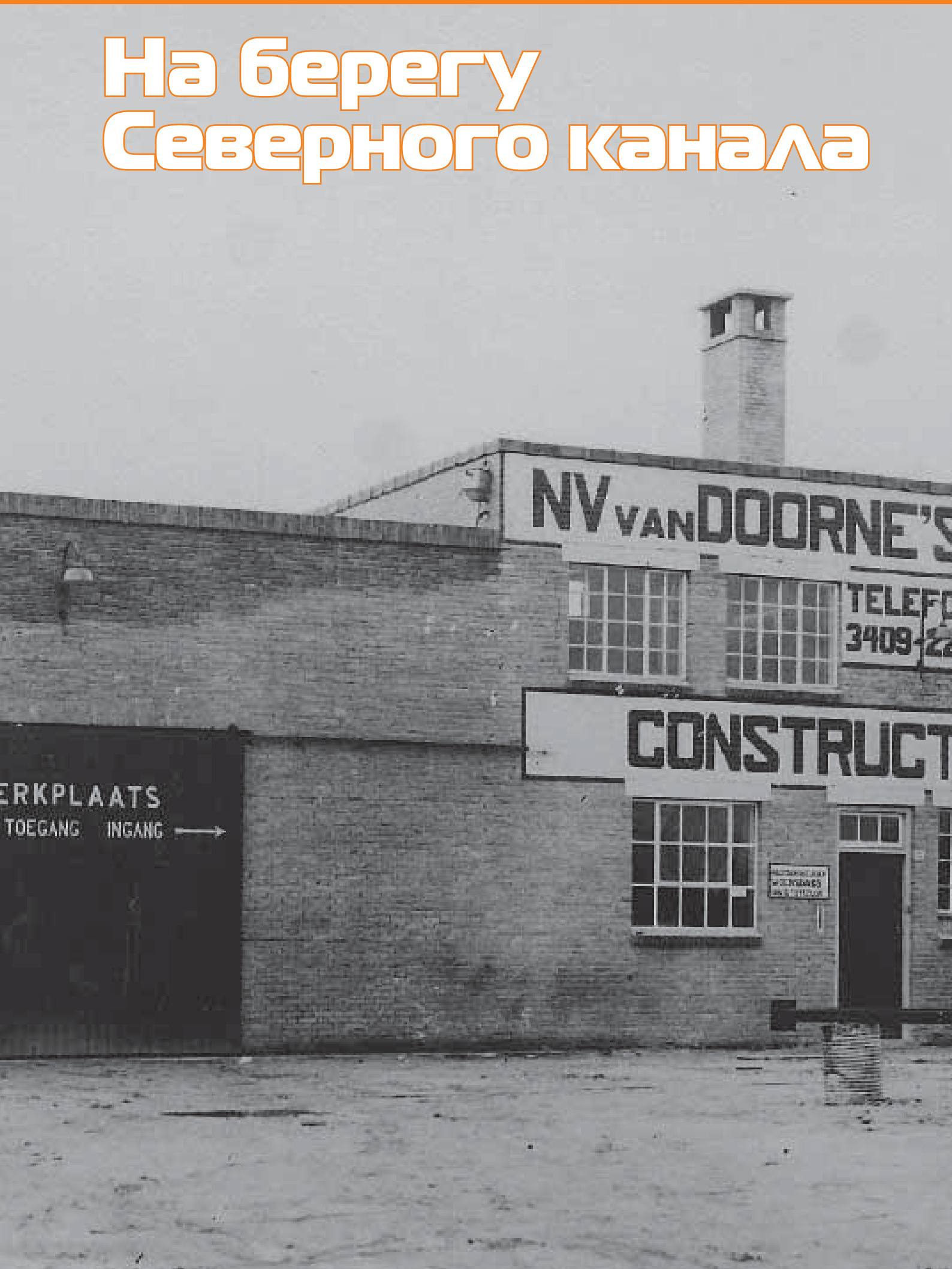
РЕМОНТ ПРИЦЕПОВ

- ☑ 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.

На берегу Северного канала



У какого футбольного фаната не дрогнет сердце при упоминании небольшого голландского городка Эйндховен? Футболисты местного клуба не раз побеждали в крупных международных турнирах, встречаясь со многими клубными командами СССР и России. Но для автомобилистов Эйндховен – родина знаменитых грузовых автомобилей DAF.

Легендарная прародительница

История компании началась на берегу Северного канала. Почему-то большинство автомобильных историков начинают отсчет истории компании DAF с братьев Хубертуса Йозефа и Виллема Антония Ван Доорн. Да, автомобили начали строить они, но далеко не на пустом месте. К моменту рождения в 1900 году старшего из братьев, которого все называли Хуб, семейное дело, основанное отцом, прочно стояло на ногах. А младший из Ван Доорнов, Вим, родившийся в 1907 году, оказался наследником весьма преуспевающего промышленника.

Ван Доорн-старший был непревзойденным мастером на все руки. В округе считали, и не без основания, что лучше его никто не может вернуть к жизни мельницу, без его услуг не могла обойтись ни одна окрестная пивоварня. И если отжившее свой век оборудование не удавалось «реанимировать», в мастерской на берегу Северного канала, служившей когда-то, кстати, тоже пивоварней, могли сделать новое. Если вдруг день-другой ничего не ломалось, жизнь в мастерской не затихала. Ван Доорн, кроме всего прочего, был знатным бондарем. Говорят, что и сейчас, если постараться,

■ *Мастерская Ван Дорнов*

можно найти сработанные им пивные бочки.

Пиво, как истинно народный напиток, имеет одну особенность – его всегда не хватает. Чем больше его варили, тем больше надо было бочек, а потом и телег для их доставки ресторанам. К кому стали обращаться местные пивовары, когда разразился транспортный кризис? Естественно, к мастеровому Ван Доорну. Старая наковальня не знала ни сна, ни отдыха ни днем, ни ночью. Едва «отдохнув» от ковки колец для бочек, она подставляла свою спину под колесные обода. Эту легендарную наковальню, прародительницу современной компании DAF, и сейчас можно увидеть в единственном цехе той самой мастерской, которая со временем превратилась в музей компании.

Тележка Trado

Хуб и Вим начали помогать отцу буквально с пеленок и кроме фантастического трудолюбия унаследовали от него инженерный талант. В начале двадцатых годов они уже самостоятельно руководили выполнением заказов на сборку строительных металлоконструкций – оконных рам и фонарей крыш, лестниц, рабочих шкафов и верстаков. Несмотря на более чем скромные размеры, мастерская была великолепно оснащена металлообрабатывающим оборудованием, часть которого была придумана братьями и сделана собственными силами.

1 апреля 1928 года братья зарегистрировали собственную компанию Commanditaire Vennootschap Huub van Doorne's Machinefabriek и начали производство всевозможных прицепов – конных, тракторных, автомобильных. Разработка конструкций лежала на Хубертусе, а организация производства – на Виллеме. Впрочем, деление было весьма условное – братья были способны на многое от природы.

В компании с талантливым и не признанным военным инженером капитаном Ван Дер Траппеном, Хуб сконструировал оригинальную двухосную тележку Trado (от Von der Trappen и Van Doorne). Традиционная главная передача стал своеобразной раздаточной коробкой, которая соединялась с бортовыми редукторами, от которых шли короткие валы к ступичным редукторам. Рессорная подвеска, рассчитанная на одноосный мост, придавала тележке Trado хорошую проходимость. В 1937 году первую тележку «подкатили» под удлиненный автомобиль Ford V8 с упрощенным армейским кузовом и третьим дополнительным рядом сидений.

В одном ряду с Фордом

Первые попытки заняться проектированием и выпуском грузовиков относятся к 1940 году, но начавшаяся война путает их планы. Послевоенный кризис не позволяет им осуществить свой план по выпуску 1000 машин, и вернуться к своим замыслам братья смогли только в 1948 году, когда появляются грузовики DT5 и DT10, грузоподъемность которых составляла 5 и 10 т. Конструкция грузовиков была необычной по тем временам: они имели передний привод.

Кабина «пятитонки», зауженная у бампера, была клиновидной формы. Целостность аэродинамического стиля нарушалась ветровым стеклом, составленным из четырех частей. У десятитонного грузовика кабина была выдвинута далеко вперед и опущена, что тоже было редкостью в те времена.

Но разработать конструкцию автомобиля – полдела, надо было организовать серийное производство, решить массу технологических, финансовых и организационных проблем. Хуб Ван Доорн

настолько блестяще провел всю работу, что профессор Ян Бройезе из Технического университета города Дельфт заявил:

Хуб Ван Доорн заслужил право стоять в одном ряду с Генри Фордом

В 1948 году в мировом автомобилестроении появилось новое имя – DAF. Эмблемой компании стал задний мост с расположенными над ним буквами DAF - Doorne's Aanhangwagen Fabriek. И хотя сама марка появилась еще в 1932 году, сменив длинное название Commanditaire Vennootschap Huub van Doorne's Machinefabriek, до этого времени она была связана с прицепами, но не с автомобилями.

В 1949 году компания DAF начинает серийное производство грузовых машин. И хотя она обзавелась новым корпусом, площадей хватало лишь на сборку. Производство кабин, далеких от новаторских разработок братьев, зато более технологичных и лучше приспособленных для конвейерной сборки, пришлось передать компании Roset.

В следующем году компания выпускает однотонные фургоны A10 с небольшим бензиновым двигателем Hercules (2,2 л., 46 л.с.) и трехступенчатой полностью синхронизированной коробкой передач. Это был забавный автомобильчик с фарами «навыкате». Большая популярность этих машин заставила компанию значительно расширить производство со 150 в 1949 году до 3100 штук в 1954 году.

■ *A 10, 1950 г.*

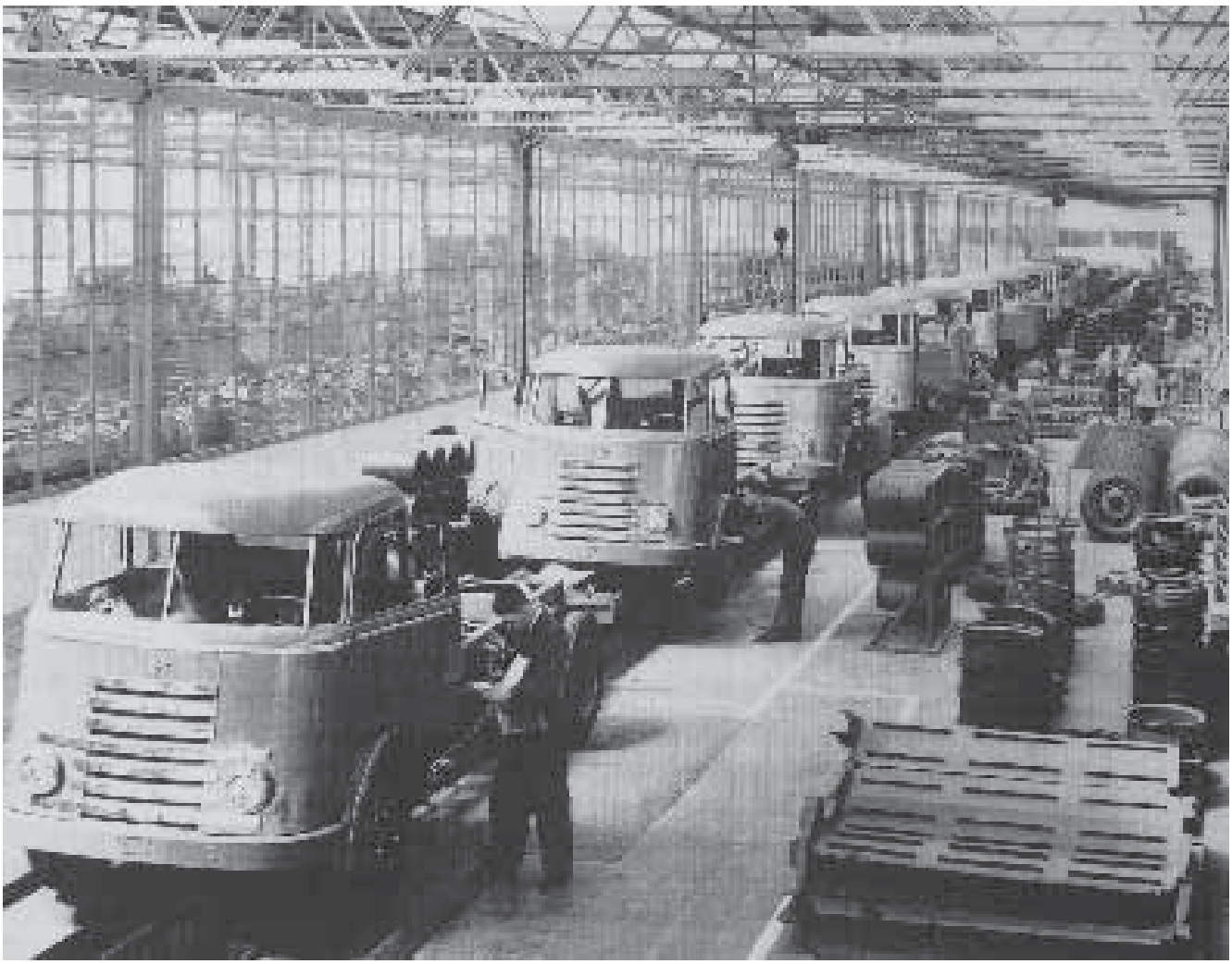
■ *1300, 1950 г.*

Стиль ДАФ

К 1951 году семейство грузовиков ДАФ состояло из четырех базовых моделей грузоподъемностью от 3 до 6 т с американскими четырех- и шестицилиндровыми бензиновыми и дизельными двигателями Hercules объемом от 4 до 9 л.мощностью от 83 до 102 л.с. В дело шли и английские двигатели Perkins мощностью 70 – 83 л.с. Машины с бензиновыми двигателями обозначались буквой A: A30, A40, A50, A60, а с дизельным двигателем - буквой D: D50, D60. Коробка передач четырехскоростная, сварная рама из высоколегированной стали, гидравлические тормоза. Колесная база в пределах 2650 – 4900 мм.

В 1955 году появились автомобили серий 1100, 1300 и 1500 грузоподъемностью 5, 6 и 7 т. с дизельным двигателем Leyland O.350 объемом 5,75 л. и мощностью 105 л.с. Их же под маркой DD575 с увеличенной до 120 л.с. мощностью, стали выпускать на собственном моторном заводе в Эйндховене. Они устанавливались на новые грузовики серий 1600 и 1800 полной массой 12 – 14 т. С конца пятидесятых годов начался выпуск и собственного бензинового двигателя BB475 мощностью 155 л.с.

В 1957 году, когда весь мир стал переходить на бескапотные компоновки, на заводе начали выпуск капотных грузовиков. Модели A12 и A15 грузоподъемностью 4,5 – 7,0 т. с двигателями Hercules, Perkins или Leyland продержались на кон-



■ *Сборочный цех, 1950 г.*

вейере до 1970 года, их гамма была расширена моделями A13, A16 и A18. Именно эти семейства создали характерный стиль грузовиков ДАФ с округлыми боковинами капота и нависающим над облицовкой радиатора капотом. Еще в 1957 году он перекочевал на бескапотные трехосные автомобили A2000 и A3000 грузоподъемностью от 8 до 11 т, которые предназначались для магистральных перевозок в составе автопоездов полной массой до 32 т.

В 1961 году на модели AS2000DO появилась первая удлиненная кабина со спальным местом. Версии 2200, 2300, 2400 и 3200 (4x2 и 6x4) выпускались до 1967 года. Первые автомобили этого семейства оснащались двигателями DD575, а с 1959 года начали устанавливать турбонаддувный двигатель DS575 мощностью 165 л.с. В 1960 году настала очередь дизельного двигателя DO680 мощностью 180-190 л.с., а в1965 году на автомобилях серии A2400 стали устанавливать двигатель DP680 мощностью 220 л.с.

Еще в пятидесятые годы компания стала обращать внимание на полноприводные армейские автомобили, которые выпускались в рамках пресловутого «Плана Маршалла». Первым был штабной джип YA054, затем шел однотонный тактический грузовик YA126 и трехтонный артиллерийский тягач YA328. Особенностью его конструкции было наличие бортовых червячных редукторов в главной передаче, торсионной подвески и кабины клиновидной формы. На его базе выпускались пожарные машины и бронетранспортер.

«Не от мира сего»

В 1960 году было проведено очередное обновление программы выпуска грузовых автомобилей бескапотной компоновки с необычной облицовкой радиатора восьмиугольной формы. Никакой технической или конструктивной необходимости в этом не было, но Ван Доорны всегда были немного «не от мира сего». Основные базовые версии нового семейства A1300, A1500, A1600, A1800 и A1900 породили десятки модификаций и специальных исполнений. Автомобили оснащались собственными бензиновыми двигателями мощностью от 120 до 165 л.с. и шестиступенчатыми коробками передач.

В 1962 году произошло событие, определившее техническую политику компании на ближайшие годы – начался выпуск модели A2600. От многих современников она отличалась нарочито прямоугольной кабиной с очень большой площадью остекления и четырьмя большими фарами головного света. Великолепный обзор, применение всех последних достижений эргономики при разработке панели приборов, удобная постель – отличительные черты новой машины. Двигатель DP680 мощностью 220 л.с.

Спустя год появилась унифицированная серия A2300 полной массой 15,4 т с такой же кабиной, но другим двигателем – DO680 мощностью 180 л.с. Автомобили имели сварную раму новой конс-

■ *AS2000DO.*

трукции, рессорную подвеску с гидравлическими амортизаторами двойного действия на переднем мосту, двухконтурные пневмотормоза и рулевое управление с гидравлическим усилителем. Это были самые совершенные, красивые и безопасные автомобили в своем классе. Именно они принесли фирме всемирное признание.

Другим важным моментом в истории компании стало приобретение в 1968 году лицензии на рядный шестицилиндровый дизельный двигатель Leyland O.680, из которого родился самый популярный двигатель марки DAF – DK1160. Рабочий объем прототипа увеличили с 11,0 до 11,63 л, а максимальная мощность стала достигать 230 л.с. Следом появился восьмилитровый шестицилиндровый двигатель DH825 мощностью 156 л.с., который устанавливался на капотную версию автомобиля A18.

■ *A1900*

В «Клубе четырех»

В начале семидесятых лет началось производство модернизированной серии грузовиков T. При их разработке основное внимание уделили максимальной унификации основных узлов и агрегатов. Покупателям предлагалось несколько кабин, собиравшихся из типовых модулей. Чтобы разбираться в обилии моделей и версий ввели новую индексацию автомобилей. Грузовик с бортовой платформой назывался FA, седельный

тягач – FT, а индексы FAG, FAT и FAD получили шасси 6x2, 6x4 и 8x4. Трехосные вездеходы назывались FAZ.

В 1970 году для гаммы новых автомобилей серии F – F1600, F1800, F2000, F2200, F2400 и F2500 разработали новую кабину F128. Вскоре эту линейку дополнила модель F2600 с новой кабиной, на которой впервые применили пластиковую решетку радиатора, и двигателем DKS1160, впервые преодолевшим трехсотсильную планку мощности.

В 1971 году компания вступила в «Клуб четырех», основанный фирмами Magirus-Deutz, Saviem и Volvo для совместного решения проблем экологии. К этому времени она располагала отличным опытом выпуска автомобилей малой грузоподъемности серии F - F1200/1400 с кабиной типа F198, который стал своеобразным «взносом» DAF в «Клуб четырех».

Большой проблемой для компании оставалась нехватка мощных дизельных двигателей собственной разработки. В итоге на появившемся в середине семидесятых лет тяжелом тягаче FTT3500 пришлось устанавливать дизель американской компании Cummins мощностью 475 л.с.

За несколько лет до этого компания DAF приобрела прямо противоположный опыт сотрудничества с заокеанскими партнерами. В 1971 году ею был подписан контракт с компанией International Harvester, в результате которого двумя годами позже появился тяжелый самосвал NAT2505, представлявший, по сути, американский автомобиль Paystar 5000 с голландским двигателем DKA1160 мощностью 230 л.с. В 1979 году ему на смену пришла модель NAT2800 с более мощным трехсотдесятисильным двигателем. На этот раз заимствованной была кабина – ею с голландцами поделилась немецкая компания Magirus-Deutz.

Апофеозом богатых на новинки семидесятых лет стало появление грузового автомобиля с двигателем внешнего сгорания, более известного как двигатель Стирлинга. Совместно с земляками из компании Philips конструкторы DAF создали двигатель мощностью 200 л.с.

Восьмидесятые годы начались широкой модернизацией всей гаммы автомобилей. Появились новые модели тяжелых автомобилей F2305, F2505 F2805, с 1980 года начался выпуск грузовика F3000, в 1982 году на новой модели F3600 появился двигатель DKZ1160AT, развивавший 373 л.с.

Большие изменения

Появление более мощных двигателей позволило реализовать давние амбициозные планы компании и подготовить автомобили к участию в ралли Париж-Дакар. В 1984 году на старт супермарафона вышел «пустынник» FAV 3300DKX2. Впрочем, у него было и другое название, звучное и вполне оправданное - Monster. А как еще мог называться гигант с двумя кабинами и двумя двигателями суммарной мощностью почти 800 л.с.? Весил гигант 13 т, что не мешало ему развивать скорость свыше 160 км/час. На старт следующего года вышла облегченная до 11,5 т. модель, развивавшая еще большую скорость. Еще через год появилась рекордная машина FAV 3600DKX2 Turbo Twin II. Два двигателя почти по 500 л.с. каждый

■ *F2600*

■ *Музей DAF*

впервые разогнали грузовой автомобиль до скорости больше 200 км/час!

Завершались восьмидесятые годы большими изменениями в структуре и финансовом положении компании. В апреле 1987 года произошло слияние активов DAF с приобретенными им английскими компаниями Leyland и Freight Rover, результатом чего стало появление малотоннажного грузовика V400 полной массой до 3,5 т. Затем последовала двухтонная модель V200. Следующим шагом было начало производства в городе Лейланд на заводе Leyland-DAF среднетоннажного автомобиля F1900.

Однако, главным событием того времени стоит, видимо, считать выпуск первого автомобиля принципиально новой серии 95. Появившись в 1987 году, новинка уже на следующий год получила международную премию «Грузовик года'88». Успех во многом был обусловлен великолепной кабиной, разработанной испанской компанией ENSA-Pegaso. Устаревавший двигатель DKZ1160, мощностью 383 л.с. не подходил для новой модели, конструкторы заменили его четырнадцатилитровым дизелем Cummins, выдававшим 507 л.с. Оборудованная им модель FT95.500 соответствовала экологическим нормам Euro-II и обладала миллионным ресурсом пробега.

Следующий сенсационный автомобиль появился в 1994 году, это был магистральный тягач FT95, прославившийся кабиной Super Space Cab. В то время немногие компании могли предложить не просто кабину, а нормальное рабочее пространство высотой более 2,2 и шириной 2,4 м. А уж о полутораспальной постели водители вообще не мечтали.

С пуском нового завода в Тэйме гамма выпускаемых грузовиков расширилась за счет моделей 45 и 55 с двигателем Cummins. В 1992 году к ним присоединились сразу три новых семейства: 65, 75 и 85. Спустя шесть лет была проведена серьезная модернизация всего модельного ряда, «на память» о которой новое поколение получило индекс CF (Compact Forte). Осенью 1996 года американская компания Paccar приобрела все 100% акций DAF.

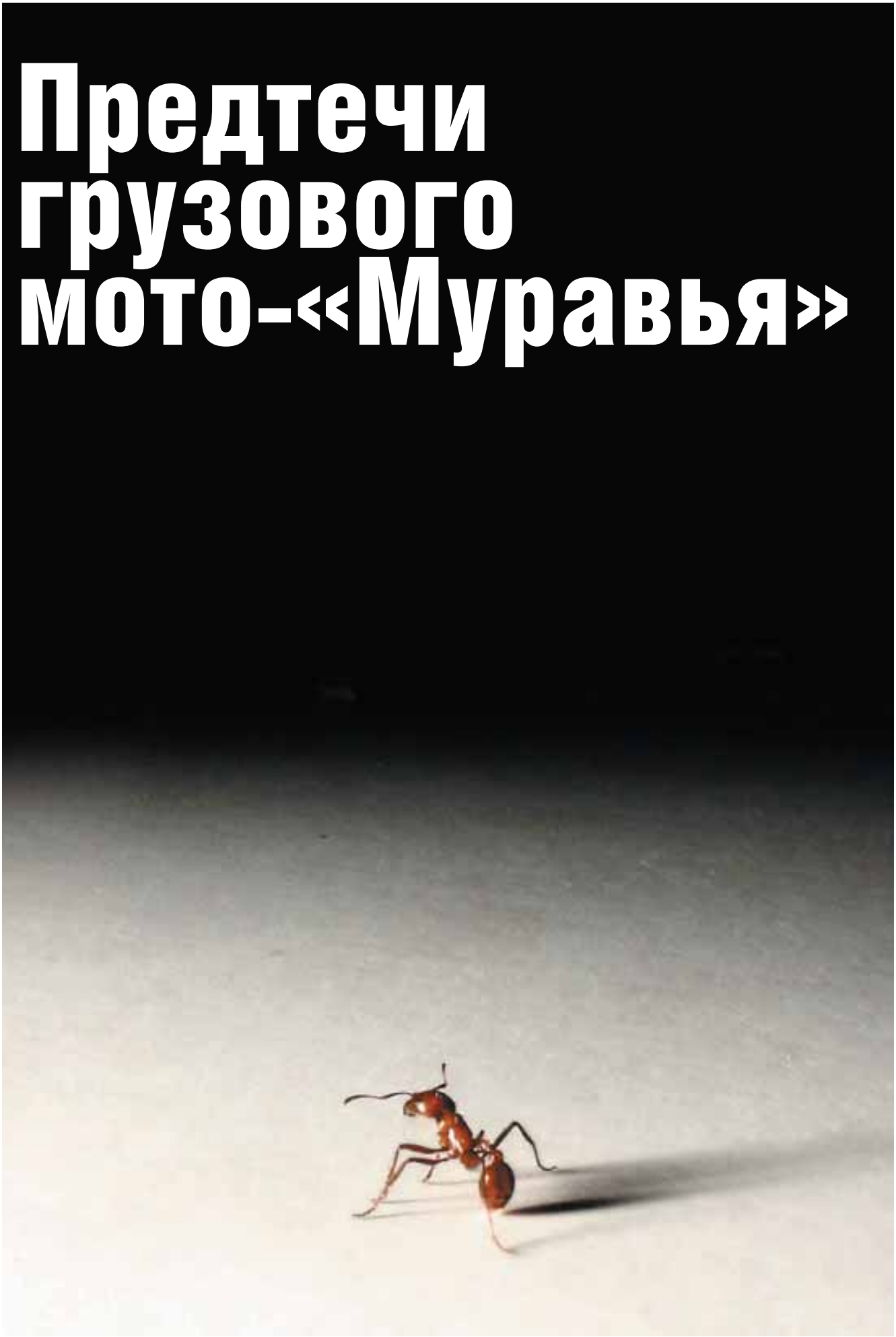
Четвертая победа

В 1998 году в активе компании появляется еще один приз «Грузовик года». Им становится магистральный тягач 95XF (Extra Forte). К этому времени в компании произошли огромные изменения. Завод Leyland-DAF почти развалился, и, чтобы спасти рабочие места, английская администрация приняла решение возобновить выпуск автомобилей под старой маркой. В Бирмингеме начал работу завод LDV, который теперь стал собственностью российской «Группы ГАЗ».

Очередной успех пришел к компании четыре года спустя, когда модель LF завоевала титул «Грузовик года'2002». В 2007 году модель XF 105 принесла компании четвертую победу в этом самом престижном конкурсе конструкторов среди фирм, выпускающих грузовые автомобили.

Леонид КРУГЛОВ

Предтечи грузового мото-«Муравья»



В 1970-80-х по отечественным дорогам бегали маленькие почтовые «утилитарные» фургончики с простенькой закрытой одноместной кабинкой на базе трехколесного грузового мотороллера тульского завода. Потом, с начала 90-х, они, как по команде, куда-то исчезли. А ведь еще в 60-х были их прообразы, которые на разных заводах и даже отдельных автобазах строились так называемыми «малыми сериями» в республиках бывшего СССР. И, причем, довольно занятные машинки (которые, кстати, не поворачивается язык называть просто «грузовыми автотранспортными средствами»)!

■ *Фургон Киев-КМЗ*

Как это было...

Ровно сорок лет назад - в 1967 таллиннская автобаза при ЭРСПО ЭССР (Эстонское Республиканское СельХозПотребОбщество Эстонской Советской Социалистической Республики), изготовила полсотни микрогрузовиков ЭТ-600, с использованием узлов и агрегатов легкового автомобиля «Запорожец» ЗАЗ-966.

■ *ЗАЗ-970*

■ *Эстонский микро-грузовик ЭТ-600*

Внешний дизайн грузовой машинки напоминал бортовой УАЗ-452 - кабина располагалась над двигателем. Но для своей грузовой «утилитарности» ЭТ-600 имел весьма прогрессивные решения: легкая рама из труб прямоугольного сечения, стальные (не деревянные, как на ближайшем «аналоге» УАЗике-«головастике») штампованные борта кузова, привод на передние колеса и кабина из стеклопластика. Скромный грузовичок имел «нескромную» грузоподъемность – 600 кг; собственная же масса составляла всего 750 кг, и при полной нагрузке мог развить, «при желании», максимальную скорость до 80-ти км/ч (мощность/рабочий объем двигателя – 30л.с./0,9л, колесная база – 1,8м).

Похожие машины еще в 1960-м сконструировал и изготовил Киевский Мотоциклетный завод. В качестве силового агрегата использовался двухцилиндровый двигатель от серийного мотоцикла КМЗ-750Н (18л.с./0,75л), только дополнительно оснащенный вентилятором охлаждения. Особенностями конструкции «мотогрузовика», названного «Киевом», были: лонжеронная рама, пластиковые борта открытой грузовой платформы (фургон имел цельнометаллический кузов «заодно» с кабиной), силовой агрегат вынесен вперед кабины и целиком закрыт «полукапотом», независимая подвеска передних колес, грузоподъемность - ровно полтонны.

По общей компоновке, четырехколесный «Киев» как раз и явился прообразом для тульского грузового трехколесного «Муравья». Стилистически же напоминал одновременно несколько отечественных и иностранных «взрослых» грузовиков и закрытых пикапов: по оперению и «лицу» - горьковские «газоны» ГАЗ-53 и 66; цельнометаллический закрытый фургон – британские «микротоннажники» того времени марки «Бедфорд».

...И как есть сейчас

Прямыми аналогами «Киева» и ЭТ-600 в то время могли стать еще и малолитражные грузовички Запорожского автозавода - полноценное семейство с «индексом» ЗАЗ-970. Но, к очень большому сожалению, они так и остались в качестве уникальных, опытно-экспериментальных образцов-экземпляров.

В наши же дни, почти за полным отсутствием подобных микрогрузовичков (не производится даже модернизированный в 90-х легендарный тульский трехколесный «Муравей») единственным «наследником» можно считать шкатулочку-сундучок (подругому просто не назовешь этот «фургон») на базе... микролитражной «Оки»! Визуально можно попытаться определить грузоподъемность «грузо-Окешки» - максимум 250-300кг. Ей бы еще полный привод, да чуть посильнее мотор, и – отличный фургончик получился бы для поселковых почтальонов.

Евгений НИФАШЕВ

ГРУЗАВТОИНФО

СПЕЦТЕХНИКА В ДЕТАЛЯХ

SPECIAL

- Железо и бетон - II
- Маленькие помощники Большого города

Обслуживая удаленные делянки

С начала года на СП «ИВЕКО-УРАЛАЗ» (г. Миасс) отмечен рост заявок на поставку лесовозной техники, изготавливаемой на базе“IVECO TRAKKER”.

Повышенный интерес лесозаготовителей Дальнего Востока, Урала и Восточной Сибири во многом объясняется улучшением их осведомлённости о технико-экономических преимуществах эксплуатации лесовозов «Урал-Ивеко».

Учитывая, что в последнее время широкое распространение получила «скандинавская» технология лесозаготовки, заменяющая «хлыстовую» вывозку «сортиментной», «ИВЕКО-УРАЛАЗ» производит в основном сортиментовозы. Наиболее популярны у потребителей два варианта заказов: седельный тягач с двенадцатиметровым сортиментовозным полуприцепом и сортиментовоз с прицепом, имеющий площадку 6-10 метров. Автомобили «Урал-Ивеко» рассчитаны на транспортировку до 50 м3 древесины, общая масса автопоезда составляет 74 тонны.

Большая грузоподъёмность, мощный двигатель (380,440 л.с.), высокая проходимость, дополнительные защиты элементов трансмиссии, способность работать в условиях низких температур (-45 С 0) позволяют эксплуатировать технику «Урал-Ивеко» в течение всего года.

При оформлении заказов на СП индивидуально оговариваются: длина сортиментной площадки (до 8 м), количество передвижных коников, установка гидроманипулятора. В комфортабельной кабине созданы все условия для продолжительной работы, а наличие спального места даёт возможность обслуживать удалённые делянки.

Ещё одним весомым аргументом в пользу лесовозов IVECO TRAKKER является надёжность и большой ресурс основных агрегатов автомобиля (1 млн.км), что значительно снижает эксплуатационные расходы и в конечном итоге, экономит на себестоимости вывоза леса.

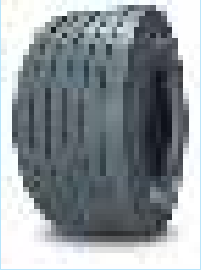
В самом широком диапазоне

Компания Caterpillar сообщила о начале производства колёсных мини-погрузчиков 906H, 907H и 908H. Модели отличаются высокими показателями производительности, которые достигаются благодаря улучшенному обзору рабочих органов, увеличенной грузоподъемности техники и более высокой универсальности применения. В погрузчиках используется Z-образный рычажный механизм, который оптимизирован для обеспечения хорошего обзора оператору. Техника комплектуется двигателем 3044C мощностью 51 (906H, 907H) или 58 кВт (908H). Номинальная грузоподъемность при полном развороте спецтехники —1565, 1600, 1765 кг соответственно. Модели , 907H и 908H выпускаются в нескольких вариантах исполнения, что еще больше расширяет диапазон их применения и круг выполняемых работ: от очистки рабочей площадки и выполнения погрузочно-разгрузочных операций до строительства дорог и планирования ландшафта.

На 5 процентов мощнее, на 20 – экономичнее

Компания Hitachi представила новый транспортер на гусеничном ходу — EG70R-3. Модель является модификацией транспортера EG70R и сохраняет лучшие показатели предшественника. Например, корпус новинки поворачивается на 360 градусов, что вместе с большими стёклами кабины, увеличивает видимость водителю и его работоспособность. Сохранив удачные решения, как и полагается, транспортёр стал значительно лучше. Мощность двигателя (Isuzu AH-4HK1X), у EG70R-3 увеличилось на 5% что повышает проходимость модели, но при этом техника стала на 20% более экономичной в топливном потреблении. На транспортёре установлена кабина с системой защиты оператора от опрокидывания — ROPS. Грузоподъёмность новинки 6,5 т при объеме кузова 2.2 куб.м. Компания-производитель планирует продать до 100 экземпляров нового транспортера за год.

Специально для полуприцепов



Компания Michelin представляет новую модель шины, предназначенную для прицепов и полуприцепов — X One MaxiTrailer. Производители заявляют, что новинка станет самым крупным технологическим достижением со времен появления радиальных шин для грузовиков. Всё дело в том, что для производства покрышек используются Michelin Durable Technologies (технология долговечности характеристик Michelin) — все нововведения компании, для увеличения срока службы шин и продолжительности их эффективной работы. Это позволяет обеспечить большую долговечность X One MaxiTrailer (на 50%), относительно стандартной модели 385/65 R 22.5. Новинка выделяется всем: как новым рисунком протектора, которое гарантирует высокое сцепление с дорожным покрытием, так и новой конструкцией (Infinicoil). Технология предусматривает внедрение в строение шины цельной стальной проволоки, которая наматывается по окружности колеса вокруг центра его вращения. Это нововведение, в комплекте с увеличением процента каучука в шине на 35%, повышает износостойкость и долговечность покрышки.

Показ военной техники

Четыре машины производства автомобильного завода «Урал» «Группы ГАЗ» приняли участие в показе военной техники, который состоялся в рамках сборов руководящего состава министерства обороны России, прошедших в подмосковной Загорянке с 14 по 18 мая.

На смотре были представлены автомобили, являющиеся основной армейского семейства миасских грузовиков: «Урал-43206-0011» (колёсная формула 4х4) и «Урал-4320-0010-31» (6х6). Они оснащены двигателем ЯМЗ производства ярославского моторного завода «Автодизель» «Группы ГАЗ», соответствующим международному экологическому стандарту “Euro-2”.

В показе военной техники также приняли участие шасси «Урал-532301» (колёсная формула 8х8) и уникальный в своём классе дорожный «Урал-692341», оснащённый системой «Мультилифт» (колёсная формула 10х8, грузоподъёмность 24 т).

На сегодняшний день автомобильный завод «Урал» является одним из ведущих поставщиков грузовой автомобильной техники министерству обороны России и другим силовым ведомствам страны. Государственный оборонный заказ на «Уралы» ежегодно увеличивается. На базе автомобиля «Урал» размещается более 400 образцов специальной военной техники.

«Армейский» MAN с системой HydroDrive

Для транспортировки тяжелых грузов, таких как ракетные установки, танки и грузовые автомобили, вооруженные силы Германии приобрели первый MAN TGA с системой HydroDrive. Первые опыты грузовиком MAN TGA 26.440 6х6Н BBS подтвердили экономичность и универсальность немецкой техники. Тягач MAN TGA с системой HydroDrive разработан для использования с полуприцепом максимальным общим весом до 60-ти тонн. MAN HydroDrive - это инновационная гидравлическая система привода передней оси, необходимая для применения в дорожных грузовых автомобилях, для облегчения работы во внедорожных условиях. Несмотря на возможность полного привода, эти грузовики имеют низкую посадку и удобный вход в кабину. HydroDrive используется при необходимости вождения по немощеным дорогам, на склонах и в плохих погодных условиях.

Henezo

БЕТОН - II

Как мы и обещали, продолжаем разговор о современных автобетоносмесителях. Очень сильная школа конструирования автобетоносмесителей сформировалась в послевоенные годы в Европе, особенно в Германии. За океаном, в США, как правило, копировали европейские решения, однако параллельно выработали собственную, ни на что не похожую, концепцию компоновки строительных машин такого типа.

Бетоносмесительные мастера

Одной из старейших на мировом рынке фирм по производству автобетоносмесителей является фирма Stetter. Она была основана в начале 1930-х г.г в Баварии в городе Мэмминген (Memmingen). С первых дней своего существования новоявленная фирма специализировалась на производстве бетоносмесительного оборудования.

В 1958 году фирма Stetter устанавливает бетоносмесительный барабан на шасси грузовика. Сегодня компания имеет заводы в Германии, Австрии, США, Бразилии, Китае, Индии и частично владеет Пушкинским машиностроительным заводом (г. Санкт-Петербург).

Миксерам Stetter присваивается индекс AM, после которого следует цифра, обозначающая полезный объём смесительного барабана в кубометрах. За цифрой ставятся либо буквы FHC (говорят о приводе барабана от двигателя шасси), либо буквы SHC (привод барабана от автономного двигателя). В семейство Stetter N-Version входят 6- и 7-кубовые автобетоносмесители, смонтированные на шасси трёхосных грузовиков. Семейство Stetter C-Version потяжелее. Буквой C объединены 8-, 9-, 10- и 12-кубовики на базе автомобильных шасси с колёсной формулой 8 4. Вершиной семейства C является 15-кубовый миксер на специальном пятиосном шасси. Есть у фирмы Stetter и модели на шасси полуприцепов.

■ *Бетоносмеситель от Liebherr на 5-осном шасси Terberg FM 2850*

Достаточно крупным производителем автобетоносмесителей является немецкая фирма Liebherr. Долгое время эта фирма, основанная Гансом Либхерром в 1949 году, являлась производителем самоходных кранов, погрузчиков, экска-

■ *12-кубовый барабан установлен на полуприцепе*

■ *Установка на шасси Татры-815 носит имя Schwing-Stetter*

ваторов и бульдозеров. За полвека из семейного бизнеса компания Liebherr превратилась в транснациональный концерн, которым управляют наследники Ганса Либхерра — Изольда и Вилли Либхерры.

На сегодняшний день в гамме автобетоносмесительного отделения фирмы Liebherr присутствуют восемь типоразмеров миксеров. Открывает модельный ряд автобетоносмеситель HTM 504, который устанавливается на двухосные шасси, а закрывает — миксер HTM 1504 на специальном пятиосном шасси. Нижняя планка полезного внутреннего объёма — 5,95 м куб., а верхняя — 15,3 м куб. Некоторые модели, как, например, 10-кубовик HTM 904, 11-кубовик HTM 1004 и 13-кубовик HTM 1204, могут монтироваться как на шасси автомобилей, так и на шасси полуприцепов. В случае монтажа надстройки на полуприцеп к индексу после цифры добавляются буквы ZA.

Весьма заметным игроком на европейском рынке автобетоносмесителей и автобетонасосов является итальянская фирма CIFA. CIFA — это аббревиатура от “Compagnia Italiana Forme Acciaio”. CIFA была основана 7 июля 1928 года бизнесменом по имени Карло Аусенда (Carlo Ausenda). Всё, что связано с бетоном, стало символом успеха компании, поэтому не удивительно, что первый итальянский автобетоносмеситель и первый итальянский автобетонасос были созданы именно фирмой CIFA.

Современный модельный ряд фирмы CIFA состоит из семи типоразмеров автобетоносмесителей, номинальная вместимость барабанов которых составляет 6, 7, 8, 9, 10, 11 и 12 кубометров бетона. Буквами RHS обозначаются автобетоносмесители с приводом барабана от автономного двигателя, RH — с приводом от двигателя шасси.

■ *6-кубовый миксер фирмы Stetter на шасси КамАЗ-6520*

6-9 кубовые модели 65 / 75 / 85-2R и 95 устанавливаются на трёхосные шасси, а 9-12 кубовые модели 95 / 100 / 110 / 120 и 130 — на четырёхосные.

Несколько лет назад фирма CIFA представила новое поколение своих автобетоносмесителей — SL 9. В сравнении с другими изделиями фирмы CIFA бетоносмесительная установка SL 9 имеет лучшие показатели по соотношению полезный внутренний объём / конструктивная масса. Некоторые внешние детали изготавливаются из пластика. Кроме того, модель SL 9 от всех остальных отличает наличие системы CSD. CSD расшифровывется как Constant Speed Drive (поддержание постоянной скорости). Эта система поддерживает постоянную скорость вращения барабана, независимо от изменения оборотов двигателя шасси.

■ *Неудивительно, что итальянская Cifa устанавливает миксеры на «родное» шасси Astra серии BM*

■ *Теперь в России предлагаются в продаже и китайские бетономешалки, сделанные по лицензии Liebherr*

Одним из самых интересных и молодых игроков европейского (а теперь и отечественного) рынка является компания Saraka из северной Финляндии. Необычность технологии состоит в первую очередь в оригинальной форме смесительного барабана. Он меньшего диаметра, но большей длины, что позволяет существенно понизить центр тяжести автомобиля при такой же загрузке. Выпускается широкая гамма смесителей серии LSB от 7 до 12 (по объему барабанов), устанавливаемых на 3-5осные шасси любых производителей. Собственным «know-how» следует признать систему управления в исполнении «Arctic», а также снабжение машин телескопическими подающими лотками длиной до 10 метров.

Заокеанские миксеры

Хотя техника из-за океана и является пока для нас экзотикой, ее появление в России – вопрос времени. Поэтому

вкратце стоит сказать о необычной схеме миксеров из США. Помимо бетоносмесителей традиционной компоновки там довольно часто встречаются машины, у которых смесительный барабан установлен задом наперед. То-есть приемное отверстие и желоб для выгрузки находятся спереди, над кабиной, причем кабина, как правило, одноместная и располагается по центру. Основными изготовителями специальных шасси для таких бетоносмесителей являются фирмы Advance и Oshkosh. Производством надстроек занимаются, в первую очередь, McNeilus, MTM, Rex.

Тенденции рынка

Тенденция увеличения поставок на российский рынок импортной строительной техники в секторе автобетоносмесителей очевидна. Так, например, по итогам 2006 года доля «иностранцев» в общем объеме продаж в России составила более половины. Причем динамика роста продаж зарубежных автобетоносмесителей становится угрожающей для отечественных компаний.

В 2006 году по сравнению с 2005 годом ввоз техники “из-за бугра” повысился более чем в два раза. Местным производителям приходится конкурировать с бэушными импортными машинами, в том числе даже с «праворульными» японцами. Строители зачастую отдают предпочтение 3-5-летней технике “оттуда”, так как она и по качеству, и по техническим характеристикам превосходит отечественную. Однако в последнее время четко прослеживается тенденция на увеличение закупок новых импортных машин.

Из автобетоносмесителей зарубежного производства отечественные строители отдают предпочтение вместительным машинам, базирующимся на тяжелых 3-4-осных шасси. В России представлены все наиболее известные зарубежные брэнды: европейские Stetter, CIFA, L&T (промышленная группа “IMER”), Liebherr, Reich, турецкий Elkon, корейские Daewoo, Hanwoo и ряд других.

При всем этом продать в России новый импортный автобетоносмеситель не так уж и просто, а потому зарубежные компании, имеющие представительства в РФ, ищут разные пути увеличения реализации продукции. Так, например, Stetter работает по следующей схеме: заказчик покупает шасси, на Пушкинском машзаводе, что под Питером для него изготавливается металлоконструкция смесительной установки, а из Германии поставляется гидравлика, также монтируемая на Пушкинском заводе. Естественно, что по сравнению с комплектным автобетоносмесителем, ввезенным из Германии, такой компромиссный вариант с позиции цены выглядит более предпочтительно. Тем более что есть возможность применения недорогого отечественного шасси.

Liebherr предлагает установку оборудования на шасси не только западных, но и отечественных производителей, в том числе и на полуприцепах. Из всего модельного ряда автобетоносмесителей (6, 7, 8, 9, 10, 12 и 15 м куб.) наибольшим успехом пользуются модели с полезным объемом барабана 8 м куб

Впрочем, каким бы ни был автобетоносмеситель, отечественным или импортным, без бетононасоса на крупной стройке его использование нерационально. В следующий раз мы поговорим именно о них.

Антон МИХАЙЛОВ
Фото из коллекции автора

■ ***Типичный американский бетоносмеситель McNeilus на шасси Mack Granite с тремя подъемными осями***

Маленькие помощники Большого города

Сегодня мы расскажем нашим читателям о специализированной мини-технике, которая, благодаря своим габаритам, способна «просочиться» туда, куда не могут добраться уборочные машины более «крупного плана».

«Мультик»

Уменьшительно-ласкательно от «Мультикар». Этот германский универсальный автомобильчик с «микроскопическим» дизельным силовым агрегатом известен в нашей стране еще со времен СССР. Сначала его делали в ГДР. А при объединении двух «неравных» Германий бывший завод IFA-MULTICAR не развалился, а наоборот – приглянулся «Фольксвагену», который взял его под свой патронаж, модернизировал с легким изменением конструкции существующие микро-грузовики и успешно их производит почти под тем же, очень удачным брендом (изменилась только, конечно же, аббревиатура-приставка) – VW-Multicar. Он, несмотря на свои компактные размеры, составляет вполне достойную конкуренцию другому германскому универсальному грузовому автомобилю аналогичного назначения, но большего класса – мерседесовскому «Унимогу»!

Оснащается различными специальными съемными уборочно-подметальными, поливочными (обычной водой или мыльно-шампуневыми растворами) или пескоразбрасывающим (при зимнем гололеде) устройствами; а также, при необходимости, может использоваться как обычный мини-грузовичок или даже закрытый фургон. Имеет очень комфортабельную двухместную кабину с великолепным обзором.

Из отечественных аналогов можно считать появившуюся от-

носительно недавно специальную уборочную модификацию на основе грузового (но морально – сильно устаревшего и с бензиновым силовым агрегатом) - УАЗа-«головастика». Не берусь судить негативно или позитивно об «Мульти-Уазике», но бывалые «спецтрансовики» утверждают, что данная машина «сыровата». Хотя, вроде, со стороны спецтехника смотрится довольно уверенно оснащенной.

«Беларусик»

Точнее – трактор особо малого класса марки «Беларус-320». Кто его родина-производитель – ясно уже из названия. Хотя «сердце» тракторёнка – итальянское, марки «Ламбардини»; разумеется, дизель (мощностью – 32 л.с.). Максимальная, так называемая транспортная, скорость – 25 км/ч.

Представляет собой базовый трактор с установленными на нем поворотным отвалом и щеточным устройством. Предназначен для очистки проезжей части улиц, площадей, дорог и тротуаров с

твердым покрытием от мусора, свежевыпавшего снега; а также – планирования грунта и «мусорных куч» передним отвалом. Кабина – одноместная. Разумеется, может использоваться и не только как коммунально-уборочный, но и как в своем первоначальном назначении – в сельском хозяйстве.

Почти прямым аналогом до появления «Беларуса-320» можно считать отечественный трактор малого класса марки Т-25 и Т-30 «Владимирец» (чуть большего диаметра колеса на задней оси).

Пылесосик-самоход

Пожалуй, одна из самых интересных и даже поистине уникальных машин коммунальной уборочной мини-техники в нашем обзоре. Причем, во всех аспектах – дизайну, применению, силовому агрегату, конструкции и даже динамико-скоростным характеристикам. Я его специально отложил «на закуску», чтобы рассказать о нем гораздо более подробно, нежели о предыдущих. Называется HAKO Citymaster.

Назначение: специальное транспортное средство/тягач компактных габаритов для использования с несколькими видами съемно-навесного оборудования широкого диапазона применения в коммунальных службах круглогодичного использования. Стандартно оборудован вакуумным всасывающим устройством и бункером для сбора мелкого мусора (диаметр всасывающей трубы – 200мм, объем бункера – 1380л).

Особенности конструкции и трансмиссии: для собственного передвижения имеет так называе-

мый гидростатический привод. То есть – гидравлический насос непосредственно подсоединен через эластичную муфту (не перемещаемую) с коленчатым валом турбодизеля. Гидродвигатель передает вращающий момент на распределительной коробке передач, которая, в свою очередь, передает его на задний мост (либо одновременно на оба – в случае полного привода). Гидромотор и гидронасос оборудованы электропропорциональным управлением. Регулировка осуществляется блоком управления гидростатического привода. Соответствующая напорная сторона контура защищена предохранительным клапаном. Помимо включения в транспортном положении полного привода, задний мост мо-

жет быть еще и дополнительно управляемым.

Конструкция приводного гидродвигателя механизмов - аксиально-поршневой насос переменной производительности (116л/мин при 280 бар) с ассиметричными валами.

Система рулевого механизма – гидростатическое одноконтурное управление без обратной связи (т.е. – усилитель с «чисто» гидравлической трансмиссией). Оба моста имеют цилиндры усилителя рулевого механизма, поэтому в рабочем режиме возможно включение полного привода; в транспортном же – только передний привод. Это переключение выполняется блокирующимся 4/2 путевым клапаном, который управляется электронным блоком. Тормозная система – двухконтурная, с гидроусилителем и управлением тормозной мощностью (зависимый от нагрузки контроллер) по заднему мосту; стояночный – дискового типа, действующий на «раздатку» также к заднему мосту.

Вся конструкция держится не на несущем кузове, а на облегченной нежесткой стальной раме с так называемой приваренной внутренней «лесенкой»; передняя ее часть несколько смещена и отклонена, и имеет четырехточечные шаровые шарнирные соединения для верхнего навесного оборудования.

Кабина: несмотря на «мудреную» трансмиссию, управлять «автопылесосиком» не сложнее... мопеда! А уж комфорт и эргономика двухместной аквариумоподобной кабины с тонированными(!) стеклами сравнимы с аналогичными на легковом автомобиле. Масса регулировок на сиденьях (водительское с пневмоподвесом, пассажирское «попроще» - подпружиненное и оба – анатомической формы!) и рулевой колонке, годных к «машинистам» практически любого роста и телосложения. И это при внутренних ширине/высоте кабины всего метр на полтора, соответственно! Огромные «лопоухие» зеркала обзора, и даже для контроля за работой переднего навесного оборудования. Большой электронный дисплей бортового компьютера всех рабочих систем и режимов уборочной машины. В стандартное оборудование кабины входят также мощная «печка»-кондиционер, ремни безопасности с трехточечным креплением и... автомагнитола со встроенной парой динамиков (и с хорошим звучанием)! Под стать изысканности и головная (наружная) система освещения и световой сигнализации: мощные фары-«глазки» в ультрамодном стиле «хай-тек».

Казалось бы, утилитарная машина, предназначенная для банальной уличной уборки, а как «круто наворочена»?! Не только самое современное оборудование для наведения чистоты улиц и дорог, но и высокому уровню эргономики кабины работающего в ней человека уделено далеко не последнее внимание. Этакое воплощение систем трех «несовместимых» типов автомобиля в одном - универсального по применению в коммунальном хозяйстве, но с очень компактными габаритами и внутреннего «легкового» комфорта в кабине.

Краткие техданные: 4-цилиндровый турбодизель мощностью 85 л.с. и объемом 1,9л (марки «Фольксваген»; кстати, такой же как и на «Мультикаре») в транспортном режиме 3-х тонную(!) машинку способен разгонять ровно до полусотни* километров в час (*на колесах с дорожным протектором с шинами размерности - 225/75 R16 C); до 25-ти задним ходом; в рабочих режимах (вперед-назад) от 0,5 до 15-ти. Габариты машины: длина – 3,75м (4,6м – с установленным щеточным блоком); ширина – 1,3м (без наружных боковых зеркал); высота – 2,0м

(без учета проблескового маячка). Максимально допустимая общая полная масса – 5000кг.

Вместо заключения

Но вот один из самых важных и существенных критериев, который едва ли не напрямую связан с компактными габаритами указанной техники – себестоимость. А она, к сожалению, не столь низка, как можно было бы подумать, глядя на «микроскопические» размеры машин. Особенно, учитывая, что они импортного производства. Поэтому, эта техника доступна для приобретения только крупным профильным предприятиям и организациям. Хотя, конечно, весьма бы пригодилась именно в небольших конторах, хозяйствах (и даже при музейных комплексах с большой парковой территорией); например – при ЖЭКах (и, иже с ними - ЖилКомСервисах), где при своих высоких многофункциональной производительности и маневренности на внутридворовых территориях жилых кварталов эффективно сможет заменить труд сразу нескольких дворников. Похожие машины существовали в советское время, назывались ТУМы – тротуароуборочные машины (только с «нулевым» уровнем комфорта для водителя, да и кабины как таковой зачастую не было у них – руль, педали, мягкое сиденье без спинки(!) и даже без контрольных приборов).

Вот почему сконструировали аналог немецкого «Мультикара» на базе относительно самого дешевого и легкого отечественного грузовика – УАЗа. Наш питерский Кировский завод, Челябинский и Владимирский тракторные заводы осваивают массовый выпуск недорогих мини-тракторов с комплек-тующими полностью российского производства и навесным уборочным оборудованием для служб коммунального хозяйства – как достойная альтернатива белорусскому аналогу с дорогим итальян-ским дизелем.

Евгений НИФАШЕВ,
фото автора

Автор выражает благодарность за помощь в подготовке материала сотрудников СПб ГУДСП «Курортное» г.Сестрорецка (и его филиала в г.Кронштадте).

ГРУЗАВТО
gruzavtogroup
Продажа импортной грузовой техники
Американские тягачи
Европейские тягачи
Прицепы и полуприцепы
Продажа рефрижераторов Schmitz 2007 г. выпуска
Россия, Санкт-Петербург, Московское ш. 21-й км., (в районе виадука с/х «Ленсоветовский»)
Тел.: (812) 324-5217
E-mail: info@gruzavto.ru www.gruzavto.ru

CLASSIFIED

Запчасти и ремонт грузовых а/м ..... стр. 90-95
Автостекла ..... стр. 95
Автономные отопители ..... стр. 95
Оборудование для автосервиса ..... стр. 96
Турбокомпрессоры ..... стр. 96
Грузоперевозки ..... стр. 96
Автоэкпертиза ..... стр. 97
Стартеры, генераторы, радиаторы ..... стр. 97
Колеса, шины, диски ..... стр. 97-98
Эвакуация а/м ..... стр. 98

ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

ООО «ДИЗЕЛЬКОМПЛЕКТ»
РЕМОНТ НАСОС-ФОРСУНОК
ДЛЯ АМЕРИКАНСКИХ ГРУЗОВИКОВ
DETROIT DIESEL
Cummins
CAT Diesel Power
Ремонт любой импортной ДТА
СПб, Таллинская, 7А
т./ф.: (812)444-7183, 445-2169
e-mail: market05@bk.ru www.dta-auto.spb.ru

магазин «ТракАвто»
ЛЮБЫЕ ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
ПОЛУПРИЦЕПОВ И АВТОБУСОВ
ЕВРОПЕЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА
Санкт-Петербург, ул. Васи Алексеева, 21,
тел.: 448-80-55, 448-80-56, 448-80-57
Гудковозерское ш., д. 11/1, тел.: 8-901-318-8097

Энергия
ПРОИЗВОДСТВО
АВТОФУРГОНОВ
РАЗЛИЧНОГО ПРЕДНАЗНАЧЕНИЯ
НА ВСЕ ТИПЫ ШАССИ

ООО "АВТОСЕРВИС"
ТО И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
SCANIA, VOLVO, MAN, KAMAZ
КУЗОВНЫЕ, МАЛЯРНЫЕ РАБОТЫ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ,
ТОКАРНЫЕ И СВАРОЧНЫЕ РАБОТЫ
РЕМОНТ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ
И ПНЕВМОСИСТЕМ,
ШИНОМОНТАЖ, МОЙКА,
РАБОТАЕМ С 9 ДО 21 БЕЗ ВЫХОДНЫХ
СПб, ул. Софийская, д. 78
тел.: 334-32-38, 063
факс: 334-41-59
E-mail: sto3@asmplus.ru
www.asmplus.ru

ТРАНСЛАЙН ООО "Транслайн-СТТ"
РЕМОНТ
ГИДРОБОРТОВ
И ПОДВЕСОК ГРУЗОВИКОВ
КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ
ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ И СПЕЦТЕХНИКИ
тел. 227-73-52, 380-93-63
195027, СПб, Якорная ул., д.14, к.3
www.transline.spb.ru
Официальный Сервисный Центр LIEBHERR

ООО «Пневмо-Сервис»
Ремонт воздушных систем
на грузовиках и прицепах
WABCO
Bendix
KNORR
Haldex
GRAU
BOSCH
• Пневматические тормозные системы
• Пневмоподвеска
Диагностика, ремонт, регулировка, замена, восстановление
Заключаем договора на обслуживание
СПб, Московское шоссе, д. 29
(812) 932-6609, пн.-пт., 9.00-18.00

VOLVO*SCANIA*Mercedes Benz*MAN*IVECO*DAF*RENAULT
АВТОХАОС центр
СПб, Таллинское шоссе, Тавеси, 20
(812)715-33-33
РАЗБОРКА
ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВИКОВ
Колтушское ш., д. Янино, д. 1 (800 м. от КАД)
(812)973-79-00
www.autohaos.spb.ru e-mail: autohaos@peterlink.ru
СКУПКА ГРУЗОВИКОВ (812)973-06-05, 945-77-11

СПб, ш. Революции, д 58А
т./ф.: (812) 225-1274, 716-8900
СКЛАД ОРИГИНАЛЬНЫХ
ЗАПЧАСТЕЙ
SAF SPb

ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВИКОВ И ПРИЦЕПОВ
ОПТ, РОЗНИЦА, ДОСТАВКА
EURO PART
SCANIA VOLVO RENAULT DAF MAN
IVECO FREIGHTLINER, BPW, SAF, ROR
Масла, смазки, фильтры, пластик, светотехника, шины, диски
Санкт-Петербург, пр. Новоизмайловский, 74
т.ф.: (812) 298-1864
т. +7(901) 313-8568
Московская Сортировка, д. 7
т.ф.: (812) 380-4024
д. 74

РОТАРОВ ГРУЗОВОЙ СЕРВИС
Сварка аргоном
Компьютерная диагностика MB
Ходовая часть
Электрооборудование
Воздушные системы
Агрегатные работы
СПб, пр. 9-го Января, 21
тел./факс: (812) 772-8474, 906-4047
e-mail: potapov@gruz-service.ru www.gruz-service.ru

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

АВТОПЛАСТИК
Ремонт пластиковых элементов кузова:
- бамперов (пластик, стеклопластик)
- стеклопластиковых элементов большегрузных автомобилей и их покраска
- радиаторов, корпусов фар
- аэрографии
ул. Днепропетровская, д. 10
т. 966-6547, 8-911-911-2633

РЕМОНТ ГРУЗОВИКОВ
ОТЕЧЕСТВЕННОГО И ИМПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА
СПЕЦТЕХНИКИ И ПОЛУПРИЦЕПОВ
ДВИГАТЕЛЕЙ
Коломяжский пр., 10
т.: 8-911-214-8354, 573-8116, 393-5844

ЦЕНТР АВТОЗАПЧАСТЕЙ
Запчасти для автомобилей:
ЗИЛ, ЗИЛ-130, 4331, ЗИЛ-Бычок, ГАЗ, ГАЗель
БОЛЬШОЙ АССОРТИМЕНТ
193230, Санкт-Петербург, Октябрьская наб., 44
тел.: 325-5871, тел./факс: 325-5875

ПарнасАвтоКомплекс РЕМОНТ ГРУЗОВИКОВ И ПРИЦЕПОВ
Санкт-Петербург, пр. Культуры, 42 т.: 449-0584, 449-0589
SCANIA•VOLVO•MERCEDES•КАМАЗ
РЕМОНТ КПП, АГРЕГАТОВ, РЕДУКТОРОВ
КАЧЕСТВЕННО•БЫСТРО! ГАРАНТИЯ 6 МЕСЯЦЕВ
с 8-00 до 20-00 без выходных www.parnasautocomplex.ru

ТО и ремонт импортных грузовиков
Mercedes Benz VOLVO SCANIA MAN IVECO DAF
центр технического обслуживания "СЕВЕРНЫЙ"
СПб, Коломяжский пр., 10 тел.: 98-285-98

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ ДЛЯ СОЧЛЕНЁННЫХ САМОСВАЛОВ (ДАМПЕРОВ), ПОГРУЗЧИКОВ И ЭКСКАВАТОРОВ VOLVO и AKERMAN:
SLP
ESCO
ДорСтройДетали

Магазины "Драйвер" "DRIVER"
ЗАПЧАСТЕЙ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ ИНОМАРОК
drivertruck@mail.ru
ПЛАСТИК, ОПТИКА ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ
1. С-Пб, промзона Шушары, стоянка «Руслан»
2. С-Пб, с/х Ленсоветовский, стоянка «Европа-Авто»
тел.: (812) 373-1947, 8-921-899-1913

ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Ремонт топливной аппаратуры
ТНВД
■ Диагностика, ремонт, в том числе с ЭДС и Евро 2.
■ Снятие, установка, регулировка и ремонт форсунок, насос-форсунок.
■ Common Rail
SCANIA DAF IVECO VOLVO MAN
КОМПЛЕКС УСЛУГ ЗА ОДИН ДЕНЬ
ООО "Дизель мастер", Московское шоссе, 13а
тел.: +7(812) 715-7950 т./ф.: (812) 373-9348

РЕМОНТ ТОПЛИВНОЙ АППАРАТУРЫ
SCANIA DAF VOLVO MAN IVECO
АСС
982-25-53, 982-38-62
- КОМПЬЮТЕРНАЯ ДИАГНОСТИКА
- РЕМОНТ НАСОС-ФОРСУНОК
- РЕМОНТ ТНВД евро 2, С ЭДС

РАЗБОРКА ГРУЗОВИКОВ ИМПОРТНЫХ
на "Горке"
Мурманское ш., 24 км, пос. Разметелево, у кафе "Горка"
т. (812) 716-4788, 8(911)722-8429
Скупка битых грузовиков www.mitez-rus.spb.ru

ДОГМА
АКСЕССУАРЫ СВЕТОТЕХНИКА
ОПТ-РОЗНИЦА
КОМПЛЕКТУЮЩИЕ к грузовым иномаркам
ШИРОКИЙ АССОРТИМЕНТ
e-mail: dogma_cx@mail.ru Тел./факс - (812) 541-9151
Санкт-Петербург, Пискаревский пр., д.59, павильон N4

Гамма Транс Сервис
gtservice@pochta.ru www.gtservice.com
Ремонт грузовиков
VOLVO SCANIA DAF IVECO MAN
Ремонт прицепов
SAF
т./ф.: 335-78-97
т.: 8-921-345-14-25
Ремонт двигателей
198096, Санкт-Петербург
Дорога на Турухтанные острова, 18, корп. 4
(въезд с дороги в Угольную гавань)

ЗАПЧАСТИ
ТЯГАЧЕЙ derex@list.ru ПРИЦЕПОВ
ул. Краснопутиловская, д. 67, 449-31-88, 449-31-89

КВС-АВТО
truma
ГАЗОВЫЕ АВТОНОМНЫЕ ОТОПИТЕЛИ
ТАХОГРАФЫ
УСТАНОВКА
РЕМОНТ
ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ
ПРОДАЖА
МОНТАЖ
СЕРВИС
г. СПб, Октябрьская наб., 32, тел.: 971-7394, 337-5119
г. Пермь, тел.: +7(921)218-9658; г. Иркутск, тел.: +7(902)511-6766
г. Тверь, тел.: +7(910)647-1169

703-15-15
www.euroauto.ru
EURO AUTO
Магазин запчастей для грузовиков:
332-5821
320-3087, 970-6297
449-7226
Разборка грузовиков:
320-3088, 268-3716, 873-2530
337-5587
332-5821

ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

SCHOMÄCKER

Корона Авто

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) 703-48-83, Т. +7-901-302-27-42

office@korona-auto.spb.ru

ООО "Лариса"

Ремонт автомобилей SCANIA

Грузовой эвакуатор

Скидки постоянным клиентам

СПб., ул. Сабировская, 41

тел. (812) 320-0236

VOLVO SCANIA БАЛТКАМ

ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ И ПРИЦЕПОВ ЕВРОПЕЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА Т.: (812) 327-65-20

ООО "ТЕХТРАНС"

автофургоны

изготовление ремонт

кузовной ремонт, покраска

тел.+79219043060 тел/факс (812)3888069

www.teh-trans.ru e-mail: mail@teh-trans.ru

MF ФИЛЬТРЫ ДЛЯ ЕВРОПЕЙСКОЙ И АМЕРИКАНСКОЙ ГРУЗОВОЙ ТЕХНИКИ

ТД Санкт-Петербург

ТД Москва

VOLVO DAF IVECO MAN SCANIA

Автозапчасти

г. Псков 8 (8112) 727-727 8 (8112) 728-727

FREIGHTLINER БАЛТКАМ

ЗАПЧАСТИ ДЛЯ АМЕРИКАНСКИХ ГРУЗОВИКОВ Т.(812) 327-66-20 и 320-17-84

Ремонт грузовых автомобилей и полуприцепов европейского и американского производства

Петергофское шоссе, 75

тел. 8-901-306-06-09

SCANIA

Техническое обслуживание и ремонт автомобилей SCANIA

Запчасти в наличии и на заказ для автомобилей SCANIA

www.scania-pter.ru

Санкт-Петербург, ул. Электропультовцев, д. 7

тел.: (812) 970-17-22

АВТОСЕРВИС

ДЕБЕР АВТО

Ремонт грузовых автомобилей

Полюстровский пр.41,к.2 +7(812) 226-2505

РЕМОНТ импортных ПРИЦЕПОВ

BPW, ROR, SAF и др.

ТЯГАЧЕЙ

Volvo, Scania — двигателей, КПП, электрики

ЗАПЧАСТИ

с/х Ленсоветовский, Московское шоссе, 233, лит. Ж

т. 746-45-33, 746-48-30, 746-44-13

E-mail: newcom-spb@mail.ru

НОВОЕ КАЧЕСТВО ФИЛЬТРАЦИИ

EUROELEMENT

Производство фильтров для грузового транспорта и спецтехники

ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

АВТОНОМНЫЕ ОТОПИТЕЛИ

Телефон
отдела рекламы
712 22 75

АВТОСТЕКЛА

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ АВТОСЕРВИСА

ООО "Сервис Индустрия СПб"
ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ АВТОСЕРВИСА
МЫ ПРЕДЛАГАЕМ:
SICAM, HOFMANN, JULIANO, ALLEGRO
+ лучшие отечественные производители
ВЫБОР ЗА ВАМИ!
МОНТАЖ, ГАРАНТИЙНОЕ И ПОСЛЕГАРАНТИЙНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
СПб, ул. Литовская, 16
E-mail: odae@weetcall.net
www.si.com.ru
тел. 8-901-303-1962
(812) 331-2388
тел./факс (812) 295-1381

СТОРМ
ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ АВТОСЕРВИСА
ПРОИЗВОДСТВО ПРОДАЖА МОНТАЖ ЗАЛИВКА РЕМОНТ

ТЕХЦЕНТР
ИНСТРУМЕНТ И ОБОРУДОВАНИЕ
Санкт-Петербург, Лиговский пр. 256
тел.: (812)388-36-32, (812)388-58-08
WWW.T256.RU, e-mail: info@t256.ru
ОКРАСОЧНО-СУШИЛЬНЫЕ КАМЕРЫ
ДЛЯ ГРУЗОВЫХ И ЛЕГКОВЫХ АМ
КОМПРЕССОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
ШИНОМОНТАЖНЫЕ И БАЛАНСИРОВОЧНЫЕ СТЕНДЫ
ГАРАНТИЯ 2 ГОДА
ВЕСЬ СПЕКТР ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ АВТОСЕРВИСОВ

ГАРО
Весь спектр оборудования для обслуживания грузовых автомобилей и спецтехники
СПб, пр. Обуховской обороны, д. 39
т./ф.: (812) 365-1940, т.: 983-1291
www.garo.co garospb@mail.ru

ТУРБОКОМПРЕССОРЫ

ТУРБО-ПИТЕР
ТУРБОКОМПРЕССОРЫ
ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ И ИМПОРТНЫЕ
РЕМОНТ И ПРОДАЖА
7000 рублей
Более 4000 наименований
Гарантия 12 месяцев
Россия, Санкт-Петербург
Арсенальная наб., д. 3
e-mail: tra@inbox.ru
www.turbopiter.ru
тел. (812) 327-45-03
тел./факс (812) 292-43-53

ТУРБО-СПБ
ТУРБОКОМПРЕССОРЫ
ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ И ИМПОРТНЫЕ
РЕМОНТ И ПРОДАЖА
7000 рублей
Более 4000 наименований

BR Turbo
ТУРБОКОМПРЕССОРЫ
Garrett
Schwitzer
KKK
Holset
iHi
Mitsubishi
ООО "БР Турбо", Санкт-Петербург
Московское шоссе, 48
тел.: (812) 702-2663
тел./факс: (812) 571-3577
www.brturbo.ru

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

ГРУЗОВОЙ ТЕРМИНАЛ "РУСЛАН"
ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ
перевозим с радостью
www.gtr.su
ООО "ТАЙМЫР"
(812) 373-02-94
(812) 373-36-23
ООО "БИЗНЕС ТРАНС"
(812) 373-19-69
ООО "РУСЛАН-ТРАНС"
(812) 373-30-16
(812) 373-19-96
ЧП ВЕРЕСТ
(812) 373-79-90
(812) 373-19-00

СТАРТЕРЫ, ГЕНЕРАТОРЫ, РАДИАТОРЫ

АВТО СПУТНИК
МАГАЗИН
тел: 378-54-54
РАДИАТОРЫ
Новые и восстановленные для импортных грузовиков
СЕРВИС
– Ремонт радиаторов
– Webasto установка и ремонт
– Сварка в аргоне
т.: (812) 378-65-63, 378-62-01, 973-57-41
СПб, Бакейная ул., 38, с 9 до 21 без вых.
e-mail: info@spunik-service.ru www.spunik-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, 314-8696, 970-2444
Ксаакиевская пл., ул. Якубовича, д. 2 • 9⁰⁰ - 21⁰⁰ без выходных
www.starter.ru e-mail:spb@starter.ru

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
на грузовики автобусы
334 06 31
973 32 21
Салова, 70 «ГАММА»

АВТОЭКСПЕРТИЗА

Автоэкспертный Центр ООО "ТРИО"
ОЦЕНКА УЩЕРБА ЛЮБЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ПОСЛЕ ДТП
ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ
СПб, ул. Кирочная, 80
тел.: 578-0423, 578-3125, 578-0457

www.eksin.ru startservis@mail.ru
Ремонт, продажа, обмен • Комплектующие • Покупка б/у
Гарантия, сервис • Полная диагностика (бесплатно)
СТАРТЕРЫ
СТАРТ СЕРВИС
ГЕНЕРАТОРЫ
ДЛЯ ИНОМАРОК
ГРУЗОВЫХ, СПЕЦТЕХНИКИ, ЛЕГКОВЫХ
СПб, Шушары, А/С "Бадаево" тел.: (812) 116-65-97
СПб, Тележная, 37, тел./факс: (812) 271-18-07
ул. Энергетиков, 65, тел.: (812) 970-51-44

РАДИАТОРЫ
ВСЕХ СИСТЕМ ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И СПЕЦТЕХНИКИ
НОВЫЕ И ВОССТАНОВЛЕННЫЕ
• В Т. Ч.: ОСНОВНЫЕ РАДИАТОРЫ
• ИНТЕРКУЛЕРЫ
• РАДИАТОРЫ КОНДИЦИОНЕРОВ
• РАДИАТОРЫ ОТОПИТЕЛЕЙ
термомуфты
(812) 375-3452, 939-7684, 969-9761, 379-11-70

Адрес редакции:

Санкт-Петербург ул.Роменская, д.10, лит. Е

Телефон отдела рекламы

712-22-75

КОЛЕСА, ШИНЫ, ДИСКИ

ШИНЫ для СПЕЦТЕХНИКИ
JCB
TEREX
KOMATSU
VOLVO
CATERPILLAR
LIEBHERR
ООО "АВАНТЕК"
194100, С-Пб, ул. Литовская, 16
(812) 324-7485, 295-1792
8-921-895-2707

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР
1001 ШИНА
BRIDGESTONE
Firestone
ГРУЗОВЫЕ ШИНЫ • ДИСКИ • МОНТАЖ
НОВЫЕ • Б/У • НАВАРКА
Московское шоссе, д. 29, корп. 2,
тел. (812) 382-6486, 382-8488
www.1001shina.ru 1001shina@mail.ru

СТАРТ
ШИНЫ
ГРУЗОВЫЕ
336-9280
299-0954
GOODYEAR
FULDA
Sava
ШИНОМОНТАЖ

Колесный Рай
ШИНЫ
ГРУЗОВЫЕ
НОВЫЕ
МОСКОВСКИЕ
Б/У
ДИСКИ
ШИНОМОНТАЖ
Санкт-Петербург, ул. Кубинская, 78 корп. 4
т.: 8-901-336-37-98, (812) 723-00-19, т./ф.: (812) 370-43-36

Auto Futura
10 ЛЕТ НА РЫНКЕ
официальный дистрибьютор компаний
NOKIAN TYRES, Matador, Continental, Petlas в России
ШИНЫ
ГРУЗОВЫЕ
СПЕЦИАЛЬНЫЕ
nokian TYRES
Continental
Matador (Словакия)
petlas
Поставки по всей России
опт. (812) 600-67-88(89) www.auto-futura.ru

ООО "ТРАК ТАЕРС"
НАВАРКА
Импортных грузовых
автопокрышек холодным способом
295/80R22.5 -
315/80R22.5 -
385/65R22.5 -
4 800 руб.*
* - привезите любой импортный колесо в зачет
(R16,5; R17,5; R19,5; R20; R22,5; R24,5; R25)
Материалы лучших зарубежных производителей
СПб, ул. Фрунзовая, 26 тел.: (812) 567-39-91, 935-61-33

ЭВАКУАЦИЯ

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

Эвакуация
грузовых и легковых
(до 2-х одновременно)
автомобилей, автобусов,
спецтехники
РОССИЯ, ЕВРОПА,
СКАНДИНАВИЯ
Тел: (812) 601 0600, +7 911 717 0000
www.llastu.ru mail@llastu.ru
ЗАО „Лектрансавто"

Россия, Скандинавия, Европа
Эвакуация
любых
грузовых,
легковых а/м,
автобусов
ЗАО «БАРС»
www.zao-bars.narod.ru
24 часа
+7-901-3-000-000

ЭВАКУАЦИЯ
+(812)927-66-76
ГРУЗОВЫХ МАШИН
И АВТОБУСОВ
+7(812)927-66-76