ГРУЗАВТО
gruzavtogroup
Сервисный Центр

196626 Г. Санкт-Петербург, пос. Ленсоветовский, Московское шоссе, дом 233, Литер «З»

Ремонт и обслуживание:
- Автомобилей США, всех марок
- Автомобилей марки DAF
- Прицепов, всех марок

Тел: +7 812 333 5085
Тел: +7 911 926 2663

FREIGHTLINER VOLVO Peterbilt KENWORTH DAF

Большой склад оригинальных запасных частей

Для а/м США Тел: +7 812 333 5083
Для а/м Европа Тел: +7 812 333 5082
DAF оригинал Тел: +7 812 333 5082

Эвакуация грузовых автомобилей
24 часа в сутки
Тел +7 911 70 777 22

Автомобили и прицепы, новые и с пробегом

Тел: +7 911 939 7395
+7 812 324 5217

Тел: +7 812 333 5081
www.gruzavto.ru

Качество, которому можно доверять

РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ БЕСПЛАТНО

5 (67) МАЙ 2009

ГРУЗАВТОИНФО

ГРУЗОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ В ДЕТАЛЯХ

Новое имя - Hino

Top class – всегда «топ класс»

Двойной портрет в служебном интерьере

Электрические «телеги»

Уважаемые Дамы и Господа!

База адресной доставки по Санкт-Петербургу и России обновляется. Поэтому убедительная просьба к подписчикам журнала и тем, кто только собирается ими стать: разборчиво заполнить и выслать купон на подписку по факсу (812) 712-2275 или на электронный адрес adv@gruzavto.ru

Компания _____

Сфера деятельности _____

ФИО получателя _____

Должность _____

Почтовый адрес: Индекс ☐☐☐☐☐☐

Город _____

Улица _____

Дом _____ Корпус _____ Офис _____

Телефон _____ Факс _____

e-mail _____

*рассылка осуществляется за счет издательства

ГРУЗАВТО
gruzavtogroup

Сервисный Центр

Мы осуществляем следующие виды работ

Ремонт двигателей Cummins, DD, Cat, DAF, Inter
Ремонт карданных валов
Ремонт КПП, редукторов, навесного оборудования
Ремонт тормозных и электронных систем Bendix, Knorr-Bremse, Wabco, Haldex.
Диагностика и ремонт топливной аппаратуры
Компьютерная диагностика
Ремонт ходовой части
Ремонт ГУРов
Полный ремонт автомобилей марки DAF

Мы представляем следующие группы запасных частей

Части двигателя
Ремни
Фильтры
Поршневые группы
Ремкомплекты двигателей
Турбины
Топливная аппаратура
Элементы ГРМ

Части Трансмисси
ПГУ сцепления
Элементы сцепления
Элементы КПП

Тормозные части
Тормозные суппорты
Тормозные рычаги
Тормозные барабаны
Тормозные колодки
Тормозные диски
Тормозные накладки

Тормозные пневмосистемы
Воздушные соединители
Соединительные головки
Соединительные шланги
Воздушные резервуары
Тормозные камеры
Энергоаккумуляторы
Клапаны воздушные
Компрессоры
Четырех контурные клапаны
Осушители воздуха
Регуляторы тормозных сил
Клапаны подвески
Перепускные клапаны
Краны управления прицепом
Ограничительные клапаны
Прицепные тормозные краны

Электронные системы и их части
Системы ABS, EBS, ECAS, TEBS

Электрические части
Стартеры
Генераторы
Электрические кабели
Фары, фонари
Соединители

Элементы подвески
Подшипники
Пневморессоры
Амортизаторы
Стремянки
Рессоры
Ступицы
Сальники

Диагностическое оборудование
- для дискового тормоза
- для электронных систем

И многое другое

Как к нам проехать

Двигаясь из СПб в сторону Москвы, за постом ГАИ на территории совхоза Ленсоветовский, повернуть налево сразу за регулируемым пешеходным переходом (за автобусной остановкой). На следующем повороте повернуть направо и двигаться по дороге до СЦ «Груз Авто».

Тел: +7 812 333 5081
www.gruzavto.ru

Качество, которому можно доверять

СИЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ДЛЯ САМЫХ СИЛЬНЫХ

VFS
ФИНАНСИРОВАНИЕ ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Лучшие коммерческие автомобили Volvo в диапазоне от 240 л.с. до самого мощного грузовика в мире Volvo FH16 700 л.с.

Лучший сервис от Калининграда до Владивостока с самой сильной профессиональной подготовкой механиков.

Сильное и эффективное лизинговое предложение от ООО «ВФС Восток».

Грамотное и оперативное консультирование.

Сделайте рациональный выбор!
Доверьтесь лидеру рынка!

У нас есть еще сильные аргументы в запасе.
Подробности по телефону ЗАО «Вольво Восток»
+7 (495) 961-10-30

реклама

VOLVO TRUCKS. СОЗДАВАЯ БУДУЩЕЕ
www.volvotrucks.ru

VOLVO

[СЛОВО РЕДАКТОРА]

Потеплело?

Наконец, и увидели мы весну. Да еще какую! Неплохой подарок сделала природа к майским праздникам.

И мы, собственно, пытаемся не отставать и радовать читателей эксклюзивными и просто интересными материалами.

Например, о новом игроке на рынке грузовых автомобилей –компании «Hino». Кто-то подумает: - опять китайцы - и будет неправ. Ведь «Hino» - одна из старейших японских марок, в данный момент принадлежащая компании “Toyota”. В номере представлены два грузовика – легкого (300 серия) и среднего класса (500 серия).

Нишу «эксклюзив» в этом месяце заняли тандем из тягача MAN TGX и полуприцепа, производства специализированной фирмы Pezzaioli, оборудованного всеми мыслимыми удобствами и предназначенного для перевозки животных.

Перемены произошли не только в погоде, но и в крупных компаниях. С 1 апреля 2009 на должность генерального директора компании «Скания Русь» был назначен Ханс Тарделл, интервью с которым вы прочитаете на страницах журнала.

В общем без интересных материалов мы, в который раз, наших читателей не оставляем.

До встречи летом, господа.

redactor@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:
Леонид Круглов
Дизайн и верстка
Кирилл Раевский
Руководитель отдела рекламы:
София Володина
Отдел рекламы:
Евгений Карасев,
Лидия Тарасова
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 28.04.2009
Распространяется бесплатно

ПИТЕРТРАКЦЕНТР
официальный дилер

Отдел продаж автомобилей:
тел. (812) 326-46-89

Отдел запасных частей:
тел. (812) 326-46-92

Сервисная станция:
тел. (812) 326-46-81

Магазин запчастей
СПб, п. Шушары,
стоянка "Руслан",
тел. 8 (921) 423-73-68

Продажа в рассрочку.
Автомобили в наличии – новые и с пробегом

195027, Санкт-Петербург, ул. Магнитогорская, 17 А
многоканальный телефон: (812) 603-23-33
www.iveco-ptc.spb.ru iveco.ptc@mail.ru

IVECO

НОВОРОССИЙСК
ПИТЕРТРАКЦЕНТР
тел. (8617) 67-23-63

ПЕРМЬ
ЕвроСтерСервис
тел. (342) 294-52-31

КИРОВ
КИРОВТРАКЦЕНТР
тел. (8332) 38-54-44

НОВОСИБИРСК
СИБИРЬТРАКЦЕНТР
тел. (383) 334-00-20

СУРГУТ
СургутТраккерСервис
тел. (3462) 223-608

УЛЬЯНОВСК
СПЕЦТРАКЦЕНТР
тел. (8422) 691-939

[СОДЕРЖАНИЕ]

[ЛЕНТА НОВОСТЕЙ] 6

[ПРИЦЕПЫ]

Новинка на рынке полуприцепов 14

[БЕЗОПАСНОСТЬ]

Безопасность – забота номер один.....16

[ПРЕЗЕНТАЦИЯ]

Новое имя – Hino 20

[ПОДИУМ]

Хрюшки в срок.....28

[ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКТ]

С заботой о двигателе 38

[ДЕТАЛЬНЫЙ РАЗГОВОР]

Двойной портрет в служебном интерьере 40

И снова Москва, и снова Iveco 44

[АВТОБУСЫ]

Top class – всегда «топ класс» 48

[ХРОНОГРАФ]

Электрические «телеги».....56

[CLASSIFIED].....58

Филиал ООО «МАН Автомобили Россия»
Санкт-Петербург
Ул. Воздухоплавательная, 19

(812) 449 52 52
www.man-spb.ru

MAN

Седельный тягач MAN TGX 18.400 4x2 BLS

- Двигатель D2066LF37 – 400 л.с.
- EBPO 4
- Коробка передач ZF 16 S 222 DD
- Топливный бак: 910 л. справа
- Системы ABS, ASR
- Кабина XLX, 2 спальных места
- Допустимая нагрузка на седло: 11 т.

Седельный тягач MAN TGS 18.360 4x2 BLS

- Двигатель D2066LF38 – 360 л.с.
- EBPO 4
- Коробка передач ZF 16 S 222 DD
- Топливный бак: 600 л. справа
- Системы ABS, ASR
- Кабина L, 1 спальное место
- Допустимая нагрузка на седло: 11 т.

Седельный тягач MAN TGA 18.480 4x2 BLS

- Двигатель D2876LF12 – 480 л.с.
- EBPO 3
- Коробка передач ZF 16 S 232 DD
- Топливный бак: 910 л. справа
- Системы ABS, ASR
- Кабина XLX, 2 спальных места
- Допустимая нагрузка на седло: 11 т.

Седельный тягач MAN TGA 19.390 4x2 BLS-WW

- Двигатель D2066LF02 – 390 л.с.
- EBPO 3
- Коробка передач ZF 16 S 222 DD
- Топливный бак: 600 л. справа
- Системы ABS, ASR
- Кабина LX, 2 спальных места
- Допустимая нагрузка на седло: 12 т.

Седельный тягач MAN TGA 18.480 4x2 BLS

- Двигатель D2876LF12 – 480 л.с.
- EBPO 3
- Коробка передач ZF 16 S 232 DD
- Топливный бак: 600 л. справа
- Системы ABS, ASR
- Кабина L, 1 спальное место
- Допустимая нагрузка на седло: 11 т.

Седельный тягач MAN TGA 19.390 4x2 BLS-WW

- Двигатель D2066LF02 – 390 л.с.
- EBPO 3
- Коробка передач ZF 16 S 222 DD
- Топливный бак: 600 л. справа
- Системы ABS, ASR
- Кабина L, 1 спальное место
- Допустимая нагрузка на седло: 12 т.

Специальная лизинговая программа от MAN | Finance

Самосвал MAN TGA 33.350 6x4 BB-WW

- Двигатель D2066LF03 – 350 л.с.
- Коробка передач ZF 16 S 182 OD
- Топливный бак: 300 л. Справа
- Кузов: Meiller 15 м³
- Грузоподъемность ок. 21 т.
- Толщина днища - 8 мм, боковые стенки - 6мм
- Обогрев кузова за счет выхлопных газов

MAN TGM 18.280 4x2 BB

- Двигатель D0836LFL41 – 280 л.с.
- Коробка передач ZF 9S-1310 OD
- Топливный бак: 2x200 л. справа
- Кабина L, 1 спальное место
- Пластиковый кузов, производство «Мосдизайнмаш»
- Размеры кузова: длина – 7 600
- ширина - 2 550; высота – 2 350
- Объем кузова 43,9 м³

MAN TGL 12.180 4x2 BB

- Двигатель D0834LFL41 – 180 л.с.
- Коробка передач ZF 6S-850
- Топливный бак: 200 л. справа
- Кабина «С», без спального места
- Пластиковый кузов, производство Gugginmos
- Размеры кузова: длина – 6 150; ширина - 2 550; высота – 2 350
- Объем кузова 33 м³

Техника	Валюта	Срок лизинга (мет)	Стоимость техники (вкл. НДС)	Предоплата (10%)	Ежемесячный лизинговый платеж*
TGA 33.350 6X4 BB-WW	Евро	3,5	103 000	15 450	2 866
TGM 18.280 4X2 BB	Евро	3,5	87 600	13 140	2 504
TGL 12.180 4X2 BB	Евро	3,5	67 200	10 080	1 831

*данный лизинговый платеж включает страхование КАСКО с безусловной франшизой 1000 Евро и налог на имущество

Седельный тягач MAN TGA 19.350 4x2 BLS-WW

- Двигатель D2066LF03 – 350 л.с.
- EBPO 3
- Коробка передач ZF 16 S 222 DD
- Топливный бак: 600 л. справа
- Системы ABS, ASR
- Кабина L, 1 спальное место
- Допустимая нагрузка на седло: 12 т.

Седельный тягач MAN TGS 33.440 6x4 BLS

- ДвигательD2066LF36 – 440 л.с.
- EBPO4
- Коробка передач ZF 16 S 222 OD
- Топливный бак: 400 л. справа
- Системы ABS, ASR
- Кабина L, 1 спальное место
- Допустимая нагрузка на седло: 23 т.

Седельный тягач MAN TGA 33.480 6x4 BBS-WW

- Двигатель D2876LF12 – 480 л.с
- EBPO 3
- Коробка передач ZF 16 S 252 OD
- Топливный бак: 400 л. справа.
- Система ABS, барабанные тормоза
- Кабина L, 1 спальное место
- Допустимая нагрузка на седло: 24 т.

Автобетоносмеситель MAN TGA 41.480 6x4 BB-WW

- Двигатель D2876LF12 – 480 л.с.
- Коробка передач ZF 16 S 252 OD
- Топливный бак: 300 л. справа
- Барабан: Liebherr HTM 1004
- Рабочий объем 10 м³
- Фактический объем 11,1 м³
- Геометрический объем 17,6 м³

Самосвал MAN TGA 40.480 6x4 BB-WW

- Двигатель D2876LF12 – 480 л.с.
- Коробка передач ZF 16 S 252 OD
- Топливный бак: 300 л. справа
- Кузов: WIELTON 19 м³
- Грузоподъемность ок. 27 т.
- Толщина днища - 8 мм, боковые стенки - 6 мм
- Обогрев кузова за счет выхлопных газов

Самосвал MAN TGA 41.480 6x4 BB-WW

- Двигатель D2876LF12 – 480 л.с.
- Коробка передач ZF 16 S 252 OD
- Топливный бак: 300 л. справа
- Кузов: WIELTON 19 м
- Грузоподъемность ок. 27 т.
- Толщина днища – 8 мм, боковые стенки – 6 мм
- Обогрев кузова за счет выхлопных газов

Goodyear и Scania

Компания Scania, один из ведущих мировых производителей грузовых автомобилей и автобусов, первой одобрила для использования на первичную комплектацию новые шины Goodyear для рулевых осей грузовиков, которые дают пользователям ряд ценных преимуществ. В рулевой шине Goodyear Marathon LHS II размером 375/50R22.5, представленным компанией, реализована технология AirMax, позволяющая увеличить объем воздуха внутри шины без увеличения ее диаметра. Это дает целый ряд преимуществ в использовании, включая увеличенную грузоподъемность, сокращение повреждений дорожного полотна и затрат на эксплуатацию.

Scania входит в число крупнейших автопроизводителей, предпочитающих использование шин, способных улучшить рабочие качества автомобилей. Так, ранее Scania одобрила шину для рулевой оси Goodyear Ultragrip WTS размером 355/50-R22.5, специально разработанную для зимних условий. Утверждение шин нового размера в качестве заводского оборудования – бесспорное подтверждение потребностей и преимуществ подобных инновации для транспортной отрасли.

Шина Marathon LHS II размера 375/50R22.5 обеспечивает уникальное сочетание 8-тонной грузоподъемности, полной совместимости с автомобилями с низким шасси, а также высокие показатели пробега, что значительно расширяет возможности грузовых автомобилей. Кроме того, в новой шине реализована технология Goodyear FuelMax – представляющая собой уникальное сочетание дизайна и используемых материалов, созданных для дальних грузовых перевозок. Это позволяет улучшить показатели потребления топлива, характеристики торможения на влажном дорожном покрытии, а также увеличить пробег и сократить уровень выбросов CO_2 в атмосферу.

Marathon LHS II, впервые представленная в данном размере, была выпущена на рынок компанией Goodyear и удачно дополняет успешную модель Marathon LHS II в размере 355/50R22.5, в которой также используются технологии AirMax. Благодаря тому, что владельцы грузового транспорта заинтересованы в простых и в то же время эффективных решениях и стремятся к рациональному использованию средств, шинами Marathon LHS II 375/50R22.5 уже оборудовано большое количество грузовых автомобилей.

Дополнительным преимуществом шинной новинки является возможность нарезки. Это означает повышение эффективности затрат автопредприятия в течение всего срока эксплуатации.

Автомобиль Volkswagen Caddy EcoFuel участвует в автопробеге газобаллонных автомобилей «Голубой Коридор»

Торжественный старт автопробега был дан 17 апреля. Колонна автомобилей-участников отправилась из Москвы в Ростов-на-Дону, где в рамках III Донского нефтегазового конгресса пройдет основной этап автопробега. Марку Volkswagen Коммерческие автомобили будет представлять модель Caddy EcoFuel.

Мероприятие призвано привлечь внимание автопроизводителей, представителей средств массовой информации и широкой общественности к природному газу, как к наиболее дешевому и экологически безопасному топливу. В это раз “Голубой коридор” пройдет по маршруту “Москва – Ростов-на-Дону – Краснодар – Новороссийск – Сочи”. Европейские автолюбители уже успели оценить вклад марки «Volkswagen Коммерческие автомобили» в развитие газового транспорта – Caddy EcoFuel, работающий на природном газе, стал самым продаваемым автомобилем в Германии в 2008 году.

Caddy EcoFuel – это заводская разработка марки Volkswagen, предназначенная для работы на природном газе. Газобаллонное оборудование устанавливается квалифицированными техническими специалистами завода Volkswagen AG. Двигатель этой модели, объемом 2.0 л и мощностью 109 л.с., специально разработан для высокоэффективной работы на природном газе, что положительно сказывается на ходовых качествах и безопасности эксплуатации автомобиля. В случае отсутствия газозаправочной станции поблизости, Volkswagen Caddy EcoFuel может двигаться на бензине, которым заправляется дополнительный бак на 13 литров. Таким образом, суммарный запас хода Caddy EcoFuel составляет более 500 км.

Организаторы автопробега – ОАО “Газпром”, ООО “ВНИИГАЗ” и Национальная Газомоторная Ассоциация – подчеркивают, что использование природного газа в качестве автомобильного топлива является современной мировой тенденцией по улучшению экологической обстановки и сокращения эксплуатационных затрат на транспорте.

ЦЕЗАРЬ САТЕЛЛИТ

Логистическая система CS Logistic — Web-мониторинг транспортных потоков

Система CS Logistic — это:

- Контроль в режиме реального времени передвижения каждой единицы автопарка по параметрам местонахождения, маршрута, скорости, времени, пробега, расхода топлива и распределения нагрузки
- Логистическая оптимизация работы транспортных средств

Система CS Logistic позволяет оптимизировать работу службы маршрутных такси и автобусов; компаний, предоставляющих автомобили в прокат; службы доставки товаров; торговых представителей; строительной и специальной техники; службы безопасности ЧОПов; банковской службы инкассации; грузоперевозчиков.

Функциональные возможности системы GS Logistic (GPRS-канал передачи данных):

- Самостоятельный дистанционный контроль использования транспортных средств
- Точная и актуальная информация (обновление каждые 30 сек.) о местоположении, истории передвижения и особенностях эксплуатации транспортных средств
- Поступление информации гарантировано вне зависимости от региона нахождения транспортного средства, времени суток, погодных условий и желания водителя
- Самостоятельное создание маршрута движения транспорта и перечня контролируемых зон (например, ТС эксплуатируется только в заданном районе и не может совершать отклонения от маршрута движения)
- Контроль соблюдения скоростного режима водителями
- Возможность подключения к бортовому компьютеру автомобиля для снятия точной технической информации, например, «Расход топлива»
- Кнопка тревоги на случай разбойного нападения или ДТП
- Простота установки, использования и обслуживания
- Доступ с любого компьютера, подключенного к Интернет

Санкт-Петербург, ул. Орджоникидзе, д.44, к.2, лит.А
тел: + 7 812 449 1441
spb.csat.ru

Гонщик Александр Львов станет новым членом команды Эгона Эллгойера Truck Race из Австрии. Дебют российского спортсмена-гонщика состоится в мае – в начале сезона в Ассене.

После испытательных заездов на мотодроме в городе Мост было принято решение о том, что тридцатишестилетний гонщик из России Александр Львов пополнит команду Эгона Эллгойера Truck Race, на эмблеме которой тоже изображен лев. Для Александра Львова хорошо подходит немецкая пословица «nomen est omen» – «имя говорит само за себя». Более того, лев – это и эмблема автомобиля MAN, на котором предстоит выступать Александру.

На заслуженного гонщика Александра Львова возлагают большие надежды – за его спиной ряд значимых побед. Александр – мастер спорта международного класса по автоспорту. Он родился в Санкт-Петербурге 27 января 1972 года, в возрасте 8 лет стал заниматься картингом. Его первая гонка состоялась в 1984 году, тогда он занял 4 место. Позднее Александр увлекся гонками на льду, а затем управлял туринговыми автомобилями различных серий. В 2001 году он стал чемпионом России по автомобильным кольцевым гонкам в классе «Туринг». В 2005 на Чемпионате России в классах «Хонда Сивик» и «Супер-Продакшн» взял серебро, а в 2006 году Александр победил на Кубке России по ледовым гонкам. За последние годы он также стал финалистом двух туров мирового чемпионате WTCC и получил второе место в финском туринговом чемпионате. Александр женат, воспитывает дочь.

Новый водитель команды Truck Race будет представлен средствам массовой информации и спонсорам в России еще до начала гоночного сезона, который стартует в Ассене в начале мая.

Новинка от «IV-service»

Несмотря на кризис, на прошедшей в середине апреля выставке «Мир автомобиля» питерская компания «IV-service» представило новинку: тяжелый строительный самосвал Iveco Trakker AD410T42Hc кузовом прославленной итальянской фирмы Cantoni.

Машина обладает обновленным экстерьером и интерьером. Изменения носят эволюционный характер, но от этого не теряют важности. Переработана панель приборов, улучшено управление функциями, обогатилась отделка кабины.

Заявленные технические данные позволяют использовать самосвал с высокой эффективностью:

Полная масса 40 000 кг (44 000 – при внедорожной эксплуатации), объем кузова 18 м , грузоподъемность – 24600 кг.

Хорошо известный дизель Cursor 13 развивает 420 л.с. при 1900 об/мин. Коробка передач – механическая 16-ступенчатая от ZF. Подвеска – внедорожная, рессорная, дополненная амортизаторами. Стабилизаторы поперечной устойчивости – усиленные. Задние тормоза – барабанные. Есть бежосевые и межколесные блокирующиеся дифференциалы.

Машина специально адаптирована к российским условиям. Есть «зимний пакет», включающий комплект для запуска при холодных условиях (до - 30), автономный отопитель Webasto, подогрев фильтра – влагоотделителя и топливного бака.

На тяжелые условия эксплуатации рассчитаны и стальные бампер, воздушный фильтр с дополнительным элементом, и вертикальный глушитель.

Как считают сотрудники фирмы, новинка наверняка будет пользоваться повышенным спросом у строительных компаний.

«ГАЗель» с оригинальной конструкцией

В период кризиса на рынке коммерческого транспорта решающую роль в стимулировании покупки автомобиля играет снижение цены. «Группа ГАЗ» работает над созданием автомобильной техники в «бюджетной» комплектации. Компания планирует выпуск автомобиля «ГАЗель» с оригинальной, максимально упрощенной конструкцией в ценовом диапазоне 6000 долларов, без уменьшения ресурсной базы и с сохранением потребительских свойств. Создание оригинальной, максимально упрощенной конструкции автомобиля, включает изменения как во внутреннем составе, так и во внешнем облике машины, в основе которых – максимальная унификация с выпускаемой техникой марки «ГАЗ». Планируется отказ от гидроусилителя рулевого управления, замена дорогих блок-фар на светотехнику, унифицированную с автомобилем ГАЗ-3307, из наружных зеркал будут исключены повторители поворотов, применена более простая конструкция сидений и одноцветная окраска всего автомобиля. Существенное снижение себестоимости автомобиля уже удалось обеспечить благодаря комплектации «ГАЗелей» двигателями производства Ульяновского моторного завода - стоимость силового агрегата была на 25% ниже двигателя ЗМЗ, которым раньше оснащались ГАЗели. Предполагаемые изменения сохраняют все лучшие потребительские свойства автомобиля семейства «ГАЗель» - такие, как универсальность, надежность, безопасность, ремонтопригодность. Компания планирует вывести антикризисный автомобиль на рынок в 4 квартале 2009 года после всесторонних испытаний и процедуры сертификации.

ТОВАР НЕДЕЛИ!

КАЖДУЮ НЕДЕЛЮ!

РОЗНИЧНЫМ КЛИЕНТАМ - ОПТОВЫЕ ЦЕНЫ, ОПТОВЫМ КЛИЕНТАМ - ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Предъявителю - скидка 10%!*

* Скидка не распространяется на товар недели и не действует по дисконтным картам и антикризисным купонам!

Запчасти для импортных грузовиков от ведущих мировых производителей по самым выгодным ценам!

СтаКос
www.stakos.ru

Центральный офис группы компаний "СтаКос":
Санкт-Петербург, Московское шоссе, 46А, (812) 449-99-00

Магазины розничной торговли "СтаКос" в Санкт-Петербурге

Ул. Орджоникидзе, 27, тел.: 382 98 90, 8 911 926 98 99; **ул. Народная, 68,** тел.: 975 09 00, 8 911 960 79 78; **пр. Маршала Говорова, 10,** тел.: 929 04 40; **Парнас, ул. Домостроительная 16,** тел.: 336 28 61, 8 911 219 96 30; **Шушары, ул. Железнодорожная 9,** тел.: 458 60 22, 8 911 219 94 89; **Таллинское шоссе, ул. Рабочая 3,** тел.: 735 94 20; 8 911 218 51 33

Региональные представительства:

Петрозаводск, ул. Новосулажгорская 23, тел.: (8142) 569 823; **Выборг, Ленинградское шоссе 37А,** тел.: 8 901 302 24 91, (81378) 507 44; **г. Кириши, шоссе Энтузиастов 12А,** тел.: (81368) 203 31, 8 911 147 4567, 8 901 309 35 75; **Псков, трасса СПб-Киев, дер. Череха 34А,** (8112) 678 828, 8 921 117 1888; **Великий Новгород, Сырковское шоссе 7,** тел.: (8162) 777 408; **Пермь, ул. Героев Хасана 92,** (342) 240 51 36, 8 919 451 9662; **Нижний Новгород, Московское шоссе 302/1,** тел.: (831) 414 91 71, 8 903 602 91 71; **Воронеж, Н. Усмань, ул. Ростовская 2,** тел.: (4732) 320091, 320092; **Мурманск, ул. Домостроительная 18,** тел.: (8152) 411 515, 435 757

Безопасный Travego

Передача первого автобуса Mercedes-Benz Travego L с ABA (системой активного торможения) в серийной комплектации

На заводе Daimler AG в Мангейме состоялась передача первого туристического автобуса Mercedes-Benz Travego нового поколения в стандартной комплектации, оснащенного системой активной помощи при торможении (ABA), транспортной компании «Glauch Reisen» из земли Северный Рейн-Вестфалия.

Напомним, что ABA, объединяющая в себе функции адаптивного круиз-контроля (ART) и системы помощи при торможении Brake Asist (BA), позволяет затормозить машину до полной остановки без участия водителя. Впервые она была представлена в 2006 году на тягаче MB Actros и вскоре удостоилась награды «Желтый ангел» немецкого автоклуба ADAC.

Действует система следующим образом. Встроенный в передок автобуса радар ART, принцип действия которого основан на эффекте Доплера, контролирует безопасное расстояние до впереди идущего автомобиля, равно как и скорость автобуса по отношению к нему. При сокращении заданного расстояния на начальном этапе система оповещает об этом водителя световым и звуковым сигналами. Если водитель на них не реагирует, ABA частично задействует тормозную систему. При этом тормозное усилие с учетом находящихся в салоне пассажиров нарастает постепенно. Если водитель и в этом случае не предпринимает никаких действий, ABA увеличивает эффективность работы тормозной системы до 100% вплоть до полной остановки. Когда автобус останавливается, автоматически включаются сигналы аварийной остановки. Таким образом, система активной помощи при торможении позволяет предотвратить попутное столкновение и спасти жизнь людей.

Новый розничный магазин

На производственной территории компании «Механика СПб», известной в области ремонта и восстановления деталей двигателей, открылся розничный магазин по продаже новой группы

запасных частей.

Компания организовала новое направление — продажу запасных частей для КПП и РЕДУКТОРОВ.

Все поставщики — Euroricambi, CEI, TAS, ZF — крупнейшие европейские производители мирового автомобильного рынка. Изделия этих производителей более 50 лет с успехом применяются механиками всего мира и соответствуют международным стандартам качества, сертифицированы в России.

Магазин удачно расположен вблизи КАД на шоссе Революции.

«MAN» для футболистов

Наступление весны обозначилась для украинского футбольного клуба «Ворскла» из Полтавы приятным и долгожданным событием – команда получила новый автобус MAN, который будет перевозить основной состав команды в города проведения матчей.

Заказ на поставку автобуса для клуба официальный импортер MAN Nutzfahrzeuge на Украине получил в июле 2008 г.

Руководство футбольного клуба в лице президента приняли решение приобрести новый автобус, чтобы отметить высокие результаты команды, достигнутые в чемпионате.

У команды уже есть один автобус MAN, который был передан дублирующему составу. Теперь у каждого состава есть свой собственный «дом на колесах».

Новый автобус MAN Lion's Coach R07 был произведен на заводе MAN в Турции. Удобные сидения с кожаным покрытием, два холодильника, спальное место водителя, туалетная кабина, DVD-система с двумя LCD мониторами, мини-кухня, круиз-контроль, климат-контроль NEOMAN, конвекторное отопление, реверсивная видеокамера, смотровая видеокамера – все это призвано сделать переезды футболистов как можно более комфортными, а также облегчить работу водителя команды, сделать поездки приятными и, что очень важно, безопасными.

Эти качества являются очень важными для работы команды. Не напрасно руководитель клуба так прокомментировал решение приобрести автобус MAN: «Мы выбрали проверенное качество, и теперь на автобусах MAN будут ездить основной и молодежный составы "Ворсклы". Надежность, скорость, комфорт – в этом мы убеждаемся с 2005 года. Компания MAN способствует нашим успехам».

«Группа ГАЗ» расширила семейство ПАЗ 3204

В марте 2009 года Павловский автобусный завод начал производство двух новых модификации среднего автобуса ПАЗ: ПАЗ-320412 удлиненный и ПАЗ-3204-70 «школьный».

Автобус ПАЗ-320412 - это удлиненная модификация автобуса малого класса ПАЗ-3204, его база увеличена на 960 мм. Данный автобус могут использовать как муниципальные, так и коммерческие перевозчики для работы на городских и пригородных маршрутах. Также потребителю будет предлагаться широкая опциональность для удовлетворения потребностей в сегменте корпоративных перевозок. До конца года заводом планируется выпустить около 100 автобусов данной модификации.

Автобус ПАЗ-3204-12 удлиненный комплектуется двигателем CUMMINS 185 л.с. и пятиступенчатой механической коробкой передач ZF. Автобус имеет два варианта планировки салона: городская (21 или 26 посадочных мест) и пригородная (30 посадочных мест). Габариты автобуса: 8800/2410/2880 мм.

Вторая модификация автобуса ПАЗ-3204 – автобус ПАЗ-320470 «школьный» предназначен для перевозки детей и изготавливается в полном соответствии с ГОСТом.

Автобус ПАЗ-320470 также комплектуется двигателем Cummins 185 л.с. и пятиступенчатой механической коробкой передач ZF. Автобус имеет 21 посадочное место для детей и одно – для сопровождающего. В салоне автобуса в каждом ряду сидений установлены кнопки экстренной связи с водителем, также в задней части салона имеется специальный стеллаж для ранцев и ручной клади. Рабочее место водителя оборудовано наружной и внутренней громкоговорящей установками. Автобус оборудован специальным устройством, препятствующим началу движения при открытой или не полностью закрытой двери, устройством ограничения скорости движения (не более 60 км/ч). Согласно последним изменениям вышеуказанного ГОСТа все автобусы для перевозки детей оснащаются электроподогревом зеркал заднего обзора, и устройством подачи звукового сигнала при движении задним ходом.

Школьный автобус ПАЗ-320470 поставлен в апреле первому покупателю - в Реабилитационный центр «Журавушка» г. Йошкар – Ола.

Новые пути к новым высотам!

Автозапчасти Stellox являются генеральным партнёром экспедиции в Гималаи.

Цель экспедиции восхождение по новому пути на вершину Аннапурна, высотой свыше 8 000 метров! Экспедиция организована двумя альпинистами: Валерием Бабановым и Виктором Афанасьевым, стартовала 17 марта в Катманду, столице Непала, и продлится всю весну этого 2009 года.

В планах экспедиции предусматривается подход к вершине Аннапурна с Южной стороны и акклиматизация в течение двух – трех недель на склонах этого восьмитысячника. Далее – сложный переход под Аннапурну с другой стороны – с Северо-Запада, короткий отдых, и восхождение к вершине по Западной стене. Спуск – по Западному гребню, и далее по Северо-Западной стене обратно в долину.

Поддержка этой экспедиции – это не просто спонсорское мероприятие. У экспедиции на вершину Аннапурна и её главного партнера Stellox много общего, несмотря на, казалось бы, несвязанные между собой сферы: альпинизм и автомобильные запчасти. Это покорение новых вершин, стремление преодолевать трудности и идти наперекор сложнейшим обстоятельствам.

Ежедневно преодолевая всё новые преграды, как и данная экспедиция, Stellox карабкается на вершину успеха на рынке запчастей, на котором уже достаточно первопроходцев.

В скалолазании попасть на вершину по проторенному пути скучно и не интересно, поэтому альпинисты ищут новые и нестандартные пути покорения каменных гигантов.

В автобизнесе также невозможно достичь успеха, копируя чужой путь. Постоянно нужно искать новые ходы и идеи для достижения вершин. И именно амбициозность и поиск всего нового и нестандартного объединяет Stellox и экспедицию Валерия Бабанова на один из самых сложных “восьмитысячников”.

По меркам бизнеса автозапчастей бренд Stellox достаточно молод. Но Stellox уже покорил свою первую вершину — заслужил доверие многих клиентов на рынках автозапчастей стран СНГ. Это обусловлено гарантией стабильного качества и востребованным ассортиментом.

Мы надеемся, что успех нашего общего дела — экспедиции на вершину Аннапурна, позволит еще раз доказать, что целеустремленность и упорный труд всегда будут вознаграждены!

Уникальная пересадка

Шасси "IVECO TRAKKER" производства СП «Ивеко-АМТ» (бывший «Iveco-УралАЗ) стало новой базой для каротажной станции сервисной компании «Петроальянс», ранее размещавшейся на шасси «КрАЗ».

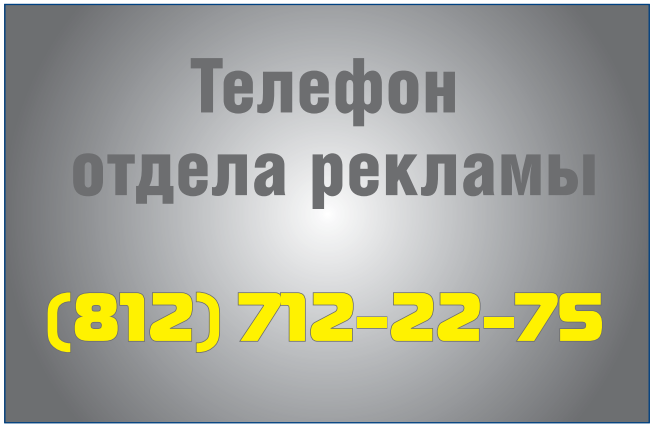
Геофизическая лаборатория «ECLIPS» была смонтирована ещё десять лет назад в Техасе с использованием авиационных технологий, но в отличие от ходовой части ещё не выработала свой ресурс, поэтому для неё потребовалась новая современная и надёжная база.

Для выполнения этого заказа на СП изготовили шасси в специальной комплектации. За основу было взято полноприводное шасси «IVECO-AMT-6339» (6х6) в северном исполнении, с длинной кабиной, двигателем 380 л.с. (уровня «Евро-3»). На нём установлены односкатная ошиновка «Michelin» и топливный бак объёмом 640 л.

Учитывая, что изначально лаборатория была сделана под геометрию капотного автомобиля, пришлось не только изменить колёсную базу шасси, увеличив её длину до 5350 мм, сварить более широкий надрамник, решить вопрос крепления лебёдки в машинном отделении, но и внести ряд существенных изменений в трансмиссию автомобиля. Специально была установлена раздаточная коробка «ZF» с дополнительным отбором мощности. Для обеспечения работы станции в кабине оператора были смонтированы дублирующие органы управления двигателем автомобиля. По просьбе заказчика была модернизирована и система обогрева кабины лаборатории: дополнительно поставлен автономный отопитель «Webasto».

Весной еще две каротажные станции «ECLIPS» на новых шасси были переданы в компанию «Петроальянс», где уже находится в эксплуатации первый успешно «пересаженный» в Миассе образец.

Тема обновления шасси нашла на СП «Ивеко-Уралаз» продолжение. Сейчас в цехе предприятия своей «пересадки» ожидает установка для производства жидкой взрывчатки, которая раньше размещалась на базе американского автомобиля.



Новинка на рынке полуприцепов

Компания Schmitz Cargobull представила полуприцеп со сдвигаемым боковым тентом S.CS в исполнении TIR. Он оснащен тентом нового поколения TARPOS SafetyTechnology, изготовленным по специальной технологии безопасности. Новый полуприцеп оборудован системой крепления груза, сертифицированной согласно EN 12642 код XL. Это обеспечивает большое удобство в эксплуатации и высокую безопасность груза. Наличие особой системы крепления тента по требованиям TIR поможет сократить расходы для таможни, водителя, перевозчика и грузоотправителя.

Внутренняя ширина кузова на уровне пола 2550мм и 2480мм под крышей позволяет

максимального использовать погрузочное пространство кузова. В специальном исполнении при установке системы двухъярусной загрузки на 67 европоддонов объем перевозимого груза увеличивается почти в два раза.

На смену старому тенту из ПВХ, который особенно в холодную погоду терял свою эластичность, пришел новый более эластичный трехслойный тент-штора, обладающий повышенной износостойкостью и прочностью на разрыв за счет особой технологии переплетения волокон (12 x 12 на см). В случае повреждения тент можно легко отремонтировать. Новый тент TARPOS можно быстро открыть прямо с земли, что снижает опасность несчастных случаев для водителя. Специальный каркас крыши и три отдельных полотна тента (два с боков и один - на крыше), позволяют расчехлить кузов с одной из сторон или сверху в зависимости от необходимости, за счет этого обеспечивается защищенность груза от непогоды или несанкционированного доступа. Загрузка и разгрузка полуприцепа сбоку, сверху или сзади, с помощью погрузчика или крана быстро окупается.

Оцинкованное шасси полуприцепа S.CS имеет долгий срок службы и позволяет сохранить высокую стоимость при перепродаже. Новые задние двери на одинарных шарнирах с одной осью вращения оснащены улучшенными навесными петлями и уплотнителем, что также продлевает срок службы и снижает затраты на ремонт. Трудновоспламеняемый материал тента позволяет использовать полуприцеп для перевозок особо опасных грузов (ADR).

Габаритные размеры и вес.

длина кузова внутри	около 13620 мм
ширина кузова внутри	около 2480 мм
высота передней стенки	около 2400 мм
внутренняя высота кузова спереди	около 2700 мм
внутренняя высота кузова	около 2800 мм
высота проема для погрузки сбоку спереди	около 2550 мм
высота проема для погрузки сбоку сзади	около 2650 мм
общая высота спереди без груза	около 4000 мм
общая высота сзади без груза	около 4000 мм
общий вес (допустимый /технически возможный)	35000 / 39000кг
нагрузка на осевой агрегат (допустимая / технически возможная)	24000 / 27 000кг
нагрузка на седло (допустимая / технически возможная)	11 000 / 12 000кг
высота седла без груза	около 1150 мм
высота седла с грузом	около 1125 мм
высота подвески	265 мм
колесная база	7700 мм
высота проема задней двери	около 2595 мм
ширина проема задней двери	около 2480 мм
размер шин	385/65 R 22.5”

Безопасность – забота номер один

Текст Леонид Круглов

В конце девяностых годов в одном из туннелей, проложенных под Альпами, произошла грандиозная катастрофа. Неожиданно вспыхнул тягач, стоявший в пробке. С него огонь моментально перекинулся на соседние машины, начался пожар, унесший жизни нескольких человек. В огненном смерче были уничтожены десятки автомобилей, сотни тонн различных грузов. Вывод французских экспертов, несколько дней работавших на месте катастрофы, был, казалось бы, однозначным – виновником пожара был неисправный тягач Volvo, причем неисправность была явно конструктивная.

Но в Гетеборге не согласились с таким безапелляционным мнением. Там решили провести свое собственное расследование. По номерам двигателя и шасси определили партию, в которую входил сгоревший тягач, для тестов отобрали несколько машин из этой же партии, убедившись в том, что все они абсолютно одинаковы по комплектации и техническому состоянию. Для проведения испытаний не хватало самой малости – туннеля. Построили его точную копию и приступили к испытаниям. Несколько недель на полигоне жгли одну машину за другой, но картина и, главное, последствия пожара не имели ничего общего с альпийской трагедией. Зато в ходе исследований выяснилось, что даже абсолютно исправный автомобиль мог вспыхнуть из-за нарушений водителем правил перевозки опасных грузов.

Результаты работы исследовательской группы были представлены сначала французам, а затем международной группе экспертов, которые были вынуждены признаться в своем ошибочном выводе. Для компании Volvo это означало снятие ответственности за трагедию и обоснованный отказ от выплаты пострадавшим многомиллионных компенсаций по требованию суда.

Для большинства журналистов и транспортников это было первое упоминание в прессе исследовательской группы по изучению ДТП компании Volvo.

Компания Volvo Trucks является признанным лидером в вопросах безопасности. Профессиональная и системная работа исследовательской группы с момента ее основания 40 лет назад заложила прочный фундамент нашим достижениям и лидерским позициям в отрасли - говорит президент и исполнительный директор компании Volvo Trucks Стаффан Юфорс.

Исследовательская группа по изучению ДТП компании Volvo Trucks празднует 40-летний юбилей со дня своего основания. Работа этой группы в значительной степени способствовала росту репутации Volvo Trucks, как признанного лидера в области обеспечения безопасности движения. Она была создана в 1969 году для сбора информации о происшествиях с участием автомобилей Volvo, расследования, анализа и систематизации сведений о последствиях ДТП, приведших к травмам. На первых порах сотрудники группы выезжали практически по первому звонку на места аварий в пригородах Гетеборга с целью анализа и документирования фактов дорожного происшествия, в которых участвовали автомобили, выпущенные компанией. Однако сегодня в центре внимания группы находится не разбор каждого ДТП, а исследования новых

Эксперты исследовательской группы_разных поколений

Первые годы работы исследовательской группы

Анна Вриге, глава исследовательской группы

типов дорожно-транспортных происшествий и поиск средств нейтрализации их тяжелых последствий.

Работа группы продолжается по сей день. За годы исследований накопилась уникальная база данных, насчитывающая многие тысячи документов, в том числе и поступивших из-за границы. Благодаря взаимодействию с другими странами и общественными организациями достигнут высокий уровень эффективности в обмене научной информацией. Это, в свою очередь, позволяет исследованиям Volvo вносить свой весомый вклад в дело безопасности коммерческого транспорта на дорогах всего мира.

В своей работе исследовательская группа по изучению ДТП стремится улучшать и активную, и пассивную безопасность грузовых автомобилей Volvo. В основе пассивной безопасности лежит минимизация последствий любого ДТП. Исследования в области активной безопасности призваны дать ответ на вопрос, что послужило причиной ДТП и каким образом его возможно было избежать.

Уже в 70-х годов прошлого века исследовательская группа особо отмечала важность улучшений в области активной безопасности водительского пространства, что является важной составляющей в современных исследованиях.

Нами проделана большая работа в области пассивной безопасности грузовых автомобилей. Сегодня мы все больше внимания уделяем активной безопасности и предотвращению ДТП по причине того, что человеческий фактор играет не последнюю роль во множестве аварий на дорогах, - уверена Анна Вриге, руководитель исследовательской группы Volvo Trucks по изучению ДТП. - ***Сегодня, как, впрочем, и ранее, работа нашей команды напрямую влияет на разработку новых продуктов и систем компании. В любой новинке Volvo Trucks в области безопасности есть и наш вклад.***

Чтобы убедиться в этом, достаточно вспомнить некоторые новинки в области обеспечения безопасности, появившиеся на автомобилях Volvo за время существования группы. Так, в 1977 году была представлена безопасная и надежная кабина Volvo F10/F12 с усиленной фронтальной частью, приборной панелью, поглощающей удар при столкновении и низким передним бампером.

В том же году на всех грузовых автомобилях вводится в эксплуатацию трехточечный ремень безопасности с электрозамком и деформирующееся рулевое колесо, поглощающее удар при столкновении.

1994 год – год внедрения подушки безопасности, двумя годами позже на все автомобили Volvo начали устанавливать передний противоподкатный бампер (FUPS), а в 1998 году была введена в эксплуатацию электронная система торможения (EBS).

С начала нашего века основное внимание исследовательской группы было направлено на расширение применения электронных систем, обеспечивающих безопасность движения и повышающих надежность управления автомобилем. В 2001 году была внедрена электронная система стабилизации (ESP), в 2003 - система адаптивного круиз-контроля (ACC), в 2005 году в качестве заводской опции была предложена антиалкогольная система Alcolock, предотвращавшая запуск двигателя при обнаружении в кабине паров алкоголя.

Затем последовала система оповещения при смене полосы движения (LCS), помогающая определить транспортные средства, находящиеся в мертвой зоне со стороны пассажира. 2008 год стал годом внедрения сразу двух новых систем: оповещения водителя (DAS), предупреждающая усталого водителя и предлагающая остановиться для отдыха, и система электронной стабилизации курсовой устойчивости для тягачей с прицепами

[ПРЕЗЕНТАЦИЯ]

Новое имя - Hino

Текст Антон Михайлов

Фото Константин Силков

Компания «Sumotori» выводит на рынок Северо-Запада новый продукт – грузовые автомобили марки «Хино». Удивительно, но огромная часть потенциальной аудитории ничего не знает об этой марке. Некоторые даже предполагают, что это «китайская экспортная марка»...

На самом деле, это машины одной из старейших японских машиностроительных компаний. «Hino» относится к крупнейшим в мире производителям средних и тяжелых грузовых автомобилей и принадлежит всемирно известному концерну «Toyota». Она ведет свою историю от первых в Японии изготовителей грузовиков – «Tokyo Ishikawajima Engineering Co» и «Tokyo Gas & Electric Industry Co». Они выпускали практически одинаковые машины, носившие соответственно марки «Sumida» и «Chiyoda». В 1937 году фирмы объединились, а в 1942-

Аккумуляторы открыты «всем ветрам» - не лучшее решение для России

Зазор между кабиной и кузовом минимален. Воздушный фильтр «утоплен» в крыло

ом предприятие получило название «Hino Heavy Industry».

Оно продолжило выпуск 7-тонных дизельных грузовиков «Чийода» с 6-цилиндровым дизелем воздушного охлаждения мощностью 125 л.с. Первоначально фирма выбрала своим основным направлением создание широкой гаммы дизельных двигателей для тяжелых грузовиков. Так, именно она впервые стала использовать на своих машинах дизели с турбонаддувом и промежуточным охлаждением (серия EconoDiesel).

Лишь в 1953 году началась сборка 13,5-тонного карьерного самосвала «ZG» с 1-местной кабиной, 6-цилиндровым дизелем в 175 л.с. и 6-ступенчатой коробкой передач. А к концу 50-х годов прошлого века появились базовые 2- и 3-осные капотные машины «Хино» грузоподъемностью 4-10 тонн. Они комплектовались унифицированными 6-цилиндровыми двигателями (7014 и 7690 см3, 125-150 л.с.), 4-ступенчатой коробкой передач, двойными главными передачами, рессорной подвеской и пневматическим приводом тормозов.

С 1967 года «Hino» является отделением фирмы «Toyota», куда входит также «Daihatsu». В 1996 году фирма выпустила свой 2-миллионный автомобиль. В Японии она владеет 8 заводами с персоналом около 10 тысяч человек, в том числе крупнейшим роботизированным комплексом в Хамуре близ Токио. Кроме того, фирма имеет несколько сборочных предприятий в США, Таиланде, Малайзии, Китае, на Филиппинах. К концу XX века все они выпускали

ежегодно по 80-90 тысяч грузовиков и автобусов. По объему производства компания занимает 16-е место в мире и третье в Японии. Грузовики «Хино» официально продаются на рынках 170 стран мира.

«Hino» остается также главным производителем пассажирского транспорта в Японии, за счет автобусов легкого класса, известных в Японии как «Hino Liesse», (в остальном мире – как «Toyota Coaster») вместимостью до 29 человек. Кроме этого, производится также новая серия малых автобусов «Poncho». Городские и пригородные серии образованы двумя семействами: «Rainbow» и низкорамными «Blue Ribbon». Туристические машины среднего класса называются «Melpha» (длиной от 7 до 9 метров). Самое богатая туристическая серия «Selega» включает несколько одно- и полутораэтажных моделей вместимостью 47- 59 мест

Топливопровод и бак с омывателем тоже на открытом воздухе

Конструкция подвески - классическая. Запасное колесо - на залнем свесе

специально из нескольких сотен, имеющихся у производителя. Как это обычно для японцев, экспортные машины отличаются упрощенностью конструкции, но не в ущерб назначению. Кабины – типично японские, с большой площадью остекления и удобными комбинациями приборов. На «старшей», 500-й серии кабина шире и оснащена одним спальным местом, однако и в младшей водителю и пассажирам нормальной комплекции места хватает вполне.

Под кабиной – компактные рядные дизели

Интерьер легкой, 300-й серии

длиной до 12 метров.

Грузовая программа компании включает классические капотные и бескапотные грузовики всех классов. Легкий класс на внутреннем рынке носит имя «Dutro», на экспортных – серия 300. Машины среднего класса зовутся «Ranger» (соответственно, 500 серия); тяжелого – «Profia» (700).

Первыми на питерский рынок было решено вывести машины среднего класса, серий 300 и 500. Обе серии сходны по конструкции, отличаются кабинами, полными массами и, соответственно, мощностями двигателей.

Выбранные для России спецификации подобраны собственной конструкции. Оба – вполне передовые, с непосредственным впрыском, турбонаддувом и интеркулером. На 300-й серии (при грузоподъемности 5022 кг) он 4-цилиндровый, объемом 4009 см , и мощностью 140 л.с. при 3000 об/мин. На серии 500 грузоподъемность

Боковая защита - слабовата. Типично японский «боковой» ыонарь выступает за габариты

составляет 8 тонн, и дизель здесь уже 6-цилиндровый, объемом 7684 см , мощностью 260 л.с. при 2500 об/мин.

Коробки передач – механические, сцепления – однодисковые, сухого типа, с пневоприводом. Рулевое управление, понятно, снабжено гидроусилителем.

Шасси приспособлено для тяжелых условий эксплуатации – увеличенные лонжероны, зависимая рессорная подвеска на обеих осях, дополненная амортизаторами, крепления колес «на футорках». Однако тормоза при этом – дисковые, с ABS и пневмоусилителем.

Машины предлагаются как оборудованными платформами (в том числе и с кран-погрузчиком), так и укомплектованными фургонами корейского и китайского производства. В дальнейшем планируется сотрудничество с отечественными производителями надстроек. Причем не только фургонов, но и, например, бетоносмесителей.

Следует заметить, что стоимость вполне качественной японской продукции вовсе не завышена – так, комплектный фургон 5-тонной грузоподъемности предлагается за полтора миллиона рублей.

Это связано, в первую очередь, со стратегией выхода на рынок. По заявлению дилера, компании «Sumotori», японская компания рассматривает свой выход на российский рынок всерьез и надолго. Соответственно, количество проданных машин не рассматривается как важный фактор. Гораздо

500-я серия комплектуется дизелем, объемом 7684 см^2 и мощностью 260 л.с.

Интерьер 500-й серии выдержан в темных тонах, го очень похож на младшего брата

Открыт собственный склад основных запасных частей. А если потребуется редкая, отсутствующая на складе запчасть, срок ее доставки не превысит 18 часов.

А в результате клиент может выбрать качественный и надежный, но не очень сложный и дорогой грузовик. Причем подобрать себе именно такую машину, которая нужна ему для конкретных видов работ.

важней предоставить клиенту все сопутствующие покупке преимущества. Так, все предлагаемые машины прошли государственную сертификацию. Разумеется, одновременно со стартом продаж в Питере был открыт сервисный центр, где владелец может получить весь комплекс услуг, от ТО до ремонта.

Фургон HINO 300

Шасси

- модель: JHFYL20H102001552
- максимальная масса, кг: 7500
- грузоподъемность: 4000 кг

Двигатель

- модель: N04C TS
- тип: дизель, рядный, 4 цилиндра
- мощность, л.с.: 136 (100 кВт)
- рабочий объем, см : 4009
- турбонаддув
- интеркулер, common-rail, Euro-3

Трансмиссия

- коробка передач: механическая
- количество передач: 5

Грузовое пространство

- длина, м: 5000
- ширина, м: 2120
- высота, м: 2030
- объем, м. : 21,5

HINO 500 бортовой с краном

Шасси

- модель: GD8JMSA
- максимальная масса, кг: 12000
- грузоподъемность: 6 тонн
- колесная формула: 4x2

Двигатель

- модель: J08E TL
- тип: дизель, рядный, 6 цилиндров
- мощность, л.с.: 260 (191 кВт)
- рабочий объем, см : 7684
- турбонаддув
- интеркулер, common-raill, Euro-3

Трансмиссия

- коробка передач: механическая
- количество передач: 6
- коробка отбора мощности

Грузовое пространство

- длина, м: 6250
- ширина, м: 2280
- высота, м: 400
- количество секций: 2

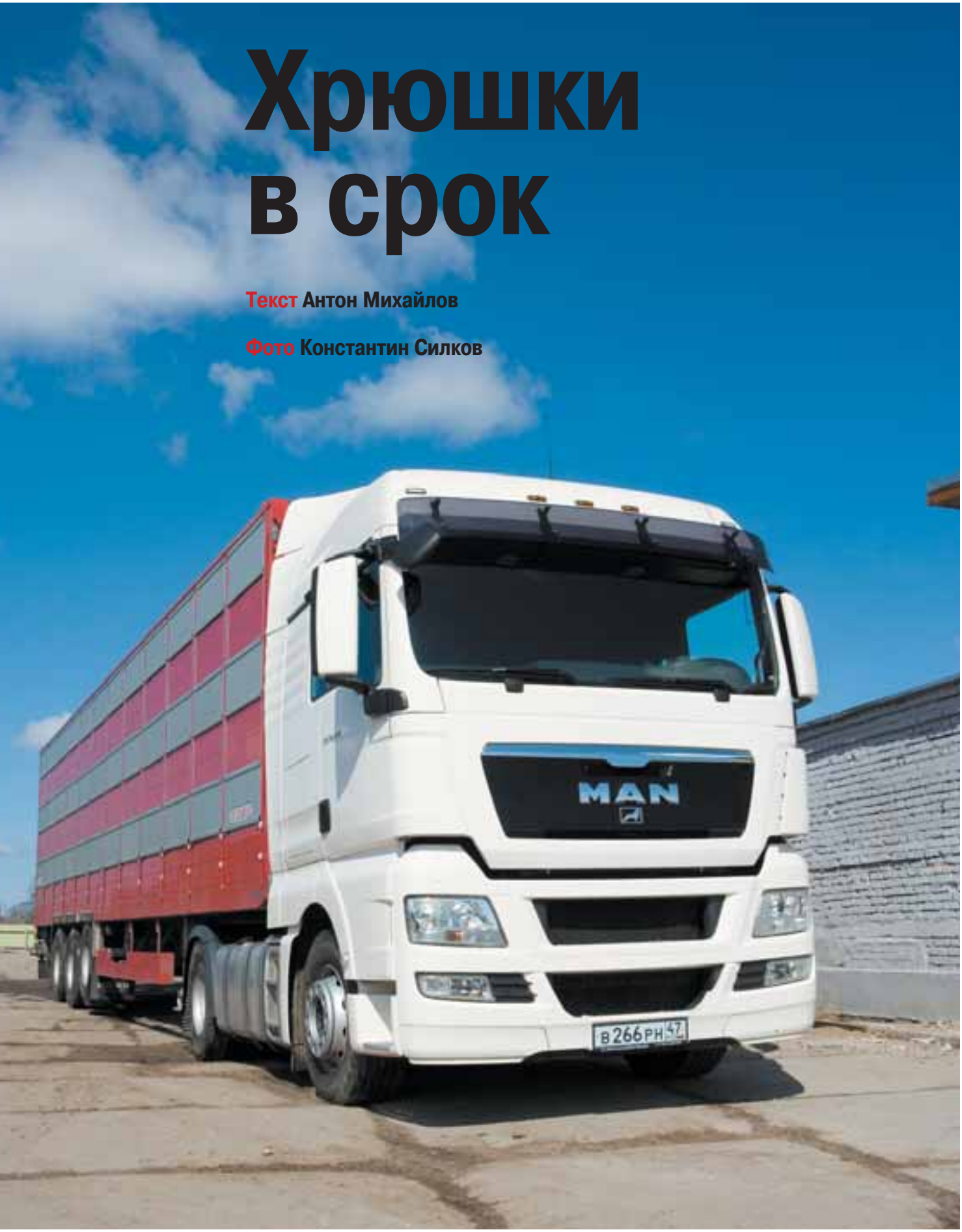
Крановая установка

- производитель: UNIC
- модель: UR-V344
- грузоподъемность: 3000 кг
- грузовой момент, кг/м: 7878
- угол поворота: 360°
- максимальный вылет крюка, м: 10
- максимальная высота подъема, м: 11.4

Хрюшки в срок

Текст Антон Михайлов

Фото Константин Силков



Вы когда-нибудь думали, каким образом на ваш стол попадает нежная свиная отбивная или ароматный шашлык? Нет, речь не о замороженной безвкусной имитации с клеймом «Argentina», там как раз все ясно... А вот свежая, охлажденная свинина до попадания к конечному потребителю проходит значительный путь автомобильным транспортом, причем в весьма сжатые сроки. О крайне сложной логистике вроде бы простого продукта мы говорили с руководителями компании, осуществляющей трудовую деятельность в деревне Кисельня Волховского района Ленинградской области, ООО «Рассвет Плюс».

Эта небольшая частная фирма занялась поставками мяса на рынок Питера всего полтора года назад. До этого энергичные ребята успели попробовать себя в самых разных сферах деятельности.

А потом, в конце 2006 года выкупили брошенный коровник, произвели его реконструкцию, завезли оборудование, и начали совершенно новый бизнес. Как выразился генеральный директор фирмы Алексей Милявский, «ворвались на танке». Вообще правильней было бы сказать, на MAN'е.

Хотя нас интересует в первую очередь

Помимо естественной, есть и принудительная вентиляция

Клапан слива «технологических» жидкостей

транспортная составляющая, необходимо сначала углубиться в общую технологию поставок свежей свинины. Закупается она в виде живых поросят в близлежащих регионах РФ, а также в соседней европейской Прибалтике, специальными трейлерами доставляется на бойню, там забивается, разделывается и развозится потребителям в Питер (это и магазины, и мясоперерабатывающие предприятия). Вся эта цепочка должна быть отрегулирована количественно и качественно, да еще расписана чуть ли не по минутам. Ведь заказать мясо нужно в точном количестве заранее (свинки должны быть определенных кондиций, в том числе возрастных), но при этом их должно хватить заказчикам в нужном количестве, ни больше, ни меньше.

Затем их надо забрать с фермы точно в срок, и срочно же довезти до конечного пункта. При этом стресс хрюшки переносят плохо - заболевают, и просто теряют вес, поэтому условия перевозки тоже специальные. До забоя с момента ввоза, согласно ветеринарным правилам, их нельзя держать дольше 3-х суток, а уже потом, после охлаждения и созревания, в виде мяса, срок реализации которого по ГОСТу, составляет 72 часа. Добавьте к этому ворох необходимых для процесса документов (в том числе санитарных и таможенных), качество дорог, ситуацию на границе и трассах, еще десяток факторов, и вы согласитесь, что легким этот бизнес назвать нельзя.

Конечно, одним из главных факторов в этой цепочке является перевозка. Сначала ее обеспечивали сторонние компании, затем «Рассвет Плюс» решил обзавестись собственным автопарком, чтобы ни от кого не зависеть. Речь идет о комплектных автопоездах со специальными полуприцепами-скотовозами.

Вообще собственные машины у компании уже были. Применительно к мясопоставкам это были несколько малотоннажных машин, осуществлявших доставку готового продукта городским покупателям. И вот тут уместно вспомнить «о роли личности в истории». Среди нескольких отечественных

Блок управления, автоматическая поилка, система вентиляции

машин в распоряжении фирмы оказался фургон - среднетоннажник MAN серии «L», который приятно удивил своей надежностью. Достаточно сказать, что купленная подержанной машина 1995 года выпуска работает по шесть дней в неделю до сих пор. Из ремонта за это время она потребовала только замены задних рессор, да еще кое-чего по мелочи. Разумеется, при выборе новых тягачей выбор марки был очевиден. Тем более что Питерский филиал MAN проявил себя лучшим образом, помог с выбором конкретной спецификации; оперативно и качественно были решены многие вопросы, в том числе финансовые.

В результате «Рассвет Плюс» приобрел два тягача с разницей в одиннадцать месяцев. Оба сходны по комплектации, но относятся к разным поколениям. Первый, синего цвета тягач TG-A 18.480 BLS, а совершенно новый белый – уже TG-X 18.400 BLS. Помимо цветов кабин (а они одинаковые, XLX), магистральные тягачи 4x2 различаются, естественно, двигателями. Разнится мощность, и экологический уровень (у нового он уже Euro-4). Это понятно, поскольку половину маршрута занимает пространство Евросоюза, и без соблюдения новых норм здесь не обойтись, и потому в обеих машинах есть электронный тахограф, и круиз - контроль. А также остальные удобства нормальной европейской

У полуприцепа собственная автономная пневмостистема

машины – пневмоподвеска сидений водителей, кондиционер, аэропакет.

Ну, а вторая половина пути, по российским дорогам, потребовала дополнительного фильтра-водоотделителя с подогревом, термоизоляции уровня «Nordic», блокировки дифференциала заднего моста. Ну и, естественно, вопроса экономии средств на топливо – баки здесь больше стандартных. На первой машине суммарный объем и вовсе 1360 литров. Как выяснилось из практики, такой объем не нужен, и новейшая машина укомплектована 910-литровым баком. Этого все равно достаточно, чтобы обойтись без заправок в Европе, а зачем возить лишний вес?

Интересно, что никаких замечаний по машинам нет. Проводилось только обычное ТО, разумеется, в Питерском Филиале ООО “МАН Автомобили Россия”. Опрошенные водители с трудом сформулировали свои претензии: неплотное прилегание резинового канта крышного люка и отсутствие пневмоподвески у сиденья напарника. Зато заметили, что новый тягач идет даже по разбитой дороге еще плавней, чем предшественник. А ведь подвески у обеих машин идентичные (рессорная – спереди, пневматическая – сзади), и шины одинаковы. Значит, не зря в релизе о новом MAN TG-X было указано об изменениях в конструкции ходовой. При этом машины эксплуатируются, как и положено, в «нон-стоп» режиме. Один рейс составляет около 2000 километров и занимает 2,5 суток. Примерно треть из

CASTROL ПРЕДСТАВЛЯЕТ НОВЫЙ АССОРТИМЕНТ МОТОРНЫХ МАСЕЛ ДЛЯ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

Дистрибьюторы смазочных материалов Castrol

Владивосток	ООО «Джаггинтор Трейдинг»	(4232) 30-05-99
Волгоград	ООО «Арконт-Трейдинг»	(8442) 95-29-32
Воронеж	ООО «Бикас Черноземье»	(4732) 39 46 46
Екатеринбург	ООО «Юмико-Центр»	(343) 27-138-13; 3-713-913
Иркутск	ООО «Интеравто»	(3952) 34-85-00
Казань	ООО «Корвет»	(8432) 72-97-66
Калининград	ООО «Эверс»	(4012) 953-371
Калуга	ООО «Лимузин»	(4842) 54-95-90/9
Краснодар	ООО «Хай-Тек»	(861) 237-65-12
Красноярск	ООО «Ойл Д»	(3912) 99-79-78
Москва	группа компаний «Интеравто»	(495) 959-78-88/91
Москва	ООО «Абаксим»	(495) 739-0-739
Москва	ЗАО «Нордик Ойл»	(495) 223-48-10/11
Н.Новгород	ООО «Эль Авто»	(831) 412-10-08
Новосибирск	ООО «Сибойл»	(383) 203-38-85
Пермь	ООО «АвтоТорга»	(342) 240-100-98
Ростов-на-Дону	ООО «Проект Лиг Компани»	(8632) 95-53-25
Санкт-Петербург	ООО «АМГ»	(812) 226-42-42
Тольятти	ООО «Премьера»	(8182) 53-75-51
Тюмень	ООО «ИнтерОйл Тюмень»	8(3452) 21-21-03
Тюмень	ООО «Торговый путь»	(3452)49-49-24/25
Уфа	ООО «Горст»	(347) 248-83-39; 248-79-73
Хабаровск	ООО Интеравто	(4212) 541-990
Хабаровск	ООО «Экселис»	(4212)41-33-08; (4162) 52-76-79
Южно-Сахалинск	ООО «Экселис»	(4212)41 33 08; (4162) 52 76 79
Челябинск	ООО АК «Формула Удачи»	(351)725-79-13; 790-09-52

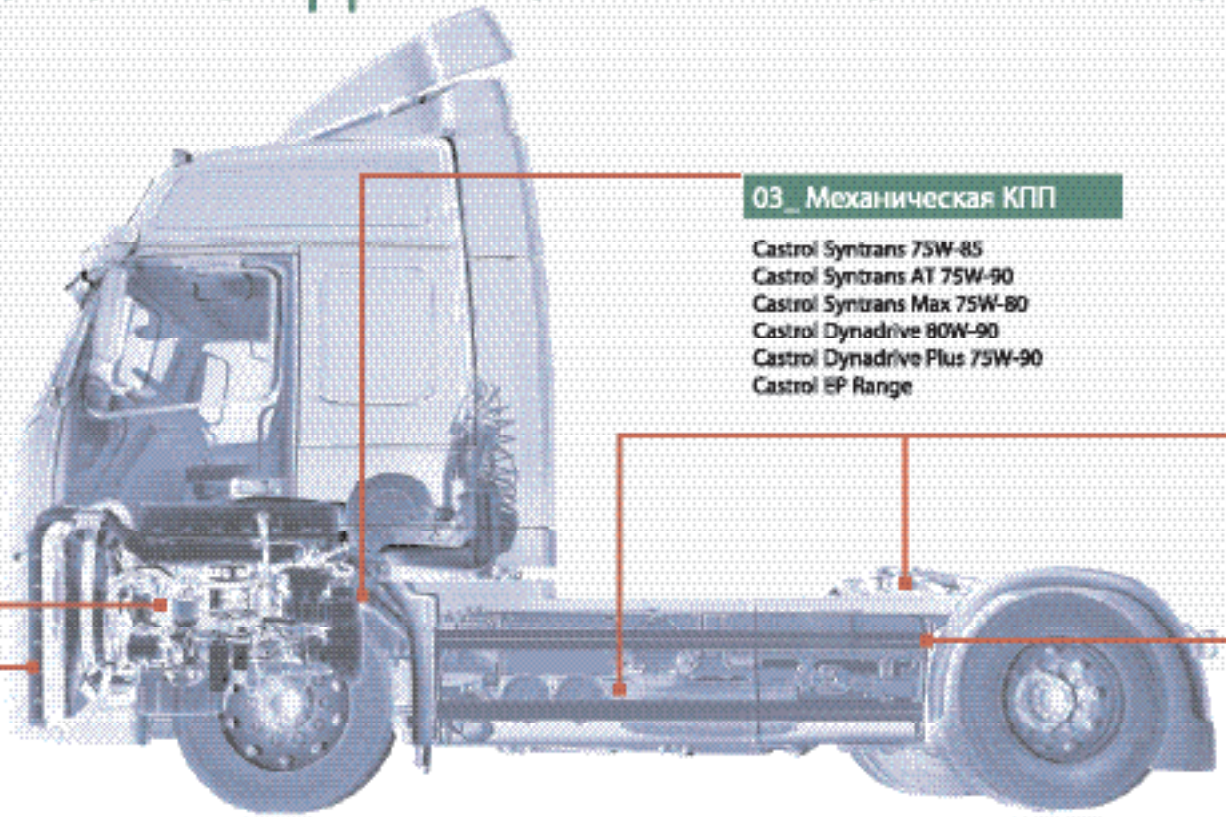
Реклама. Товар сертифицирован.

IT'S MORE THAN JUST OIL.
IT'S LIQUID ENGINEERING.

Подробности: на сайте **www.castrol.com/ru**, а также у дистрибьюторов Castrol

Castrol

АССОРТИМЕНТ CASTROL ДЛЯ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ



01_ Двигатель

Castrol Elixion Low SAPS 5W-30
Castrol Enduron Low SAPS 10W-40
Castrol Enduron New Technology 10W-40
Castrol Enduron Plus 5W-30
Castrol Enduron SLD 10W-40
Castrol Tection Global 15W-40
Castrol Tection 10W-40

02_ Система охлаждения

Castrol Antifreeze NF

03_ Механическая КПП

Castrol Syntrans 75W-85
Castrol Syntrans AT 75W-90
Castrol Syntrans Max 75W-80
Castrol Dynadrive 80W-90
Castrol Dynadrive Plus 75W-90
Castrol EP Range

04_ Консистентная смазка

Castrol LMX Grease
Castrol CLS Grease

05_ Мосты / редукторы

Castrol SAF-XO 75W-90
Castrol SAF-X 75W-140
Castrol Dynadrive 80W-90
Castrol Dynadrive Plus 75W-90
Castrol EPX Range

01_ ДВИГАТЕЛЬ

Castrol Elixion Low SAPS 5W-30
Максимальная экономия топлива
Castrol Enduron Low SAPS 10W-40
Castrol Enduron New Technology 10W-40
Castrol Enduron Plus 5W-30
Castrol Enduron SLD 10W-40
Максимальные межсервисные интервалы
Castrol Tection Global 15W-40
Castrol Tection 10W-40
Максимальная защита от износа

02_ СИСТЕМА ОХЛАЖДЕНИЯ

Castrol Antifreeze NF
Увеличенный срок службы
Не содержит нитритов

03_ МЕХАНИЧЕСКАЯ КПП

Castrol Syntrans 75W-85
Castrol Syntrans AT 75W-90
Castrol Syntrans Max 75W-80
Экономия топлива
Castrol Dynadrive 80W-90
Castrol Dynadrive Plus 75W-90
Универсальный продукт для трансмиссий и мостов с увеличенным интервалом замены
Castrol EP Range
Отличная защита от износа и задиров

04_ КОНСИСТЕНТНАЯ СМАЗКА

Castrol LMX Grease
Высокий уровень защиты узлов, работающих под высокими нагрузками
Стойкость к воде и защита от коррозии
Castrol CLS Grease
Для централизованных систем смазки

05_ МОСТЫ / РЕДУКТОРЫ

Castrol SAF-XO 75W-90
Castrol SAF-X 75W-140
Экономия топлива
Castrol Dynadrive 80W-90
Castrol Dynadrive Plus 75W-90
Универсальный продукт для трансмиссий и мостов с увеличенным интервалом замены
Castrol EPX Range
Отличная защита от износа и задиров

IT'S MORE THAN JUST OIL. IT'S LIQUID ENGINEERING.

Castrol

этого времени отнимает прохождение таможни. Загрузка – выгрузка – еще час, и автопоезд вновь уходит в рейс.

Под стать тягачам и полуприцепы. Оба – производства специализированной фирмы Pezzaioli, и оба приобретены новыми. Изготовленные из «крылатого металла», алюминия, они оборудованы всем необходимым для перевозки животных. Здесь есть система автоматизированных поилок, вентиляции, обогрева и освещения. Продумана и система загрузки-выгрузки на всех трех ярусах. У прицепов – собственные аккумуляторы, генераторы и пневматические ресиверы, так что даже при заглушенном тягаче надлежащие условия перевозки сохраняются на должном уровне. Понятно, и цена их немалая – около 150 000 евро. Причем это не самые дорогие в гамме модификации.

Все дело – в капризности «пассажиров». Как уже говорилось, свиньи плохо переносят стресс в дороге. Простужаются от холода и сквозняков, впадают в панику в темноте (поэтому в салоне – специальный успокаивающий свет). И от

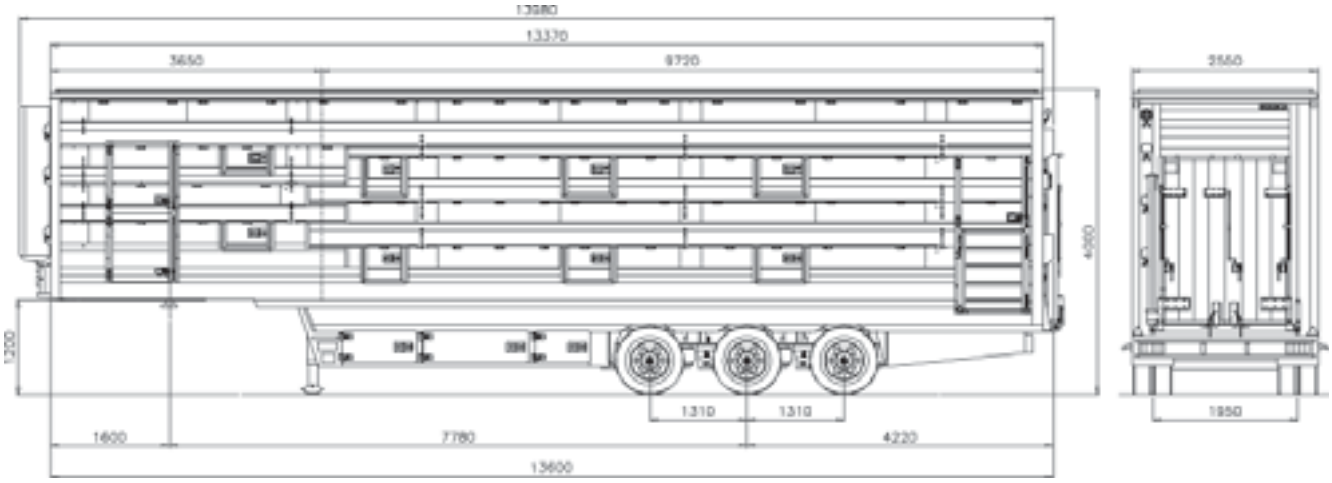
всего теряют вес, а это уже важный экономический фактор. Даже 5%-ная потеря веса – серьезный убыток. Ведь каждый полуприцеп перевозит за одну ходку около 180 голов весом за центнер каждая. Поэтому крайне важным фактором при выборе подвижного состава для фирмы было не столько привычное любому клиенту соотношение «цена-качество», сколько стопроцентная надежность.

Именно этого качества ожидал «Рассвет Плюс» от новых машин MAN, и, по словам руководства, получил его. Так что неудивительно, в планах компании – дальнейшее приобретение машин именно этой марки.

Характеристики полуприцепа Pezzaioli SBA32

количество осей	3
марка осей	BPW Eco plus
подвеска	воздушная
полная масса автомобиля	35.000 kg.
материал шасси	сталь
материал кузова	алюминий
длина х ширина х высота (cm.)	1331 X 241 X 305

ABS, задние двери, ящик для инструмента, Hefdak, кран уровня, гидравлика, погрузочное устройство, подъемная ось, дисковые тормоза, бортовые двери



Генеральный директор ООО «Рассвет Плюс» А. Милявский

С заботой о двигателе

Компания «Нордтех», официальный представитель английской компании «Molyslip Atlantic Ltd», провела лабораторные испытания одного из продуктов компании – присадки в моторное масло «Molyslip 2001E».

Присадка «Molyslip 2001E» представляет собой слоистый плакирующий состав на основе раствора дисульфида молибдена в высококачественном масле, очень скользкий по своей натуре и обладающий отличными сцепными свойствами с металлами.

Действие препарата основано на свойстве молекул этого вещества плакировать (покрывать) изношенные рабочие поверхности пар трения, таких как: стенки цилиндров, поршневые кольца, шейки коленчатого и распределительных валов.

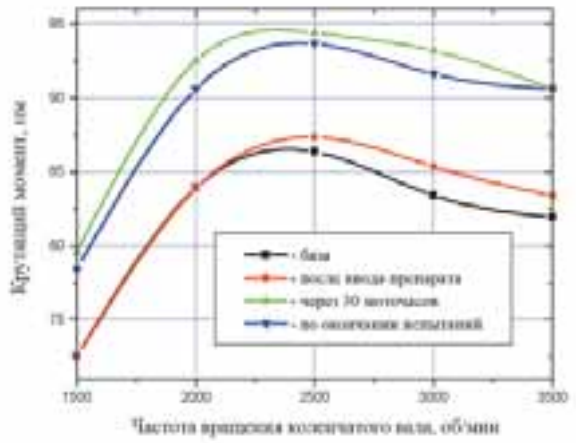
Испытания проводились на моторном стенде, с нагружаемым тормозным устройством двигателем от ВАЗ 2108, кафедры Двигателей Внутреннего Сгорания (ДВС) Санкт – Петербургского Политехнического

Университета. В процессе работы путем взвешивания определялся износ деталей двигателя при наработке 30 часов на обычном масле, и после введения присадки. Также производился замер динамических характеристик двигателя, расхода топлива, выбросов.

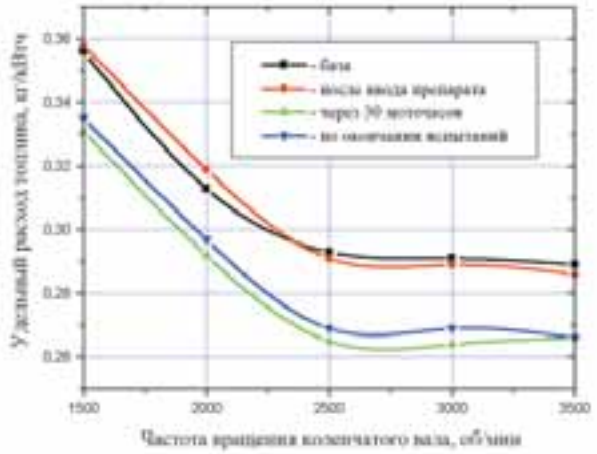
Главным результатом исследования работы присадки стало значительное снижение износа деталей двигателя - до 37 процентов, при этом обнаружены также такие положительные моменты как: снижение износа поршневых колец и подшипников коленчатого вала до 30%, снижение содержания СО на холостых оборотах до 15%, а также заметное снижение расхода топлива (до 4,5%), увеличение мощности двигателя (до 5,5%) и динамики. При этом, в отличие от других препаратов, дисульфид молибдена работает только на сопрягаемых парах трения, и не отлагается в других местах. Также отмечается увеличение моющей способности масла после ввода присадки. Эффект заметен при наработке, соответствующей пробегу в 10.000 км.

Данный продукт широко применяется за рубежом в двигателях внутреннего сгорания начиная с двигателей почти всех команд Формулы-1 и заканчивая огромными судовыми дизелями. Неплохо зарекомендовала себя данная присадка и в стационарных бензиновых и дизельных двигателях компрессоров и дизель-генераторов. Однако лучше всего результат от применения Molyslip2001E заметен при эксплуатации тяжелых грузовиков, следующих на далекие расстояния.

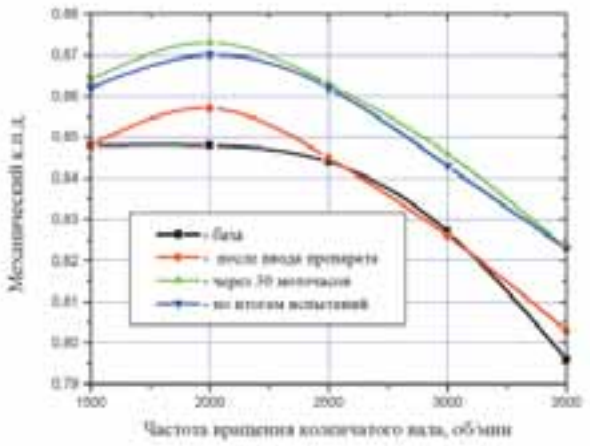
Еще большего эффекта можно добиться одновременно с MOLY2001E используя присадку в трансмиссионное масло Molyslip2001G. Комлексный эффект только по снижению расхода топлива при этом достигает 7-10%.



Изменение крутящего момента двигателя ВАЗ-2108 на разных стадиях обработки двигателя препаратом «MolySlip 2001E» (внешняя скоростная характеристика)



Изменение удельного расхода топлива двигателя ВАЗ-2108 на разных стадиях обработки препаратом «MolySlip 2001E» (внешняя скоростная характеристика)



Изменение механического к.п.д. двигателя ВАЗ-2108 на разных стадиях обработки препаратом «MolySlip 2001E» (внешняя скоростная характеристика)

Усредненные эффекты обработки двигателя препаратом «MolySlip 2001E»

	Усредненные эффекты, % относительно базы					
	Мощность	Расход топлива	Эффек. к.п.д.	CO	CH	NOx
После ввода препарата	0,294	-1,183	-1,414	1,085	10,878	-3,278
Через 30 моточасов	5,490	4,572	4,759	14,441	9,394	1,367
Итоговое состояние	4,118	3,123	3,440	9,015	5,562	2,551

Двойной портрет в служебном интерьере

Текст и фото Леонид Круглов

Согласитесь, далеко не всегда удается встретиться сразу с двумя генеральными директорами одной компании. Как правило, едва новый директор успевает вступить в должность, как его предшественник уже начинает работать где-нибудь на другом краю света. Но бывают приятные исключения, и тогда удается застать в одном кабинете сразу двоих.

Именно это и произошло совсем недавно в штаб-квартире компании «Скания Русь», где удалось встретиться и с Раймо Лехтио, руководившим компанией последние годы, и с Хансом Тарделлом, назначенным 1 апреля 2009 года на пост генерального директора компании.

Надо сказать, что г-н Тарделл отдал компании Scania более четверти века. Его карьера в компании началась еще в 1983 году со службы в отделе маркетинга. Позже он занимал различные должности в администрации Scania, работая в Европе, Африке и Азии. С 1999 по 2002 годы Ханс Тарделл возглавлял компанию Scania Finance Asia в Гонконге, с 2004 по 2008 - занимал должность генерального директора компании «Скания Лизинг» в России, а с 2008 - Scania Finance в Турции. И вот теперь Ханс снова в Москве, но уже совсем в ином качестве. Приняв пост генерального директора, Ханс Тарделл стал преемником Раймо Лехтио, который возглавлял ООО «Скания-Русь» с 2005 года.

В 2008 году господин Лехтио перешел на должность управляющего директора региона «Восточная Европа и Северная Азия», уступив свой московский кабинет преемнику. Разговор с новым руководителем компании не мог не начаться с вопроса о том непростом времени, в которое он принял руководство «Сканией-Русь».

- Г-н Тарделл, Вы приехали принимать дела в трудное время кризиса. Не пугает ли Вас это обстоятельство?

Ханс Тарделл:

- Нет, нисколько, и этому есть три достаточно серьезных и веских объяснения. Во-первых, у меня есть опыт работы в условиях затяжного кризиса в Юго-Восточной Азии в 1998-2002 годах. В то время

Ханс Тарделл, новый генеральный директор «Скания Русь»

Его предшественник Раймо Лехтио

я руководил отделением компании в Гонконге. Нынешняя ситуация в России похожа на ту, что была тогда.

- Во-вторых, я работал 3,5 года в компании «Скания – Лизинг», знаю большинство клиентов и дилеров.

- В-третьих, у меня отличная команда. Это первоклассные специалисты, которых я знаю лично и которым полностью доверяю.

Скажите, г-н Тарделл, есть ли у Вас и компании «Скания-Русь» какие-то свои «секреты» того, как свести последствия кризиса к минимуму?

Ханс Тарделл:

- Основная сложность – связать долгосрочные планы, к которым нужно идти краткосрочными шагами, незаметными и тщательно продуманными. Важно оперативно и правильно анализировать положение дел на рынке буквально ежедневно, чтобы максимально точно определять ситуацию и разрабатывать планы корректировки политики компании. Я думаю, что лучше меня об этом скажет Раймо: ведь ему пришлось руководить компанией в самое трудное время – время начала кризиса. Тогда нужно было быстрее реагировать на изменения ситуации.

Раймо Лехтио:

- Да, пришлось нелегко. Мы определили тогдашнее положение и перспективы работы в кризис одной фразой: «Важно уметь плыть против течения». Мы воспринимаем нынешнее положение без паники и излишнего трагизма, потому что у нас есть отличная команда, с которой мы можем многое.

К сожалению, в кризисный период страдают не только компании, продающие технику, но и их многочисленные клиенты. Сохранить их – значит обеспечить перспективу быстрого «залечивания» посткризисных «ран». Стараетесь ли Вы сохранить контакты с Вашими клиентами, есть ли какие-то рецепты поддержания их в условиях кризиса?

Ханс Тарделл:

- Сейчас действительно страдают многие наши клиенты, и кое-где транспортный бизнес вообще встал. Оказать им помощь в этих новых сложных условиях – одна из наших первостепенных задач. Находим различные формы поддержания их в активном состоянии. По-прежнему существует и оперативно функционирует сеть сервиса, технического контроля автомобилей и гарантий их обслуживания. Кое-что удается и в области лизинга. Наша стратегия: «Мы с клиентом и в плохую погоду под одним зонтиком». Помогаем клиентам и надеемся, что они останутся с нами и в хорошие времена.

Лидирующее положение марки Scania на российском рынке коммерческого транспорта массой более 16 тонн стало уже привычным. Как Вы оцениваете ситуацию 2008 ода. и что можете сказать о прогнозах на 2009?

Ханс Тарделл:

- Не секрет, что объем производства продукции в компании Scania упал, продаж, соответственно, – тоже, но мы по-прежнему лидеры. При определении лидерства на российском рынке важно учитывать не только поставки автомобилей нашей компанией, но и общий импорт, то-есть, автомобили, ввезенные другими компаниями, приобретенные самим владельцами. А здесь позиции марки Scania можно

с уверенностью считать непоколебимыми.

Согласитесь, г-н Тарделл, было бы непростительным удержаться от вопроса о прогнозах относительно перспектив нынешнего кризиса.

Ханс Тарделл:

- Как обычно, существует два прогноза: оптимистичный и реальный. С одной стороны, за последнее время наметились явно положительные тенденции. Рубль стабилизируется, начался процесс уменьшения ставок по кредитам. Эти факторы крайне важны не только для стабилизации, но и активизации торговли. С другой стороны, современный кризис очень необычен, и в таких условиях трудно действовать. Вообще же мой принцип - никогда не верить прогнозам, ни одной из предсказаний все равно не сбудется, всегда находится какой-то другой. Сценарий, по которому все события в конечном итоге и развиваются.

В разговор вступает Раймо Лехтио:

- Знаете, у нас есть такая шутка. Сначала все говорили, что развитие кризиса точно повторяет очертания буквы V – спад, потом – подъем. Затем стали говорить, что он будет развиваться по законам буквы W – спад, незначительный подъем, потом опять спад и, наконец, подъем. Теперь на смену букве W пришла буква U с ее затяжным «дном» и плавным выходом из кризиса. Сейчас экономисты сравнивают развитие кризиса с профилем обычной ванны – процесс затяжной с плавным входом и столь же плавным выходом из кризиса. Знаете, что самое главное в прогнозе развития кризиса по такому сценарию? Знать, открыта ли пробка в ванной, и кто ею управляет. А то ведь можно и вовсе не выйти из кризиса. Кто первый разберется в ситуации, тот и из кризиса выйдет первым и с наименьшими потерями.

Согласитесь, оригинальная и очень наглядная трактовка кризиса, охватившего весь мир. Но в том, что два генеральных директора компании «Скания-Русь» с юмором прибегают к таким сравнениям, как зонтики и ванны, говорит о спокойствии, уверенности и оптимизме, с которым компания проходит сложное время кризиса. Дело за малым – важно, чтобы эти чувства дошли и до многочисленных клиентов компании.

И снова Москва, и снова Iveco

Текст и фото Леонид КРУГЛОВ

Вопреки легендарной пословице, Альфрэду Д'Эррико удалось дважды войти в одну и ту же реку. Впервые он стал представлять компанию IVECO в СССР еще двадцать лет назад и, проработав в Москве до 1996 года, вернулся в Италию уже из совсем другой страны – России. А в прошлом году он вернулся в Москву на пост генерального директора компании «Ивеко Руссия». Так в его судьбе причудливо переплелась история, политика и экономика.

За прошедшее время многое изменилось не только в нашей жизни, но и в самой компании «Ивеко Руссия». Из московского особняка она переехала в новый бизнес-парк «Химки», где из окна кабинета синьора Д'Эррико открывается панорама на одну из важнейших транспортных артерий России: трассу Москва – Санкт-Петербург. Естественно, что разговор с таким интересным собеседником, как сеньор Д'Эррико не мог не начаться с перемен, которые произошли за 13 лет в нашей стране. Что вызвало наибольший интерес у сеньора Д'Эррико, какие изменения, произошедшие за это время, привлекли его внимание?

Альфрэд Д'Эррико:

- Когда я в 1996 году покидал Россию, в ней заканчивалось формирование российского рынка коммерческого транспорта. Теперь же можно говорить о том, что в стране существует один из важнейших в мировой отрасли рынок коммерческого транспорта. В первую очередь, необходимо отметить бурный рост дилерских и сервисных сетей ведущих мировых автопроизводителей, без которых невозможно продвижение автомобилей, особенно учитывая масштабы России. Могу сказать откровенно, что, в какой-то мере, этот бурный рост даже удивил меня.

Огромную роль в росте объемов продаж техники играет появление большого количества финансовых и лизинговых компаний. Не секрет, что полтора десятка лет назад нам приходилось искать банковскую поддержку в развитых европейских странах, теперь же банки, финансовые и лизинговые компании сами пришли в Россию. Результатом внедрения на рынке прогрессивных форм финансирования стал его бурный рост.

Марка IVECO отлично известна российским транспортникам и строителям. Что Вы можете сказать о рыночной политике компании «Ивеко Руссия», предлагающей коммерческие автомобили различных классов и фирм?

Альфрэд Д'Эррико:

- Мы оцениваем российский рынок коммерческого транспорта более чем в 300 тысяч единиц. Из них наша доля относительно невелика, но мы занимаем прочное место в нише магистральных тягачей, самосвалов и, особенно, среднетоннажных автомобилей. На ситуации в этом секторе рынка коммерческого транспорта стоит остановиться отдельно. В последнее время здесь произошли большие изменения, и этому

есть несколько объяснений. Во-первых, в России растет количество небольших частных компаний, для обслуживания которых и предназначены наши автомобили семейства Daily. Во-вторых, до недавнего времени потребности этих компаний удовлетворялись за счет знаменитых московских «Бычков», выпуск которых практически прекратился, и ниша среднетоннажников оказалась почти пустой. Не смогли, к счастью, заполнить ее и китайские автомобили, которые хоть и дешевле европейских, но по качеству уступают даже тем же «Бычкам». Таким образом, возможность выбора моделей в этом классе практически сузилась только до автомобилей европейских марок. Как показал анализ наших экспертов, именно в этом секторе автомобильного рынка последствия кризиса сказываются гораздо меньше, чем в секторе тяжелого коммерческого транспорта (полной массой более 16 тонн).

Что же касается такой категории коммерческого транспорта, как магистральные тягачи, здесь ситуация крайне сложная у всех компаний, в том числе, кстати, и у российских и белорусских автомобилестроителей. То же самое можно сказать и о таких автомобилях, как самосвалы и шасси под установку специальной и строительной техники.

Не считаете ли Вы, синьор Д'Эррико, что в этих условиях ремонт и обслуживание уже проданных автомобилей выходит на передний план. Говоря иначе, не имеет ли смысл переориентироваться на активизацию в сфере автосервиса?

Альфрэд Д'Эррико:

- Вы знаете, сначала мы тоже так думали, но потом столкнулись с обратным явлением – объем ремонтных и сервисных работ стал заметно снижаться. Все объяснилось просто: наши клиенты – транспортные компании в условиях значительного снижения грузооборота и строительства стали «ставить на прикол» до двух третей подвижного состава. Достаточно привести в качестве примера эксплуатацию автовозов. В условиях кризиса, когда активность рынка легковых автомобилей резко падает, потребность в автовозах снижается в десятки раз. Соответственно, у транспортников есть возможность эксплуатировать автомобили в щадящем режиме, чаще менять машины, давая им «отдохнуть» и, тем самым, экономить на обслуживании.

Кстати, в «легковом» сервисе ситуация абсолютно противоположная – там владельцы (чаще всего индивидуальные) готовы вкладывать деньги в сервис, чтобы продлить срок эксплуатации автомобиля и отодвинуть срок покупки нового. Их можно понять – все-таки поддержание автомобиля в рабочем состоянии в условиях кризиса более оправдано, чем приобретение нового автомобиля по относительно высоким ценам. А вот у корпоративных клиентов также растет парк автомобилей, поставленных на прикол и выведенных их сервиса.

Есть и еще одна проблема «грузового» сервиса. Он очень затратен и требует больших инвестиций уже на этапах проектирования и строительства. В обычных условиях те, кто начинают строительство сервисного центра, могут рассчитывать на окупаемость затрат в течение трех-пяти лет. В условиях же кризиса, даже при самых оптимистических прогнозах, этот срок может увеличиться до семи лет. На такие риски сейчас не готовы пойти ни наши специалисты, ни российские партнеры.

Как следствие, руководство компании приняло решение о снижении капиталовложений в сервис. Однако при всех условиях мы сохраняем оперативность в таком важном деле, как

оперативное обеспечение запасными частями и необходимым специальным инструментом. Никакие разговоров о сокращении штата сотрудников, работающих в этой сфере, мы не ведем.

Всем нам не удалось избежать восточного пожелания «Жить в эпоху перемен», что поделаешь! Но ведь любой кризис хорош хотя бы тем, что рано или поздно кончается. Каковы Ваши прогнозы, сеньор Д'Эррико, на ближайшие перспективы?

Альфрэд Д'Эррико:

- И я, и все руководство компании «Ивеко Руссия» с оптимизмом смотрим на ближайшие перспективы, несмотря на то, что по нашим прогнозам кризис продлится еще около двух лет. Мы продолжаем активно работать в секторе среднетоннажников, развивая сотрудничество со многими российскими компаниями, которые выпускают, например, маршрутные такси или автомобили скорой медицинской помощи на базе наших автомобилей Daily. Здесь позиции нашей компании намного прочнее, чем у многих конкурентов и партнеров по рынку.

Что касается сервиса, мы продолжаем работу с российскими партнерами, готовыми подключиться к развитию сервисной сети. Здесь нас, в первую очередь, интересуют такие районы, как Урал, Зауралье и Сибирь. Там, несмотря на развивающийся кризис, уровень грузооборота остается достаточно высоким, и присутствие марки IVECO в этих регионах может стать приоритетным для нас.

По сути, завоевать лидирующие позиции на посткризисном рынке смогут те компании, которые сохранят свою активность в кризисный период, и мы делаем все, чтобы эту активность поддерживать. Да, у нас, как и у любой компании, есть своя антикризисная программа, которая сводится к сокращению внутренних расходов, снижению капиталовложений и реализации автомобилей, имеющихся на складах – меры, в общем-то, стандартные. Но мы работаем и на перспективу.

На территории России уже работает несколько заводов по сборке коммерческих автомобилей иностранных компаний. Это завод компании Sollers в Елабуге, где собирают FIAT Ducato, завод Volvo в Калуге, осенью начать сборку грузовиков планирует компания Renault. Каковы позиции компании «Ивеко Руссия» в этом вопросе?

Альфрэд Д'Эррико:

- Хочу с гордостью отметить, что именно мы были первыми ласточками в этой области. Не секрет, что 15 лет назад компания IVECO, первая среди европейских автопроизводителей, организовала совместное предприятие с заводом «Урал» по производству грузовых автомобилей и шасси тяжелых классов. Сейчас производительность компании IVECO-УралАЗ достигла 800 автомобилей в год, но мы работаем над планом увеличения производства до 2 тысяч автомобилей ежегодно. Соответственно, будут рассмотрены вопросы расширения дилерской и сервисной сети.

Кабинет сеньора Альфрэда Д'Эррико находится на четырнадцатом этаже бизнес-парка «Химки», и из огромного окна открывается великолепная перспектива Ленинградского шоссе, по которому в потоке частенько мелькают знакомые силуэты Eurocargo, Trakker, Stralis, что лишний раз подтверждает популярность автомобилей IVECO в нашей стране. Ну и что же, что компания «Ивеко Руссия» переживает сейчас не лучшие времена? Пережить их, причем, далеко не в последнюю очередь, помогает такое не материальное понятие, как оптимизм. А его у сеньора Д'Эррико и его команды хватает!

Top class – всегда «топ класс»

Текст Леонид Круглов

Кризис кризисом, а автомобильная промышленность на месте не стоит. Время от времени журналистам и специалистам-транспортникам представляют очередные новинки. То грузовые автомобили, то автобусы выходят из ворот мировых лидеров отрасли. Недавно свои новые автобусы показала компания Setra.

В обновленное семейство TopClass 400 вошло сразу 6 новых моделей: S 411 HD, S 415 HD, S 415 HDH, S 416 HDH, S 417 HDH и S 431 DT.

Самый маленький автобус в семействе – десятиметровый S 411 HD, рассчитанный в четырехзвездочном варианте на 36 пассажиров. Автобусы серии 415 – это двенадцатиметровые машины туристического класса, рассчитанные на 44 или 46 пассажиров в четырехзвездочном варианте (соответственно, 49 и 51 место в экономичной версии). Модель S 415 HD – классический двухосный автобус высотой 3550 мм, вмещающий 44 – 49 чел. Модель S 415 HDH – трехосная высотой 3860 мм, оснащенная багажниками увеличенного объема, рассчитана на перевозку 46 или 51 пассажира. «Четыреста шестнадцатая» модель длиной 13,2 м в четырехзвездочном варианте предназначен для перевозки 50 пассажиров. Следующий в ряду новинок – трехосный автобус S 417 HDH длиной 14 м берет «на борт» 52 пассажира. Самый большой автобус в новом семействе S 431 DT – двухэтажная трехосная машина особо большой

вместимости. Два салона автобуса рассчитаны на 78 пассажиров в четырехзвездочной версии. Общий объем трех багажных отделений достигает 12 куб. м!

Такое тотальное обновление целого семейства – явление не частое в мировом автопроме, тем более, когда речь идет не столько о конструктивном обновлении силовых агрегатов или трансмиссии, сколько о значительном обновлении электронной базы систем управления и безопасности автобусов.

Прежде всего, остановимся на новой системе предотвращения тяжелых последствий при лобовых столкновениях Front Collision Guard (FCG). Интересно отметить, что в ней первое место занимает новая планировка рабочей зоны водителя и экскурсовода, с тем, чтобы улучшить условия работы водителя и повысить степень безопасности фронтальной зоны автобуса. Длина передней

части кузова удлинена на 200 мм, из которых 140 мм приходится на увеличение рабочей зоны именно водителя. В систему FCG входят три новых контура безопасности. Первый – мощная поперечная балка, принимающая на себя удар препятствия. Второй контур – развитая система жесткости, защищающая переднюю подножку и место экскурсовода. Третий контур – мощная пространственная конструкция защищает водителя и панель приборов, что позволяет сохранять контроль над автобусом даже в условиях тяжелой аварии. Кроме этого, в конструкцию автобуса введена новая двухконтурная интегрированная подвеска. В сочетании с обновленной системой освещения эти мероприятия позволили значительно поднять уровень комфорта и пассивной безопасности автобуса.

На пассивную безопасность работают даже новые щетки стеклоочистителя. Скорость их движения замедляется

по мере выхода щеток из активной зоны очистки ветрового стекла. Соответственно снижается уровень шума механизма стеклоочистителя, что, в свою очередь, меньше отвлекает водителя от управления автобусом.

Теперь пришла пора поговорить о новой электронной «начинке». Кроме уже упомянутой системы FCG, еще 10 различных систем обеспечивают безопасность автобуса. Так, все колеса оборудованы датчиками электронной системой управления торможением Electronic Braking System (EBS) и антиблокировочной системы ABS и системы ASR. Штатными стали системы контроля тормозов Brake Assistance (BA) и Electronic Stability Program (ESP). По-прежнему в бортовой комплекс средств безопасности входят системы ART и DBL, установка которых началась

еще в 2005 году. Среди новых систем безопасности и контроля важное место занимает система контроля положения автобуса на полосе движения Line Assistance (SPA). Входящая в нее видеокамера постоянно контролирует дистанцию до впереди идущего автомобиля и прямолинейность движения относительно продольной дорожной разметки. В случае отклонения от нее система автоматически подает пульсирующий сигнал на...водительское сидение. Сделано это специально, чтобы пассажиры не слышали никаких непонятных сигналов и не замечали никаких экстренных действий водителя. Система включается автоматически на скорости более 70 км/час и особенно эффективна в условиях длительного и монотонного движения по автострадам.

Перечень электронных средств обеспечения безопасности и контроля движения дополняют системы ECE и LED.

Необходимость питать большой объем электронной аппаратуры и электрические приводы различных систем в сочетании с возрастающими расходами энергии на питание систем обеспечения комфорта неизбежно требует повышения мощности силового агрегата. Теперь самый маленький автобус семейства S 411 HD оснащается V-образным шестицилиндровым двигателем объемом 12 литров OM 501 LA мощностью 408 л.с. и крутящим моментом 1900 Нм. На автобусы средней линии устанавливается шестицилиндровый рядный

моментом 2300 Нм. В стандартной комплектации все двигатели отвечают требования экологических норм Euro 4, но могут поставляться и в версии Euro 5. По выбору заказчика автобусы могут оборудоваться либо механическими автоматизированными коробками передач серии GO, включая модель PowerShift, либо полностью автоматическими 12-скоростными КПП ZF AS Tronic.

Выпуск автобусов семейства TopClass начался в 2001 году, и за это время они несколько раз модернизировались и обновлялись. Но все 8 лет неизменным оставался великолепный узнаваемый стиль Setra и высочайший уровень комфорта. Своеобразной

дизельный двигатель такого же объема OM 457 LA мощностью 456 л.с. и крутящим моментом 2200 Нм. Самый большой автобус S 431 DT оснащается V-образным восьмицилиндровым дизельным двигателем объемом 16 литров OM 502 LA мощностью 503 л.с. и крутящим

визитной карточкой автобусов этой компании стала полированная металлическая накладка, получившая название La Linea, поднимающаяся от передней двери к крыше и проходящая вдоль всей боковины кузова. Для всех обновленных автобусов разработана унифицированная линейка сидений Nimbus, обитых кожей в двухцветной комбинации.

Для российских транспортников автобусы семейства TopClass многие годы считались чем-то недостижимым, если не считать скудный ручеек «секонд-хенда», пробивавшийся на наши магистрали. Однако, в последнее время ситуация кардинально изменилась. На базе Автоколонны 1417 в подмосковной Коломне создан крупный центр эксплуатации и обслуживания автобусов этого типа, и сейчас оценить все достоинства «топовых» автобусов смогли не только транспортники, но и многочисленные пассажиры – автобусы Setra работают на пассажирских линиях большой протяженности и международных перевозках.

Электрические «телеги»

Текст Леонид Круглов

Электромобили насчитывают более ста пятидесяти лет истории развития, признания и отторжения. Они появились намного раньше машин с двигателем внутреннего сгорания - ещё в первой половине позапрошлого столетия, в 1830-40-х годах и почти одновременно в Англии, где их «родителями» были Роберт Андерсон и Роберт Дэвидсон, и в Америке, где ими занимался Томас Девенпорт. Их объединяли общие «родовые» признаками – неуклюжий внешний вид и смехотворные скорости, их мог спокойно обогнать пеший.

Прошло всего полвека, и в начале XX века в одних только США выпуск электромобилей достиг 10 тысяч штук. В Европе электрическими экипажами занимались, в основном, в Англии и Франции. Достаточно сказать, что на старт легендарной гонки Париж – Бордо – Париж электромобилей вышло больше, чем их бензиновых конкурентов. Причем, второе место по обилию конструкций занимали паровики. В этом не было ничего удивительного – ведь рубеж XIX - XX веков был временем абсолютных рекордов скорости, установленных на электромобилях.

В самом конце XIX века электромобиль первым среди самодвижущихся экипажей преодолел стокилометровый рубеж скорости. Произошло это знаменательное событие во французском городе Ашер, неподалёку от Парижа. Электромобиль-рекордсмен под многообещавшим названием La Jamais Contente («Всегда недовольная») был создан бельгийцем Камилем Женатци. Машина имела симметричный обтекаемый открытый корпус из необычного сплава алюминия и вольфрама и внешним видом напоминала заостренную с обоих концов торпеду, установленную на шасси. Он оснащался двумя двигателями и имел массу около 1 тонны. Как бы оправдывая свое название, экипаж под управлением автора в течение двух лет упорно добивался все более и более высоких скоростей, пока в 1899 году электромобиль не достиг скорости 105, 88 км/час.

La Jamais Contente

Электрический омнибус Романова (1899 г.)

Небольшой развозный фургон НАМИ-751

Опытный электромобиль-мусоровоз, построенный в единственном экземпляре лабораторией электрической тяги (ЛЭТ) московского энергетического

Надо отдать должное россиянам, которые не только не отставали от своих зарубежных коллег, но и создавали уникальные конструкции, которых больше не было ни в одной стране. Достаточно вспомнить имя Ипполита Владимировича Романова. На рубеже веков он создал 4 типа электромобилей: двухместный и четырехместный легковые автомобили и два омнибуса, рассчитанных на перевозку 17 и 24 пассажиров. Масса двухместного экипажа, оснащенного электродвигателем мощностью 4,4 кВт, сконструированным И. Романовым, составляла всего 720 кг против 1440 кг у французского электромобиля «Жанто». Еще один электрический омнибус был спроектирован и построен в 1901 году на московском велосипедном заводе «Дукс».

В конце XIX – начале XX столетия американский конструктор Эндрю Лоуренс Райкер разработал несколько моделей городских легковых и грузовых электромобилей, в том числе, карету скорой медицинской помощи.

В первом десятилетии XX века серьёзные конструктивные недостатки электромобилей, главным из которых была недостаточно большая емкость аккумуляторов, ограничивавшая запас хода, стали основной причиной резко падения интереса к ним. Производство автомобилей с двигателями внутреннего сгорания постоянно расширялось, их производство и сами автомобили становились все дешевле, что, в конечном итоге, и определило их большее распространение. Еще какое-то время электромобили оставались распространенными в городских условиях (в Нью-Йорке в это время работали до 70 тысяч электромобилей), но к середине 1920-х годов как самостоятельный вид транспорта они практически перестали существовать.

Яркий след в истории электромобилей оставила американская компания Detroit Electric из города Детройте, штат Мичиган. Начиная с 1907 года, она занималась серийным выпуском электромобилей, которые пользовались неплохим спросом. Выпускавшиеся ею электромобили могли развивать скорость до 20 миль/час (около 32 км/час) и обладали запасом хода 130 км. Производство электромобилей прекратилось только в 1942 году, и некоторые уцелевшие экземпляры можно увидеть в различных автомобильных музеях.

И в этом периоде развития электромобилей оставили след и наши конструкторы. Во второй половине тридцатых годов в СССР были построены три модели электромобилей,

начиная с городского мусоровоза ЛЭТ и кончая четырехместным легковым автомобилем с алюминиевым кузовом, независимой подвеской всех четырех колес на пневмоподушках и оригинальной трансмиссией с независимыми двигателями для каждого заднего колеса.

Следующий электромобиль появился в 1948 году. Это был фургон грузоподъемностью 1,5 тонны, оснащенный двумя электродвигателями мощностью по 4 кВт, развивавший скорость до 36 км/час.

В конце сороковых в СССР вновь вернулись к идее грузовых электромобилей. В НАМИ разработали небольшой развозный фургон НАМИ-751. Обращал на себя внимание необычный фанерный кузов и одна центральная фара. Внешне обычные двери (их было три) открывались вверх, при этом задняя грузовая дверь уходила под крышу кузова. Для максимального облегчения конструкции рама фургона была алюминиевой клепаной. Два электродвигателя мощностью 4 л.с. каждый питались от двух обычных аккумуляторов суммарной емкостью 300 Ач. Грузоподъемность составляла 500 кг, скорость 36 км/час, запас хода 70 километров.

В конце 60-х годов интерес к электромобилям вновь возник. Энергетический и экологический кризис заставили вспомнить про, казалось бы, уже давно забытые электромобили. Начался новый этап в развитии их конструкций и технологии производства.

Разработкой и производством электромобилей стали заниматься различные фирмы, в Соединённых Штатах и Европе. Лидерами в электромобилестроении в те годы стали американские компании Sebring – Vanguard и Elcar Corporation, каждая произвела несколько тысяч оригинальных машин собственной разработки. Sebring – Vanguard выпускала электромобили под названием «CitiCar». Эти машины были способны проехать 80-95 км без подзарядки. Максимальная скорость превышала 71 км/час. Всего было выпущено более 2 тысяч таких машин.

Ещё одним производителем электромобилей в этот период была компания Battronic. Выпускаемый этой фирмой электрический грузовик передвигался со скоростью 40,2 км/час. На одной зарядке батареи он мог проехать почти 100 километров. Помимо грузовых электромобилей в середине 70-х годов компания Battronic выпустила около 20 автобусов на электрической тяге.

Электромобиль ХАДИ-13 Эм

В 70-х годах прошлого столетия американский инженер Виктор Воук разработал первый в мире автомобиль с гибридным приводом, которым стал Buick Skylark с установленным электродвигателем мощностью 20 кВт.

Внес свою лепту в разработку грузовых электромобилей и Волжский автомобильный завод. В 1984 году здесь был разработан небольшой грузовичок ВАЗ-2802 «Пони». Грузоподъемность фургона с кузовом объемом 4,5 куб. м. составляла 500 кг. Машина оснащалась двигателем мощностью 25 кВт. При запасе хода 75 километров максимальная скорость достигала 78 км/час. Для снижения собственной массы, из которой 423 килограмма приходилось на аккумуляторные батареи, рама и кузов электромобиля были изготовлены с широким применением алюминиевых сплавов и пластмасс.

В начале 90-х годов в штате Калифорния был принят закон Zero Emission Mandate, согласно которому каждая автомобилестроительная компания должна была выпускать определённое количество автомобилей с «нулевым выхлопом», причем с наращиванием производства. Если в 1998 году число таких машин, продаваемых в Калифорнии, должно было составлять 2%, то в 2003 году - уже 10%.

Для выполнения требований этого закона компании предложили одновременно несколько различных моделей. Конструирование и производство электромобилей пошли интенсивнее, их количество резко увеличилось. Тон задавали японцы. Компания Toyota «электрофицировала» внедорожник RAV4, снабдив его никель-металлгидридной батареей. Свои электромобили предложили Honda и Nissan.

Компания Ford разработала электрическую версию пикапа Ford Ranger с обычными свинцово-кислотными батареями, которая могла пройти без подзарядки до 100 километров, а максимальная скорость машины достигала 120 км/час. Не отставал от Ford'а Chevrolet, разработавший электрическую версию пикапа S-10 с электромотором мощностью 85 кВт, максимальная скорость составляла 110 км/час, но пробег без подзарядки был маловат – всего 72,5 километра. В 2003 году закон Zero Emission был в значительной степени смягчён, в итоге выпуск этих электромобилей был практически остановлен.

Компании Peugeot и Citroen использовала в своих разработках единую платформу малотоннажного фургона Berlingo/Partner/Cangoo. Неудивительно, что созданные в разных фирмах машины получились очень близкими по характеристикам. Berlingo Electrique развивал максимальная скорость 96,5 км/час при запасе хода до 95 километров, а Peugeot Partner Electric – 90 км/час и 90 километров, соответственно.

Лидеры мирового автопрома продолжают свои работы над электромобилями, но теперь речь идет о совершенно других машинах. За последнее время они не только значительно продвинулись вперед, изменился сам подход к электромобилю как к средству транспорта. Все чаще и чаще речь идет о гибридных конструкциях, когда наряду с электродвигателями используются и более традиционные бензиновые и дизельные силовые агрегаты. Более того, с легковых автомобилей «гибриды» перекочевали на автобусы, городские развозные автомобили и даже междугородние тягачи. Вся логика развития электромобилей говорит о том, что будущее именно за гибридными приводами. Но это тема уже следующей статьи.

Электрокары широко применяется на предприятиях для перевозки грузов внутри цехов (благодаря отсутствию вредных выхлопов), на аэродромах и ж/д вокзалах

ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

*VOLVO*SCANIA*Mercedes Benz*MAN*IVECO*DAF*RENAULT
АВТОХАОС центр www.autohaos.spb.ru
Колтушское ш., д. Янино, д. 1 (800 м. от КАД)
(812)945-77-11
РАЗБОРКА
ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВИКОВ
СПб, Таллинское шоссе, Телези, 20
(812)715-33-33
СКУПКА ГРУЗОВИКОВ (812)944-29-30, 945-77-11

ПарнасАвтоКомплекс
ремонт, диагностика:
SCANIA • VOLVO • КАМАЗ
ПРИЦЕПОВ • АВТОВОЗОВ
СПЕЦТЕХНИКИ
(812) 449-05-89
www.pac-sto.ru
РЕМОНТ ТНВД
с мех. и электр. управлением
8-904-647-26-46
BOSCH
ДИЗЕЛЬ-СЕРВИС
Санкт-Петербург, пр. Культуры, 42 (промзона Парнас)
Полная компьютерная диагностика с помощью оборудования:
Сканер тестер KTS520-BOSCH · STAR DIAGNOSIS
INSITE CUMMINS · TEXA · WABCO
Ремонт электрооборудования и пневмосистем любой сложности на грузовых автомобилях, прицепах и спецтехнике.

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 MAN IVECO VOLVO
КОМПЛЕКС УСЛУГ ЗА ОДИН ДЕНЬ
ООО "Дизель мастер", Московское шоссе, 13а
тел.: +7(812) 715-7950 т./ф.: (812) 373-9348

ГРУЗОВОЙ АВТОСЕРВИС
мойка, компьютер, воздух
С-Пб., Московское шоссе д. 165
тел.: 325-70-70
AutoStar

КАЧЕСТВЕННЫЙ И БЫСТРЫЙ РЕМОНТ
ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И ПРИЦЕПОВ
■ Ремонт и восстановление
- балки, чулки
- суппорта
■ Ремонт воздушных
и электрических систем
■ Токарные, сварочные, кузовные
работы. Покраска. Пескоструй.
SAF
НА ВСЕ РАБОТЫ ГАРАНТИЯ!
ВЫЕЗДНАЯ БРИГАДА
БЕЗ ВЫХОДНЫХ!
СПб, Волхонское ш., 113
тел.: (812) 982-1385, 996-4617
факс: (812) 635-7559
E-mail: tekar_igor@mail.ru

СоюзХимТранс
АВТОСЕРВИС
РЕМОНТ ГРУЗОВОЙ
ТЕХНИКИ И ПРИЦЕПОВ
ПРОДАЖА ЗАПЧАСТЕЙ
тел./факс (812) 309 - 01- 01
моб. тел. +7 (911) 761 - 81 - 81
e-mail: remservice@sktint.com

Телефон отдела рекламы
(812) 712-22-75

РЕМОНТ ТОПЛИВНОЙ АППАРАТУРЫ
SCANIA DAF VOLVO IVECO
АСС
982-25-53, 982-38-62
ЮЖНОЕ ШОССЕ, 39 www.diesel-bosch.ru
- КОМПЬЮТЕРНАЯ ДИАГНОСТИКА
- РЕМОНТ НАСОС-ФОРСУНОК
- РЕМОНТ ТНВД евро 2, С ЭДС

ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Запчасти для грузовой техники европейского производства

ТЕХИНТКОМ

Шоссе Революции, 58-а
тел.: (812) 324-64-40
324-64-54
факс: (812) 225-12-74
Шушары, ул. Ленина, д.1
тел.: (812) 702-45-74
702-45-73

ООО «Авто-Лидер»
Компьютерная диагностика
Ремонт:
• полуприцепов, прицепов и тягачей импортного производства
• шиномонтаж
• шины и диски
Запчасти
• для грузовой техники европейского производства Volvo, Scania
• для прицепов SAF, ROR, BPW, SCHMITZ
Санкт-Петербург, Автомобильная ул., д.8 (на территории АТП-15)
Т./ф.: (812) 372-07-01 (ремонт), (812) 757-53-81 (запчасти), 8 (911) 236-53-91

АВТОЗАПЧАСТИ
в наличии и на заказ
КОМПЬЮТЕРНАЯ ДИАГНОСТИКА
Санкт-Петербург, ул. Салова, д. 45-Ф
тел./факс: (812) 347-7061
www.arys-auto.ru
Mercedes-Benz

ВСЕ ВИДЫ РЕМОНТА
ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВЫХ ПРИЦЕПОВ И ПОЛУПРИЦЕПОВ АВТОМОБИЛЕЙ клёпка накладок
Ремонт аккумуляторов
СПб., ул. Бестужевская, 2а Тел. 8-901-304-3124, 974-12-22

ПОЛНЫЙ РЕМОНТ А/М MAN, MERCEDES-BENZ, VOLVO, SCANIA, прицепов и п.прицепов
РЕМОНТ КПП ZF, MB ПНЕВМАТИЧЕСКИЕ ТОРМОЗНЫЕ СИСТЕМЫ WABCO
РЕМОНТ ГРУЗОВИКОВ КИТАЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА
СПб, ул. Сабировская, д. 41, т./ф.: (812) 702-9015, т.: 8-911-206-1113 (сто), 8-911-228-8100 (запчасти)
SHAANXI SERVICE

"Драйвер" DLIAGL
DEPO
www.drivetruck.ru
drivertruck@mail.ru
Оптика для грузовых автомобилей
ОПТ, РОЗНИЦА
т.: (812) 373-1947

РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ ИНОМАРОК И ПРИЦЕПОВ
РЕМОНТ ДВИГАТЕЛЕЙ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ
РЕМОНТ ПНЕВМОСИСТЕМ ЭЛЕКТРИКА ABS EDC ECAS
ООО "ГаммаТрансСервис"
Санкт-Петербург
Дорога на Турухтанные о-ва
дом 18 корп. 4
въезд с дороги в Угольную гавань
8-921-345-14-25
8-901-311-4398
т./ф. 335-78-96

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

РЕМОНТ ДВИГАТЕЛЕЙ, КПП, РЕДУКТОРОВ, ХОДОВОЙ ЧАСТИ, ЗАПЧАСТИ
т.: 8 (901) 306-9745
т./ф.: (812) 466-6645
(812) 973-9969
DAF
СПб, г. Пушкин, ул. Автомобильная, д. 4
e-mail: RVU@yandex.ru

ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

ДИЗЕЛЬ КОМПЛЕКТ
СПб, Таллинская, 7А
т./ф.: (812)444-7183, 640-1954
СТЕНДЫ ДЛЯ РЕМОНТА НАСОС-ФОРСУНОК
ПРОДАЖА, РЕМОНТ и ОБМЕН НАСОС-ФОРСУНОК
ФОРСУНКИ COMMON RAIL, BOSCH, DENSO
CAT

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, п. Шушары, ул. Ленина, д. 2
(812) 932-6609, пн.-пт., 9.00-18.00

WWW.PETROMOTORS.SPB.RU
Petro Motors
Ремонт дизельных двигателей импортного производства для всех видов транспорта
Гарантия КАЧЕСТВА для вас!
E-mail: info@petromotors.spb.ru
Телефон: (812) 457-21-15, Факс: (812) 457-24-39
Адрес: 193015, Санкт-Петербург, ул. Малая Митрофаньевская, д. 5а

РЕМОНТ ГРУЗОВИКОВ
ОТЕЧЕСТВЕННОГО И ИМПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА
СПЕЦТЕХНИКИ И ПОЛУПРИЦЕПОВ
ДВИГАТЕЛЕЙ
КУЗОВНОЙ РЕМОНТ
ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ОКРАСКА
Коломяжский пр., 10
т.: 8-911-214-8364, 973-8118, 393-5844

"ПРОМАВТО ОЙЛ"
Любые масла и смазки
ведущих импортных и отечественных производителей
Запчасти для грузовиков и прицепов
европейского проиводства оптом и в розницу, доставка бесплатно
т. Пушкин, Кузьминкое шоссе, д. 66, оф. 4
т./ф.: 448-4845, 448-4846
т.: +7-911-730-8840

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

ремонт КОРОБОК ПЕРЕДАЧ ZF
для грузовиков марок:
КамАЗ, IVECO, DAF, MAN
запчасти
тел.: (812) 970-6591

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

Запчасти и ремонт для грузовиков MB
ACTROS • AXOR • ATEGO
Санкт-Петербург, ул. Салова, д. 57
т./ф.: (812) 712-8838
моб.: 8-911-979-4487
e-mail: kvbl@aport.ru

ПНЕВМОРЕССОРЫ
специализированные магазины
Любые пневморессоры, фильтры, соединители трубок CRC и RAUFOSS
Запчасти для грузовиков и прицепов
(812) 446-66-10, 447-42-39, 970-36-56
Санкт-Петербург, ул Новоселов, д. 2

Тлс-Сервис
Техническое обслуживание и гарантийный ремонт полуприцепов
ТОНАР
ROR SAF YORK BPW FRUEHAUF
запчасти
Тел.: +7(812) 596-8792, +7(812) 605-0037, +7(901)307-3352
e-mail: peski-service@mail.ru www.tlsservice.narod.ru

Ремонт грузовых автомобилей и полуприцепов
американского и европейского производства
➢ Слесарные работы
➢ Сварочные работы
Ремонт самосвалов
СПб, Петергофское шоссе, 75
тел. 8-901-306-06-09
www.ambar-spb.ru

ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

ПРОДАЖА ГАРАНТИЯ СЕРВИС
автомобилей ЗиЛ всех модификаций
СПб, Волхонское ш., д. 113
Тел.: 8-905-21-21-385, (812) 635-7559

Ремонт грузовиков отечественного и импортного производства
РЕМОНТ ТНВД, ФОРСУНОК
Заключаем договора
СПб, Волхонское ш., д. 4, тел.: 8-911-841-8580

КПП
РЕМКОМПЛЕКТЫ СУППОРТОВ
MAN, MB, SCANIA
VOLVO, ZF, EATON
DAF, IVECO
ЗАПЧАСТИ+РЕМОНТ
АККУМУЛЯТОРЫ
СПб, ул. Салова, 57
т/ф.: (812) 712-88-38
8-911-979-44-87
e-mail: kvbl@aport.ru

EURO AUTO
Запчасти для грузовиков
Магазин запчастей и разборка грузовиков:
пр.Славы, 60а 320-3087, 970-6297 /
/ 320-3089, 268-3716, 973-2630
Шушары, ул.Ленина, 1 332-5885
Парнас, ул.Домостроительная,3 332-5821
703-15-15
www.euroauto.ru

АВТОНОМНЫЕ ОТОПИТЕЛИ, КОНДИЦИОНЕРЫ, РЕФРИЖЕРАТОРЫ

КЛИМАТ-КОНТРОЛЬ
автономные отопители
– от 21500 руб.
офис: (812) 335-8387
сервис: (812) 448-5283

Webasto
автономные
ОТОПИТЕЛИ
СЕПАРАТОРЫ
с подогревом (separ 2000)
КОНДИЦИОНЕРЫ
для любых автомобилей
УСТАНОВКА, ЗАПРАВКА, РЕМОНТ

Телефон отдела рекламы
(812) 712-22-75

ТУРБОКОМПРЕССОРЫ

Гарантия 1 год • 17 лет на рынке
ТУРБО СЕРВИС
Ремонт турбокомпрессоров
для грузовых автомобилей
Garrett, Holset, Schwitzer, KKK, ЯМЗ
СПб, ул. Курская, 21 т./ф.: (812) 336-5501

ТУРБОКОМ
ТУРБОКОМПРЕССОРЫ
для автомобилей и дорожной техники
Ремонт, продажа,
диагностика на двигателе,
регулируемые турбокомпрессоры,
сервис и гарантии
СПб, Нейшлотский пер.,17 т./ф.: (812) 542-4313

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: tr@inbox.ru
www.turbopiter.ru
тел. (812) 327-45-03
тел./факс (812) 292-46-53

СТАРТЕРЫ, ГЕНЕРАТОРЫ, РАДИАТОРЫ

РАДИАТОРЫ
Новые и восстановленные для импортных грузовиков
охлаждения, интеркулера, кондиционера, отопления
— Ремонт радиаторов
АВТОНОМНЫЕ ОТОПИТЕЛИ | установка и ремонт
— Сварка в аргоне
— Ремонт топливных баков
т.: (812) 378-65-63, 378-62-01, 378-54-54
973-57-41, 089
СПб, Бассейная ул., 38, с 9 до 21 без выходных
e-mail: sputnik-service@mail.ru

www.startservice.ru startservis@mail.ru
Ремонт, продажа, обмен • Комплектующие
Гарантия, сервис • Полная диагностика (бесплатно)
СТАРТЕРЫ
СТАРТ СЕРВИС
ГЕНЕРАТОРЫ
ДЛЯ ИНОМАРОК
ГРУЗОВЫХ, СПЕЦТЕХНИКИ, ЛЕГКОВЫХ
м. "Пл. Ал. Невского", ул. Тележная, 37, тел.: 380-92-24, 271-18-07
Энергетиков, 85, тел.: 226-30-03, 970-51-44
Придорожная аллея, 16, авторынок "Каретный двор", тел.: 921-55-04
п. Шушары, Московское ш., 15к, а/с "Бадаево", тел.: 715-85-97

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, 325-03-42
Северный пр-кт, д. 7, секц. 59 Тел. (812)655-05-03
Станция технического обслуживания Тел. (812)655-05-04

РЕМОНТ СТАРТЕРОВ ГЕНЕРАТОРОВ
ЛЕГКОВЫЕ, ГРУЗОВЫЕ, СПЕЦТЕХНИКА
ПОКУПКА • ПРОДАЖА • ОБМЕН • КОМПЛЕКТУЮЩИЕ
В.О., Уральская ул., 2, т.: 8-911-210-8952, 8-911-210-8953
РЕМОНТ ДВИГАТЕЛЕЙ ХОДОВОЙ ЧАСТИ
наб. р. Екатерингофки, т.: 997-85-85

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

АВТОСТЕКЛА

• Любые стекла для АВТОБУСОВ, ГРУЗОВИКОВ и легковых автомобилей.
• Ремонт и изготовление АВТОБУСНЫХ СТЕКЛОПАКЕТОВ
• Ремонт ТРЕЩИН и СКОЛОВ
• Тонирование
АВТОСТЕКЛО
ул. Проф. Качалова, д. 15А
т.: 740-1286, 8-901-306-5162
973-8272 (только для автобусов)
e-mail: office.autoglass@mail.ru

АВТОСТЕКЛА для грузовых а/м и автобусов
Установка, ремонт трещин, сколов
СПб, ул. Фучика, д. 12
Тел.: (812) 703-82-82, тел./факс: (812) 327-96-31

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

ГРУЗОВОЙ ТЕРМИНАЛ "РУСЛАН"
ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ
перевозим с радостью
www.gt.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

КОЛЕСА, ШИНЫ, ДИСКИ

Колесный Рай
ШИНЫ ГРУЗОВЫЕ
ШИНОМОНТАЖ
С-Пб, ул. Кубинская, 76, корп. 4
тел.: 8-901-305-37-98, тел./факс: (812) 370-43-86

Телефон отдела рекламы
(812) 712-22-75

КОЛЕСА, ШИНЫ, ДИСКИ

ООО "ТРАК ТАЕРС"
НАВАРКА Импортных грузовых автопокрышек холодным способом
295/80R22.5 -
315/80R22.5 -
385/65R22.5 -
5 450 руб.*
* - привезите любое импортное колесо в зачет
(R16,5; R17,5; R19,5; R20; R22,5; R24,5; R25)
Материалы лучших зарубежных производителей
СПб, ул. Фаянсовая, 26 тел.: (812) 567-39-91, 935-61-33

ШИНЫ грузовые специальные
11 ЛЕТ НА РЫНКЕ
Auto Futura
официальный дистрибьютер компаний Matador, Petlas, Continental, SEHA, Bridgestone, NOKIAN TYRES, Yokohama в России
Matador (Словакия)
BRIDGESTONE
Continental
YOKOHAMA
petlas
SEHA
nokian TYRES
ПОСТАВКИ ПО ВСЕЙ РОССИИ
опт. (812) 600-67-88 (86) www.auto-futura.ru

ЭВАКУАЦИЯ

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

ГРУЗАВТО
Звоните и мы приедем в любой ситуации
+7-911-707-77-22
Эвакуатор работает 24 часа в сутки

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

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

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

НЕВСКИЕ ВИТЯЗИ
ГРУЗОВОЙ ЭВАКУАТОР до100 тонн
24 ЧАСА
Буксировка легковых, грузовых автомобилей, автобусов, спецтехники на дорогах Санкт-Петербурга, России, Скандинавии и Европы.
Весь спектр услуг по ремонту любых грузовых автомобилей и спецтехники.
т.: +7 (921) 981-02-50
+7 (905) 226-01-11
8 (812) 334-86-30
ф.: 8 (812) 368-35-70
www.NevVit.ru

Телефон отдела рекламы
(812) 712-22-75