



WWW.SOTRANS.RU

тел.: (812) 334-02-96 С-Пб, ПАРНАС, 3-й ВЕРХНИЙ пер., 17







WWW.KVARTA.COM.RU

тел.: (812) 448-06-10 С-Пб, ПАРНАС, ул. ВЕРХНЯЯ, д.16



Б (32) ИЮНЬ 2006 ГРУЗАВТОИНОРО ГРУЗОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ В ДЕТАЛЯХ



Почем Фунт Стерлинга?











VOLVO

«ТЕХЦЕНТРЫ ВОЛЬВО» -ЦЕНТР ДЛЯ ТЕХ,

ООО «Техцентры Вольво»

СПб,пос. Шушары, ул. Ленина, 1

официальный дилер

оригинальные запчасти: 320-48 45

сервис: 320-48 42 офис: 327-33 22

IV-PARNAS Официальный дилер VECO

Санкт-Петербург, пр. Культуры, д. 44

КТО ЦЕНИТ ВРЕМЯ

Тел./факс: (812) 449-05-80 http://www.iveco.spb.ru E-mail: info@iveco.spb.ru

АВТОМОБИЛИ ● КРЕДИТ ● ЛИЗИНГ ● СЕРВИС ● ЗА









Специальное кредитное предложение:

- Беспроцентный кредит 50% сразу, остаток в рассрочку на 1 год
- Скидка €1 000 при покупке до 31 мая 2006 года, при условии 100% оплаты
- Услуга обратного выкупа
- Максимальный срок кредита 3 года

IVECO Daily 35C11V

IVECO TurboDaily 45 12 IVECO TurboDaily 49

Кузов цельнометаплический - 15,6 куб.м., категория ТС «В», адаптирована для России, двигатель дизельный, турбирован-ный с интеркулером, 105 л/с, EURO2, 5-ступенчатая КПП, дисковые тормоза на передних и задних колесах, гидроусилитель руля, сидение водителя с тремя регулировками, сдосенное пассажирское сидение, металлическая перегородка кабины и кузова, атермические тонированные стекла, топливный бак 70 л с замком в крышке, сдвижная дверь с правой стороны кузова, шины 195/75 R16C, усиленная подвеска

Кузов — 16,2 куб.м., категория ТС «С», адаптирована для России, двигатель дизельный, турбированный с интеркулером, 122 л.с., EURO2, кондиционер, 5-ступенчатая КПП, дисковые тосмоза на передних и задних колесах, гидроусилитель рупя, сидение водителя с тремя регулировками, сдвое пассажирское сидение, топливный бак 70 л, шины 195/75 R16C, баллонный ключ, домкрат, азарийный треугольник, огнетушитель, магнитопа АМ FM, передние и задние брызговики, боковая противооткатная защита, спойлер

Кузов - 18.2 куб.м. категория ТС «С», адаптирована для России. двигатель дизельный, турбированный с интеркулером, 122 л.с., ЕURO2 кондиционер, 5-ступенчатая КПП, универсальный ключ, дисковые тормоза на передних и задних колесах, гидроусилитель рупя, сидение водителя с тремя регулировками, сде пассажирское сидение, топливный бак 70 л, шины 195/75 R16C. баллонный ключ, домкрат, аварийный треугольник, огнетуши тель, магнитола АМ FM, передние и задние брызговики, боковая противооткатная защита, спойлео

€25 900 €27 900 €28 900

К НАШИМ ЧИТАТЕЛЯМ

Вот и лето пришло, а вместе с ним и острое желание саморазоблачиться. В том смысле, чтобы снять с себя лишнее. Внести, например, коррективы в дизайн своего журнала. И действительно - ну их, эти «крашеные» полосы. Лучше взглянем на мир прямо, а не сквозь розовые очки. И увидим, как всегда, массу интересного, но только четче.

Вот мчится по трассе брутальный «американец» Sterling, а ему навстречу минивен Renault Master. Нет, слава Богу, они идут не по встречной, а проносятся мимо, кратко приветствуя друг друга деловым «би-би». Что поделаешь: они ведь ребята деловые, а, как известно, время – деньги. Поэтому рядом с ними везут и везут свою ношу и новые грузовики «от Volvo» - FL и FE, и грузовики «с ромбиком на радиаторе».

Но жизнь не только в движении. Порою можно остановиться, перевести дух и посетить даже какую-нибудь выставку: например, «Комтранс-2006». Или на досуге зайти и посмотреть как работает ОСК (окрасочно-сушильная камера). Все-таки «штука» для автомобиля небесполезная — он ведь без нее как тот король в новом платье. Впрочем, есть и такие, которым одной «стандартной» покраски маловато. Видимо, им, этим «клубным» автобусам, очень хочется выглядеть как павлиний хвост. Ну, что тут поделаешь, если хочется. Думаем, что многим из вас, дорогие читатели, давно хочется в отпуск.

Тогда смело отправляйтесь в путешествие, а ко времени вашего возвращения мы подготовим для вас что-нибудь новенькое.

Но, как бы далеко вы не забрались в своих странствиях, помните: все в мире преходяще, и только коммерческий транспорт всегда с нами!

> Коллектив журнала «ГрузАвтоИнфо»







НОВЫЙ СЕРВИСНЫЙ ДИЛЕР DAF VH В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ СО СКЛАДА

> (812) 336-9510 (812) 336-9514



CODED XAHNE HOMEDA

JEHTH HOBOCTEU

6



Амстердам и Ганновер в одном флаконе

22



Почем фунт Стерлинга?

28



Атланты, которые держат и бизнес, и концепцию

36

Хочется верить, что все будет хорошо

42





VOLVO





ВСЕ ВИДЫ РЕМОНТА ПРИЦЕПНОЙ ТЕХНИКИ

Изготовление и восстановление геометрии рам

Сертифицированное изготовление и установка

- Производство, обслуживание и ремонт

прицепной техники на осях BPW, SAF, ROR

тягово-сцепных устройств, фаркопов, дышл



СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

- Все виды ремонта грузовых автомобилей любых марок
- Широкий выбор запчастей в наличии и на заказ
- Капитальный ремонт ДВС и КПП
- Ремонт электрооборудования
- Смазочные материалы SHELL



ОФИЦИАЛЬНАЯ СЕРВИСНАЯ СТАНЦИЯ WABCO

- Диагностика и ремонт тормозных систем
- Установка систем ABS, EBS на любые виды техники

-Производство и ремонт кузовов и каркасов



- Изготовление и ремонт бортов, ворот



Ленинградская область, г.Кировск, ул.Песочная, 4 e-mail: info@sodrug.spb.ru тел:(812)974-5665, fax:(812)622-11-39 БЕЗ ВЫХОДНЫХ www.sodrug.spb.ru





Необычные автобусы в "боевой раскраске"

46

Мастер и все цвета радуги 50



OSOPYOORAHUE B OETAOSK

Здесь покрасят и посушат и автобус, и тягач

56





Пока груз не будет доставлен 64



Алмазный символ, или с ромбиком на радиаторе

68

74

Ежемесячный специализированный журнал

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

Тираж 17 000 экз.

Все права защищены.

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

Редакция не несет ответственности за содержание предоставленных рекламных материалов. Материалы, помеченные * публикуются на правах рекламы

Учредитель и издатель: ООО «Груз Авто-Медиа» Генеральный директор: Силков К.В.

Исполнительный директор:

Громова Т. Ю.
Редактор:
Бычков А.С.
Зам. редактора:
Круглов Л.А.

Дизайн и верстка Раевский К. С. <u>Руководитель</u> отдела рекламы:

Володина С.С. <u>Отдел рекламы:</u> Казанцева О. С., Карасев Е. В.

Пыникова М. Г.,

Печать: ООО «Цветпринт»
Адрес редакции:
198156, Санкт-Петербург,
Московский пр., 104, оф. 417.
Тел./факс 388-81-00
Е-mail: adv@gruzavto.ru,
www.gruzavto.ru
В номере использованы
материалы сайтов:
www.autoline.com.ua,

www.kamaz.net
Рукописи не возвращаются
и не рецензируются
Подписано в печать 26.05.2006
Распространяется бесплатно

ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВИКОВ ПРИЦЕПОВ

BCE B HANNYUN

www.stakos.ru главный офис-московское ш. 46-а,тел.(812)449-9900



Розничные магазины:

ул. Народная, 43, тел. (812) 975-0900, 447-7908 ул.Орджоникидзе,27,тел.(812)327-8753,382-9890 Парнас,ул.Домостроительная,16,тел.(812)336-2861 NEW Шушары, ул.Железнодорожная, 9тел.(812)607-6026

Scania Volvo Man MB Iveco BPW

SAF

ROR

Специальное шасси для крановой установки



ООО «БАЗ» выпустил первый образец нового специального кранового шасси БАЗ-8027. Новинка относится к типу двухосных внедорожных габаритных шасси, которые предназначаются под монтаж новой крановой установки

«Ивановец» грузоподъемностью 32 тонны. Полный привод (4х4), независимая гидропневматическая подвеска, блокировка межколесных дифференциалов обеспечивают высокую проходимость при движении в самых тяжелых дорожных условиях. БАЗ-8027 обладает высокой маневренностью, которая обеспечивается компактными габаритными размерами (8831x2540x2783 мм) и короткой колесной базой. Радиус поворота шасси по внешнему колесу составляет всего 9.3 м. Первый образец модели уже отправлен на ОАО «Автокран» для монтажа крановой установки. Обе новинки в составе автокрана «Ивановец» КС-59712 впервые будут представлены общественности в мае на выставке «Строительная техника и технологии 2006». В дальнейшем на шасси БАЗ-8027 планируется размещать и другое навесное оборудование. В частности, на нем можно монтировать пожарные лестницы, автогидроподъемники, экскаваторы, специальное оборудование для коммунального хозяйства, ремонта дорог и др.

Лучший грузовик и лучший автобус

На специализированной выставке Комтранс2006 был объявлен победитель в номинации «Лучший отечественный грузовик 2006». Первое место и почётный титул выиграл среднетоннажный автомобиль городского класса ГАЗ-3310 «Валдай». Жюри в первую очередь отметили высокую манёвренность грузовика, столь необходимую для передвижения в городском транспортном потоке, низкую погрузочную высоту и большую (до 5 тонн) грузоподъемность автомобиля. Подобный конкурс проводится с 2001 года и основным критерием при отборе номинантов является вклад транспортного средства в повышение эффективности грузоперевозок. В другой номинации - «Лучший отечественный автобус» - победил ПАЗ-3237, который является первым отечественным низкопольным автобусом малого класса (7,75х2,5х2,85 м). Модель выделяется удобной посадкой/высадкой для пассажиров и экономично-экологичным двигателем Cummins.



TPY3ABTOMH®0

РУЗОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ В ДЕТАЛЯХ

Самосвал и тягач от АвтоКрАЗа

Компания "АвтоКрАЗ" на выставке "Коммерческий транспорт 2006" была представлена двумя автомобилями. Один из них: 16-кубовый самосвал КрАЗ-65055-063-02 колесной формулы 6х4 — последняя разработка кременчугских



конструкторов. Модель оборудована новым двигателем, который соответствует экологическим стандартам Евро-2. Автомобиль оборудован предпусковым подогревателем фирмы «WEBASTO» (Германия), усиленными карданными валами, а также боковыми защитными устройствами и новым электронным спидометром, который позволяет водителю увидеть полную информацию о скоростных режимах движения грузовика. Также был представлен седельный тягач КрАЗ-6443-080-02 колесной формулы 6х6, предназначенный для работ в составе автопоезда полной массой до 58 т. Передний ведущий управляемый мост, а также двухступенчатая раздаточная коробка позволяют автомобилю буксировать тяжеловесные прицепы по дорогам общей сети. Автомобиль оборудуется новым двигателем модели ЯМЗ-238ДЕ2 (Евро-2).

Hoвый Trakker: комфортабельность и маневренность



Iveco представил покупателям свою новую модификацию модели Trakker, предназначенную для перевозки тяжёлых грузов. Trakker AD340T35 (с колёсной формулой 8х4) комплектуется кабиной Stralis (шириной 2,28 м.), которая гарантирует по-

вышенный уровень комфорта для водителя даже на бездорожных участках. Высокая манёвренность транспортного средства исключает возможность столкновения, что очень актуально, например, на строительных объектах. Полностью стальной бампер автомобиля состоит из трёх частей, которые в случае надобности возможно заменить. Trakker AD340T35 комплектуется 7.8-литровым двигателем Cursor 8 производства Iveco, вырабатывающий до 350 л.с мощности. В комплекте с ним работает 12 ступенчатая коробка передач EuroTronic. Автомобиль оснащён системой захвата HookLift (крюковой), производства Reynolds Bowton, для перевозки контейнеров различной грузоподъёмности и конфигурации.



HOROCTEÜ * JIEHTA HOROCTEÜ * JIEHTA





MERTIN ROBERTEŪ





Автомобиль «Урал» (продукция автомобильного завода «Урал», входящего в «Группу ГАЗ») теперь можно приобрести в комплектации с краноманипуляторной установкой итальянского производства. На нижегородском производственном объединении «Чайка-Сервис» миасский грузовик оснастили краном-манипулятором «Аmco Veba»

На базе автомобиля «Урал-4320-10» (колесная формула 6х6) в Нижнем Новгороде установили кран-манипулятор «Атсо Veba 815 T2S». Одна такая машина, предназначенная для погрузочноразгрузочных работ и транспортировки тяжеловесных грузов, заменяет собой две - грузовик и автокран, совмещая в себе их основные характеристики. Максимальный вылет стрелы крана – 5,92 м, масса перевозимого груза автомобиля – 4,3 тонны. Водитель грузовика одновременно может выполнять функции крановщика и такелажника.

В перспективе планируется оснастить краномманипулятором «Amco Veba 825 2S» (максималь-

ный вылет стрелы – 8,03 м) длиннобазовый автомобиль «Урал-4320-1922» (масса перевозимого груза – 8 тонн).

«Атсо Veba» - одна из ведущих фирм в мире по производству КМУ, устанавливаемых на грузовых автомобилях. Отличительными характеристиками кранов этой фирмы является использование шестигранных профилей секций стрелы, устойчивых к боковым крутящим воздействиям, а также применение высоконадежной гидравлики (гидроцилиндры, рукава высокого давления, фитинги, фильтры, датчики и т.д.) Конструкция кранов «Атсо Veba» соответствует требованиям стандарта DIN 15018 и ISO 9001, краны окрашены экологически безопасной краской на водной основе.

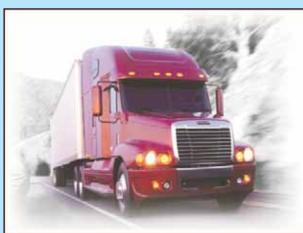
Манипуляторы «Amco Veba» имеют конфигурацию, великолепно сочетающую в себе малый вес, небольшие размеры, высокую грузоподъемность и большой вылет стрелы. Краны обладают уникальной кинематикой движения элементов стрелы, обеспечивающей большой вылет и высокую грузоподъемность при погрузке и разгрузке.

Автофургон для обслуживающего персонала

На длиннобазовом шасси «Урал-4320-1912-40» с колесной формулой 6х6 изготовлен новый транспортно-бытовой автофургон. Модель предназначена для перевозки по различным видам дорог персонала, обслуживающего магистральные газо- и нефтепроводы. Салон фургона оснащён шестью спальными местами, газовой плитой, и подобными, необходимыми для работы и отдыха вещами. Автомобиль комплектуется независимым отопителем фирмы «Eberspacher» и мощной лебедкой. В наружной стенке транспортного средства предусмотрены две ниши для размещения инструмента и различной аппаратуры. Стенки новинки изготовлены из сэндвич-панелей: наружной обшивки, термоизоляционного материала и стального внутреннего слоя. В результате использования современных технологий и полимерных материалов фургон стал



теплым, легким по сравнению с аналогами и стойким к коррозии. Разработка выполнена специалистами ООО «Автомобильные фургоны «ГИРД». Первая партия из пяти таких автофургонов отгружена потребителям.











- Новая и подержанная американская техника
- Запчасти, сервис, кредит, лизинг

196608, Санкт-Петербург, Пушкин, Первый проезд, д. 4 Тел.: (812) 322-65-00 (многоканальный) 8-800-200-BEST (23-78)

Магазин запчастей в Москве 8-901-518-38-38 Москва 25 км МКАД ТЦ «Эмерал», линия Е

информация о дилерах: www.truck.ru







Дилер №1 в России

ГЛАВНЫЙ ОФИС - 196158, Санат-Петербург, Московское шоссе 46-а, тел. (812) 449-9900

Санкт-Петербург: ул. Народная, 43, тел. 975-9900, 447-79-08; ул. Орджонкинде, 27, тел. 327-8753, 382-9890; Париас, ул. Домостроительная, 16, тел. 336-2961; Шушры, ул. Жевезидорскова, 9, тел. 607-6026; Петрозаводск: ул. Новосулакторская, 23, тел. (8142) 559623; Череповец: ул. Гогова, 56, тел. (820)264437, 24235; Мурманск: пр. Гер. Североморцев, 82, к. 2, тел. (8152) 220370, 243776; Выборт: Ст. Лазаренка, Промона, тел. (81378)12894; Новосибирск: ул. Дуон Ковальчук. 4, тел. (383) 236-0171; Новосибирск: ул. Мальтиче. 11/1, тел. (383) 227-8481; Пашинский проезд. 1, тел. (913) 768-049; Вел. Новгород: Сырковское шоссе.7, тел. (8162) 777408; Пермы: шоссе Космонавтов, 244, тел. (342) 234-6873,294-6874

www.stakos.ru

www.firestoneindustrial.com

по итогам продаж за 2004, 2005 год



Немецкие тягачи для России



На рынке коммерческого автотранспорта России появился официальный дистрибьютор немецкой компании MAFI Transport-System GmbH. Компания специализируется на производстве промышленной техники для перевозок тяжелого

оборудования. Модельный ряд выпускаемой продукции состоит из портовых и индустриальных тягачей (с дизельными или электрическими двигателями и грузоподъемностью от 25 до 45 т.), сверхмощных трейлеров, а также автоматических самоходных платформ AGV грузоподъемностью до нескольких сотен тонн. Кроме этого компания выпускает специализированные системы для перемещения грузов по индивидуальным проектам для алюминиевой, металлургической и стекольной промышленности. Компания прославилась разработкой технологии RO-RO, которая позволяет использовать для перегрузочных операций связку: тягач — гузнек — ролл-трейлер. Для российских клиентов пока предлагаются тягачи грузоподъёмностью 25 и 36 т.

Комфортабельность плюс двигатель lveco

Компания Промтрактор сообщила о начале серийного производства трактора Четра-9И. Модель отличается тем, что укомплектована двигателем итальянской фирмы «Iveco». На 16-тонном бульдозере установлен шестицилиндровый дизель с турбо-



наддувом NEF-6,7 эксплуатационной мощностью 103 кВт (140 л.с.) и максимальным крутящим моментом 675 Нм при 1400 об/мин. Кроме того, новинка отличается высокой эргономичностью и комфортабельностью салона для оператора. Для облегчения труда оператора на бульдозере Четра-9И установлено электрогидравлическое управление коробкой передач и гидравлические джойстики для работы с навесным оборудованием. Модель характеризуется высокой производительностью и может использоваться для широкого спектра строительных работ.



«Средний» китаец на русских дорогах

Новый автобус, производства китайской компании Mudan, был презентован на рынке коммерческого автотранспорта России. Модель MD 6106 относится к среднему сегменту городских автобусов (габаритные раз-



меры: длина /ширина /высота - 10760/2490/3200 мм.). Транспортное средство оснащено 30 посадочными местами, при общей пассажировместимости модели 80 че-



ловек. Автобус предназначен для городских (пригородных) перевозок и комплектуется двигателем Cummins мощностью 210 л.с. Силовой агрегат соответствует экологическим нормам Евро2 и работает в комплекте с 6-ступенчатой коробкой передач. Новая модель отличается экономичным потреблением топлива (20 л. на 100 км) и конкурентной ценой.

«Бройлерный» полуприцеп с 12 миниокнами

Машиностроительный завод Тонар представил новый полуприцеп на базе модели «Тонар»-97461С. Транспортное средство предназначено для перевозки кур-бройлеров и имеет внутреннюю длину 13,64 м. Для необходимой вентиляции перевозимого груза новинка оснащена 12 мини-окнами, которые расположены на переднем щите и дверях модели. Пол новой модификации трёхосного полуприцепа, для удобства и безо-



пасности, покрыт рифленым металлическим листом. При грузоподъёмности модели от Тонар, которая достигает 27 т., полезный объём кузова может составлять 86 или 89 куб.м. На выбор, в зависимости от потребностей заказчика, предлагается изготовление боковин полуприцепа из сетки или тентовой ткани.



HOBOCTEÜ * NEHTA HOBOCTEÜ * NEHTA





Сервие, продажа грузовых автомобилей, полуприцепов и запасных частей

Продажа автомобилей,

полуприцепов (лизинг, кредит): тел. 329-7-329

факс: 567-58-97

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



ВСЕ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ И ПРИЦЕПОВ

Санкт-Петербург пр. Культуры дом 42 телефон: (812) 449-05-89 факс: 449-13-82 http://www.parnasautocomplex.ru





ГРУЗОВИКОВ И ПРИЦЕПОВ

SCANIA·VOLVO·MAN·КАМАЗ·ПРИЦЕПЫ·WABCO ДИАГНОСТИКА·СЕРВИС·ПРОДАЖА·ЗАПЧАСТИ

nerok konenej



Новые шведы для «коммерческой» Америки



Компания Volvo Trucks представила новые модели, предназначенные для Североамериканского рынка коммерческого транспорта. Тягачи Volvo VT830 и VN730 были презентованы посетителям автосалона Mid-America Trucking Show, прошедшем в Луисвилле

(США). Модели оснащены новыми кабинами, которые характеризуются большой внутренней вместительностью и эргономикой для водителя. Для клиентов предлагается множество вариантов комплектации кабин с различными габаритными размерами спальных мест, всевозможными опциями и конфигурациями. Кроме того, новые кабины транспортных средств отличаются высокими аэродинамическими свойствами, что позитивно влияет на топлив-

ную экономию автомобилей. Модели Volvo VT830 и VN730 могут комплектоваться всеми вариантами новых двигателей, изготавливаемых компанией Volvo (D16, D13 и D11) в зависимости от сферы их применения и пожелания клиента.



Грузовик, соответствующий требованиям

На Горьковском автозаводе началась сборка среднетоннажных грузовиков, соответствующих нормативным требованиям «Euro-2»

Обеспечено производство грузовиков ГАЗ-3307 и ГАЗ-3308 с оснащёнными системами нейтрализации выбросов отработавших газов и улавливания паров топлива двигателями ЗМЗ-513.

В настоящее время Горьковский автомобильный завод производит автомобили «Волга», «Соболь», «ГАЗель» и «Валдай», которые выполняют нормы токсичности «Euro-2». С апреля этим нормам соответствуют и среднетоннажные грузовики.

Вся гамма автомобилей «ГАЗ» (легковые, лёгкие коммерческие грузовики и среднетоннажные автомобили) оснащаются выполняющими нормы «Euro-2» двигателями – «Chrysler» DCC 2.4L DOHC, белорусский двигатель Д-245.7, ГАЗ-560 Steyr, 3M3-40621, 3M3-4052 и 3M3-513. Кроме того, выпускаются автомобили «ГАЗель» и «Соболь», соответствующие нормам «Euro-3».

ЗАПЧАСТИ



для импортных грузовых автомобилей и автоприцепов в наличии и на заказ

Любые рессоры со склада

Санкт-Петербург, 8-я Советская, д. 56 тел. 710-2419, 710-2416 E-mail: svn58@rol.ru

МАЗ-МАН в мае

В течение мая МАЗ-МАН принял участие в нескольких выставках автомобильной техники, где посетителям были представлены как новейшие конструкторские разработки, так и просто лучшие модели компании. Например, на Минской выставке (18-19



мая) был продемонстрирован грузовой МАЗ-МАН 630168 (6x2) с изотермическим кузовом, с задней подъемной осью и двигателем МАN Евро-3 (410 л.с.). Парой для него на стенде стал тягач МАN TGA с колесной формулой 4x2, кабиной LX, двигателем МАN D2066 LF02 Common Rail мощностью 390 л.с. На Московской выставке (24-28 мая) компания представила автомобиль-самосвал МАЗ-МАN 750268 (8x4) оригинальной конструкции с четвертой



подъемной осью и полной пневмоподвеской, обеспечивающей плавность хода и щадящее воздействие на дорогу. Также посетители смогли впервые увидеть на самосвале производства СП ЗАО "МАЗ-МАН" самосвальную платформу собственного производства

объемом 17,5-20 куб. м. Интерес вызвал и фронтальный погрузчик ВМЕ 1560 с комплектом быстросменного, разнопланового навесного оборудования.

Чтобы упростить перевозку грузов

Подразделение Groundcare компании JCB для облегчения ручного труда на строительных работах представила новый модельный ряд гусеничной самоходной техники. Модели TD7, TD10, TD10SL способны упростить перевозку малых грузов или загрузить без фи-



зических усилий за один раз контейнер на небольшой грузовик. Грузоподъемность новой линии находится в диапазоне от 710 до 800 кг, а ширина самоходной тележки позволяет пройти через обычный дверной проём. Мощность двигателя у техники от 9-13 л.с., что достаточно для самостоятельного передвижения на местности. Отличительной характеристикой новой линии стала увеличенная максимальная высота разгрузки перевозимого груза (более 1,5 м.), что позволяет в «серьезных» ситуациях прибегать к их помощи.









ООО "Глобал Трак Сервис"

124460, Москва, Зеленоград, 3-й Западный пр-д., д. 8, стр. 1 Ten.: (495) 739-62-01, 739-62-02 E-mail - gts@gt-service.ru, Internet - www.gt-service.ru

Компания

«Глобал Трак Сервис»

предлагает оригинальные запасные части со склада в Москве для грузовых автомобилей и автобусов Volvo, Mercedes Benz, прицепов и полуприцелов оснащенных осевыми агрегатами BPW, SAF, ROR автовозов LOHR и ROLFO.

Компания заключает договора с

магазинами, автопредприятиями и сервисными станциями на поставку запчастей оптом и в розницу. На все запчасти предоставляется гарантия производителя

Опытные менеджеры - консультанты помогут Вам подобрать те детали, которые необходимы для Вашего автомобиля. Если необходимых деталей не окажется на складе, Вы можете сделать заказ по каталогам.

Сервис

Наша сервисная станция специализируется на гарантийном и после гарантийном ремонте грузовой техники Volvo, автовозов LOHR и ROLFO, грузовой техники Mercedes Benz, прицепной техники, ремонте осевых агрегатов BPW, SAF, ROR.

Сервисная станция располагает мощностью производить ремонт

34-х автомобилей и прицепов одновременно.

Наша компания предлагает дополнительные услуги: эвакуация и буксировка любой грузовой техники, мойка автопоездов длиной до 25 м., шиномонтаж, тарировка тахографов, установка автономных отопителей EBERSPEHER и WEBASTO.

Услуги сервиса:

- Компьютерная диагностика
- Техническое обслуживание
- Текущий и капитальный ремонт двигателей, коробок передач, редукторов ведущих мостов
- Диагностика и ремонт тормозных систем ABS II EBS
- Регулировка углов установки колес
- Шиномонтаж и балансировка колес
- Электрические работы на автомобилях
- Тарировка тахографов
- Ремонт и установка отопителей EBERSPEHER II WEBASTO

Мы предлагаем Вам оригинальные запасные части VOLVO

Ocessus arperatus BPW, SAF, ROR и запнасти к ним

Оригинальные запасные части LOHR, ROLFO

Амортизаторы KONI

накладки BERAL

запрасти Mercedes Benz

Сцепные и устройства V.ORLANDI Пневматические и Пневматические электронные системы WABCO

рессоры подвескам GOODYEAR





















Оригинальные запчасти со склада в Москве - доставка по Москве бесплатно





Британский минивен с электромотором



Британская компания Modec на выставке коммерческого автотранспорта в Бирмингеме представила новый электромобиль-фургон. Новинка по своим основным характеристикам не уступает обычным минивенам, но заметно вы-

игрывает в экологичности. На автомобиле установлен электромотор мощностью 102 л.с., который без дозарядок способен работать более 2 суток. Фургон предназначен для перевозок грузов весом до 2 тонн в городской черте и развивает максимальную скорость до 80 км/ч. Кроме полностью исключенного выброса СО2 в окружающую среду, у транспортного средства также заметно понижен уровень шума при работе. Уже сейчас новинка соответствует экологическим стандартам,

которые вступят в силу по всей Европе с 2008 года. В зависимости от модификации (модель существует в вариантах шасси, с кузовом, открытой платформой или фургоном) Моdeс предлагается по цене от 41 тысячи долларов.



Моторизованный погрузчик от Hyster



Компания Hyster представила моторизированный погрузчик W50Z предназначенный для перевозки грузов вместе с поддоном. При грузоподъёмности 2,25 т. новая модель отличается высокой манёвренностью и продолжительным сроком эксплуатации даже при тяжелых рабочих условиях. Благодаря

удобной конструкции рукояток и облегченному корпусу, упрощается управление погрузчиком. Система автоматического замедления, которая установлена на Hyster W50Z, позволяет увеличить производительность техники и её долговечность. Производитель на 40% уменьшил количество электрических соединений на новинке, что значительно упрощает техническое обслуживание и способствует простому доступу к электропроводке погрузчика. Модель предлагается в четырёх эксплуатационных вариантах в зависимости от потребностей заказчика и условий, в которых предстоит работать новинке.



Инновационная технология от Nissan

На выставке SED 2006 компания Nissan представит инновационную технологию разработанную вместе с Fifth Wheel Company. Новый двухосный прицеп, из экспозиции компании, предназначен для соединения с пикапом Navara и отличается высо-



ким уровнем надёжности и безопасности при перевозках. При полезной площади 2.36 кв. м. его грузоподъёмность достигает трёх тонн. Новая система сцепления кроме надёжности, значительно упрощает обращение с новинкой: работы по присоединению или отцепке модели производятся без серьёзных физических затрат. Кроме того, на выставке Nissan представит широкую линию грузовых минивенов: от Kubistar, которые относятся к самому малому грузовому сегменту, но отличаются при этом высокой топливной экономией, до Interstara в трёх вариантах колёсных баз и грузоподъёмностью почти 2 т.

Санитарный автобус для Штутгарта



Компания меrcedes-Benz, на базе своей модели Citaro, разработала и предоставила в распоряжение Штутгартской Пожарной организации новый санитарный автобус большой вместимости. Двухосное транспортное средство длиной

12, и шириной 2.55 м. способно одновременно вместить 15 пострадавших и, оказав первую медицинскую помощь, доставить их в больницу. Автобус может использоваться как мобильный медицинский центр при серьёзных происшествиях, так и для помощи при лёгких травмах. На новой модели установлен 6 цилиндровый двигатель ОМ 906 hLA мощностью 205 кВт. (279 л.с.) в комплекте с 6 ступенчатой коробкой передач ZF-Ecomat автомат. Транспортное средство комплектуется системами EBS, ABS, ASR, а при необходимости имеет функцию регуляции уровня пола, которое позволяет без лишних вибраций передвигаться автобусу даже по неровной поверхности. В салоне Сітаго предусмотрено всё необходимое для помощи пострадавшим, а также современные системы навигации и сообщения



HOBOCTEÜ * NEHTA HOBOCTEÜ * NEHTI





Крупнейший в Восточной Европе



В Санкт-Петербурге состоялось открытие дилерского центра по продаже и обслуживанию коммерческого транспорта Hyundai. В данном случае речь идет именно об «официальном» открытии – ведь «центр на Камчатской улице» работает практически с начала текущего года и за прошедшие месяцы уже выполнил около трети своего годового плана по продажам коммерческой техники.

Новый автомобильный центр является не «просто» центром Hyundai, а крупнейшим в Восточной Европе. Посудите сами: он занимает площадь 4100 кв.метров и включает в себя, в частности, самый большой на Северо-Западе региональный склад запчастей Hyundai. Кроме того, имеются два цеха (восстановительного ремонта и технического обслуживания) и шоу-рум.

Вообще, благодаря открытию нового автоцентра клиенты могут теперь получить полный комплекс услуг. Это не только продажа коммерческих автомобилей, но и их гарантийное и послегарантийное обслуживание в соответствии с корпоративными стандартами Hyundai Motor Company. И потом: чем коммерческая техника хуже легковой? Поэтому (по общему мнению) здесь для клиентов созданы не менее комфортные условия, чем те, к которым привыкли покупатели легковых автомобилей.

В автоцентре представлен полный спектр коммерческой техники Hyundai: грузовики малотоннажные, среднетоннажные и тяжелого класса, а также автобусы и спецтехника. В нашей стране хорошо известны грузовики HD72 и HD78, а также HD120. Эта техника зарекомендовала себя в отечественных условиях эксплуатации, как надежная и неприхотливая.

На региональном складе оригинальных запасных частей на модельный ряд Hyundai площадью 850 кв.метров имеется в наличии более 5 тыс. наименований деталей для легковых и грузовых автомобилей, что позволяет полностью соблюдать технологический процесс ремонта. Что касается цеха восстановительного ремонта, то он ежемесячно обслуживает 200 машин. В цеху работают 13 постов, а также две смотровые ямы, на которых может производиться ремонт и техобслуживание любых коммерческих автомобилей полной массой от 6,5 до 40 тонн и длиной от 7 до 15 метров. Причем прием техники осуществляется ежедневно, включая и выходные дни.

Сегодня к услугам клиентов, посещающих новый автоцентр – итальянская покрасочная камера, «автороботы», специальные подъемники, стенды тормозной и компьютерной диагностики, а также пост шиномонтажа.

Послеаварийный восстановительный ремонт грузовых автомобилей

ООО "Техцентры Вольво" сообщают, что компания Volvo инвестировала денежные средства в дополнительное оборудование фирмы JOSAM. Оборудование предназначено для послеаварийного восстановительного ремонта грузовых автомобилей и полуприцепов производителей различных марок.

Благодаря использованию оборудования JOSAM, правка кабины и рамы может осуществляться одновременно, что позволяет сократить время ремонта в 2 раза. И соответственно, повышает эффективность удовлетворения потребностей клиентов.





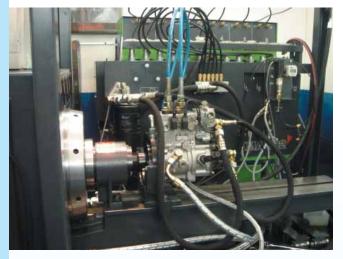
HOROCTEÜ + FIEHTA HOROCTEÜ + FIEHTA







Запущено новое оборудование



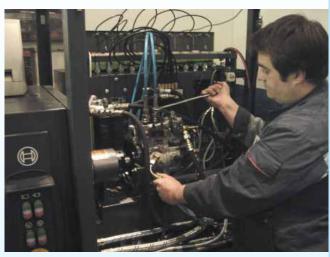
пьютера блока КМА 822, где проводится их сравнение с эталонными значениями. Возможность совершения ошибки специалистом по топливной аппаратуре, при использовании такой системы измерения, практически сведена к нулю. При проверке ТНВД используется не дизельное топливо, а специальное калибровочное масло.

Внешне ТНВД системы Common Rail CP 2 напоминают классические рядные насосы, но при этом работают по тому же принципу, что и CP 1. Давление, которое развивает при этом ТНВД, составляет порядка 2000 бар.

Подробностями с нами поделился заместитель генерального директора компании «Стайер» Сергей Николаевич Хобачев: «Одним из наших клиентов явля-

В мае в Санкт-Петербурге запущено в эксплуатацию оборудование по проверке и регулировке дизельных топливных насосов высокого давления фирмы BOSCH системы Common Rail CP 2. Данные топливные системы устанавливаются на грузовые автомобили RENAULT, в частности на такую популярную у грузоперевозчиков модель, как RENAULT PREMIUM.

Это оборудование представляет из себя комплект дооснащения к стенду для проверки и регулировки ТНВД фирмы BOSCH EPS 815, о котором мы рассказывали нашим читателям в апреле (см. № 30). На сегодняшний день данное оборудование является уникальным и единственным в России. При проверке ТНВД системы Сомтоп Rail CP 2 используется высокоточная система измерения стенда EPS 815 – КМА 802. Все измеряемые параметры автоматически выводятся на монитор ком-



ется компания «Тирекс» - официальный дилер RENAULT TRUCKS, которая занимается продажей и обслуживанием автомобилей с топливными системами Common Rail CP 2. И, соответственно, возникает необходимость в их проверке и ремонте, что и подвигло нас к закупке и запуску в эксплуатацию нового оборудования, и к еще большему укреплению партнерских отношений с компанией «Тирекс».

На сегодняшний день мы единственная компания в России, которая имеет техническую возможность обслуживать топливные системы Common Rail CP 2. Так же мы готовы сотрудничать с другими компаниями – владельцами и ремонтниками автомобилей, оснащенными не только топливными системами Common Rail CP 2, но и другими системами фирмы BOSCH.»



ГРУЗАВТОИНФО

РУЗОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ В ДЕТАЛЯХ



HOROCTEŬ * JIEHOR HOROCTEŬ * JIEHO









ятельность многих городских компаний часто связана не только с одними перевозками. Требования обычно заключаются в возможности сконцентрироваться на выполнении своих основных задач и не задумываться о техническом обслуживании автопарка. Именно поэтому главная идея заключатся в том, чтобы предложить таким компаниям безопасность, хорошую экономию и учитывающие все возможные проблемы решения.

Совершенно законно, если клиенты хотят получить как надежные машины, так и хорошо спланированное техобслуживание (что поможет водителю более эффективно справляться со своей работой и максимально исключить простои), а также услуги, с помощью которых компании смогли бы выполнять свои транспортные задачи ровно и без проблем.

«Высокая степень надежности и быстрый доступ к сервисному обслуживанию чрезвычайно важны, – поясняет Роар Исаксен. – Многие клиенты требуют, чтобы время доставки автомобиля в сервисный центр составляло не более 40 минут, и чтобы помощь можно было получить немедленно после обращения».

С минимальными хлопотами

Подход, при котором приобретение клиентом автомобиля с минимальными хлопотами, а также быстрое обслуживание и высокое качество сервиса становится обычной нормой, входит неотъемлемой частью в бизнес-концепцию Volvo. Эта «сторона» концепции не менее важна, чем собственно грузовые автомобили.

Через сеть из 1100 представительств и сервисных центров компании Volvo, размещенных по всей Европе, запущенная программа по всеевропейскому сервисному обслуживанию, специально разработанная для компаний, занятых местными и региональными перевозками, обретает свою форму. И что сегодня может помешать каждой дилерской точке превратиться в комплексный сервисный центр, где клиент сможет получить практически любую помощь, необходимую для выполнения своих транспортных задач?

Среди новых услуг предоставляются выгодные сервисные контракты, экспресс-обслуживание без предварительной записи, обслуживание шин и возможность аренды автомобилей на различные сроки. Подготовка водителей с ориентированием на экономию топлива и безопасность также становится предметом особого внимания компании Volvo.

«Некоторые дилеры уже предлагают отдельные услуги такого типа в местном масштабе. Теперь же мы получим более развитую систему на всем европейском пространстве, – поясняет Роар Исаксен. – И, разумеется, наряду со всем этим сохраняется весь спектр наших обычных услуг, включающих техобслуживание, продажу запчастей, сервисные контракты, финансирование и т.д.».

Из чего состоят Volvo FL и Volvo FF?

Автомобиль, сделанный «с душой» - это не просто «металлическая конструкция», призванная быть



FL сегодня предлагается в комплектации с неподвижным кузовом и колесной формулой 4x2 с широким выбором шасси, специально приспособленных к конкретной области



твительно новое слово. Благодаря новым двигателям с технологией SCR (Избирательной каталитической нейтрализации) удалось существенно снизить уровень токсичности выхлопных газов, не затрагивая экономичность потребления топлива. Модели Volvo FL и Volvo FE уже доступны в вариантах, соответствующих нормативам по нормированности автомобильных выбросов, которые вступят в силу в Европе в 2009 году (стандарт Евро 5). В сравнении с предыдущими двигателями, соответствующими стандарту Евро 3, содержание вредных частиц снижено на 80 процентов, а содержание оксида азота более чем наполовину.

Чувство радости и гордости

«Сочетание очень низкого уровня загрязнения и экономичное потребление топлива – это еще один шаг к улучшению качества воздуха, низкому уровню диоксида углерода в выхлопных газах и экономичности перевозок для наших клиентов, – подвел итог Роар Исаксен. – Именно поэтому я испытываю как чувство радости, так и гордости».

рабочей лошадкой. Он еще состоит из идей, которые вкладываются в него. Идей, соответствующих нашим представлениям о современных нормах «европейского общежития». Так, снижение общих затрат и надежность в эксплуатации стали не единственными определяющими характеристиками, которые легли в основу разработки новых Volvo FL и Volvo FE. Особо учитывались такие показатели как безопасность и уровень загрязнения окружающей среды.

«Мы всегда стремимся обеспечить уровень безопасности мирового класса,— сказал Роар Исаксен. — Хороший обзор и мощные тормоза значительно снижают риск возникновения ДТП, обеспечивая защиту, как водителя, так и других участников движения. Чтобы повысить уровень безопасности водителя в случае столкновения, обе модели, FL и FE, проходят тесты на столкновение в соответствии со шведскими стандартами. Проводятся также наши собственные крэш-тесты на столкновение с барьером - как и у всех наших более тяжелых грузовых автомобилей.»

В плане снижения показателей загрязнения окружающей среды новые автомобили Volvo – это дейс-



Перед нами - тягач с колесной формулой 4х2, с неподвижным кузовом 4х2, 6х2 или 6х4.

Б ГРУЗАВТОИНФО ГРУЗОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ В ДЕТАГЯХ





и Ганновер в одном флаконе

Один из гостей выставки «Комтранс-2006», глядя со второго этажа павильона «Крокус — Экспо» на вереницу автомобилей, растянувшуюся на МКАД, задумчиво произнес: «Интересно, а почему ТАМ не видно того, что выставлено ЗДЕСЬ?» А действительно, почему?

Возможности «Крокус-Экспо»

Седьмая международная выставка «Коммтранс-2006» собрала около двухсот участников из двадцати стран, старавшихся показать все самое новое и интересное, что появилось за последнее время в мире коммерческого транспорта. Возможности выставочного комплекса «Крокус - Экспо» предоставляют отличную возможность для показа любой, даже самой крупногабаритной техники, и, надо признать, участники выставки старались использовать эти возможности как можно эффективнее. Впервые многие лидеры рынка обосновались на закрытых площадях, предоставляя блестящую возможность познакомиться с их новинками в спокойной и деловой обстановке. И создание такой рабочей атмосферы - бесспорная заслуга и организаторов выставки, и администрации комплекса «Крокус - Экспо». Недаром же именно высокий уровень организации в первую очередь отмечали и участники смотра, и журналисты.

∆евиз генерального директора

Показатель любого международного смотра – количество премьерных показов, подготовленных ведущими компаниями. И в этом смысле выставке «Комтранс» есть чем похвастать. Абсолютным лидером по части премьер с уверенностью можно считать ООО «МАН Автомобили Россия». Впервые в России на выставке «Комтранс – 2006» компания выставила туристический автобус NEOPLAN TourLiner N 2216 SHD (P21) и NEOPLAN Starliner N 516 SHD (L). Также впервые в России демонстрировался седельный тягач MAN TGA 18.390 4х2 BLS с кабиной XLX. Но самая интересная премьера на стенде компании MAN







- новая команда во главе с Пером Густавом Нильссом, ранее возглавлявшим российское отделение компании Scania. Новые назначения красноречиво говорят о больших планах, которые немецкая компания связывает с перспективами закупок новых городских автобусов для Москвы и активизацией позиций на рынке грузовых автомобилей. Недаром же своеобразным девизом нового Генерального директора можно считать слова «Мне понравилось быть лидером рынка».

Мы увидели автобус с «улыбкой»

Компания «Renault Россия» впервые представила в рамках выставки «Комтранс – 2006» модель Master с кузовом фургон, оснащенную новым дизельным двигателем. На стенде была также представлена новая версия модели Kangoo Express G2006.

Чешская компания Karosa, которая входит в концерн Irisbus, впервые в России показала новый междугородний автобус Arway. Это – первый автобус, выпущенный концерном, на котором установлен двигатель, отвечающий нормами Euro 4. Arway будет производиться на заводе Karosa в Высоке Мыто. Предназначен автобус для продаж на всех рынках, на которых работают крупнейшие производители автобусов, в том числе и в России.

Агway предлагается в версиях 12 м, 12,80 м и 15 м с простыми передними дверьми и со средними дверьми одно- или двустворчатыми. В зависимости от длины кузова он способен перевозить от 53 до 67 пассажиров. На автобусе установлен двигатель Iveco Cursor 8 мощностью 243 кВт или 280 кВт и с высоким крутящим моментом, причем эти качества достигаются при очень скромном расходе топлива. Двигатель может быть оснащён фильтром-уловителем твёрдых частиц, который, если сравнить с классической выхлопной системой, значительно снижает эмиссию вредных веществ.

Новый автобус является классическим примером воплощения последних достижений в области дизайна. Это проявляется, в частности, в оригинальном решении «маски» автобуса с «улыбкой», характерной для машин Irisbus. Как полагают представители компании Karosa, есть все основания полагать, что уже в этом году новые автобусы появятся в России.

Премьеры на открытой плошадке

Очередную новинку — самосвал FM представила компания Volvo. Собственно, это очередная реализация долгосрочного и крупного российского-шведского проекта. Автомобили собирают в подмосковном Зеленограде из машино-комплектов, посту-





пающих из Швеции, а самосвальные кузова поставляет компания «Бецема» из подмосковного Красногорска.

Еще одна премьера ждала посетителей на открытой площадке, где немецкая компания Spitzer Fahrzeugewerke представила новую модель седельного полуприцепа-цементовоза Spitzer SF 2737/2P (RUS), разработанную специально для сложных климатических и дорожных условий России.

О премьерах на открытой площадке стоит сказать отдельно. Если не считать стенда нижегородской компании «Чайка - Сервис», большинство «дебютантов» родом из Китая. ООО "РКК-Союз" совместно с компанией "ЮК-Авто" представили новые модели автобусов "GOLDEN DRAGON": XML 6720 - вариант такси и XML 6721 - пригородный автобус, а также грузовые автомобили "ЈАС" - седельный тягач HFC 4181 KR1. Похоже, Россию ждут нелегкие времена, если количество выпускаемых в Поднебесной автомобилей сравняется с численностью населения. Ведь кроме России, все это особо некуда продавать. Наших же бизнесменов не особенно пугают единодушные отзывы российских журналистов, попробовавших ездить на этих «изделиях», так что мы еще не раз вспомним афоризм Эмиля Кроткого, сказавшего когда-то: «Соловей берет качеством, воробей - количеством».

«Скания» во всей красе

ООО «Скания-Россия» уже 6-ой раз принимает участие в выставке. Традиционно ее экспозиция располагалась на улице, где можно было ознакомиться с грузовыми автомобилями Scania в различных комплектациях и автобусом Omniline.

На выставку из Швеции прибыл низкорамный седельный тягач R 420 с кабиной Topline и выставочным фургоном Scania, сделанным на заказ специально для выставок на открытом воздухе.

Центральное место в экспозиции занимали самосвалы Р 380 CB8X4 EHZ и Р 380 CB6X6 EHZ с «арктическим» пакетом, разработанным специально для районов Крайнего Севера, а также самый продаваемый в России импортный тягач Scania Griffin Р114GA4X2 NA 340.

Междугородний автобус Scania OmniLine признанлучшим зарубежным автобусом 2006 года в России по итогам 6-го Ежегодного конкурса "ЛУЧШИЙ КОММЕРЧЕСКИЙ АВТОМОБИЛЬ ГОДА В РОССИИ", который проводился в рамках выставки.

.В 2002 году Scania победила в номинации «Лучший грузовик года», в 2003 году лучшим зарубежным автобусом был признан Scania OmniLink, в 2005 году автобусный завод «Скания-Питер» получил специальный приз «За успехи в освоении российского рынка».









Автобусный завод «Скания-Питер» начал производить модель междугороднего автобуса Scania OmniLine в конце 2004 года. Сборка автобусов OmniLine осуществляется параллельно с производством городских автобусов Scania OmniLink. В период с 2005 года по апрель 2006 года завод произвел и продал 20 междугородних автобусов Scania OmniLine.

«Мерседесы» для Почты России и не только

Одним из экспонатов выставки на стенде компании Mercedes-Benz является новый вариант комплектации автомобиля Mercedes-Benz Vito 109 CDI в специальной версии для России. Данная программа была создана в 2004 году для автомобилей Vito, Sprinter и Vario, и с тех пор постоянно расширяется и дополняется новыми модификациями.

Большой интерес представляет грузовой бронированный фургон Mercedes-Benz 314 Sprinter от ЗАО «Евраком - Авто». Для переоборудования цельнометаллического фургона Sprinter на автомобиле было применено скрытое капсульное бронирование и бронеостекление, идентичное штатному остеклению базового автомобиля, выполненное из многослойного гнутого легкотонированного бронестекла с противоосколочной пленкой, соответствующее 3-му классу защиты Российского стандарта (Европейский В4+). Также была кардинально усилена подвеска и механизмы крепления автомобиля и установлен ряд дополнительных систем и оборудования.

На стенде компании также представлен Mercedes-Benz Vario в специальном исполнении для Почты России - один из 200 малотоннажных автомобилей Mercedes-Benz, переданных ФГУП «Почта России» в рамках заключенного между данной организацией и ЗАО «ДаймлерКрайслер Автомобили РУС» в 2006 году соглашения о намерениях.

Почте России были поставлены автомобили Mercedes-Benz Sprinter и Vario в двух различных модификациях – цельнометаллические фургоны и шасси, в том числе с установленными на них кузовами-фургонами, частично с гидробортами – и с тремя вариантами двигателей, соответствующих стандартам Евро 3.

Кузова-фургоны на шасси Mercedes-Benz Vario и установленные гидроборта были смонтированы субподрядчиком компании «ДаймлерКрайслер Автомобили РУС» в Москве ООО «Московский завод специализированных автомобилей» из комплектующих и по технологии ведущих европейских производителей. Для их изготовления использовались сверхлегкие и долговечные алюминиевые панели.







Все автомобили представлены в исполнении и комплектации специально для Почты России, как с точки зрения технического оснащения и особенностей эксплуатации в российских условиях, так и с точки зрения внешнего облика.

Посетители выставки увидели автомобиль Mercedes-Benz Axor, премьера которого состоялась на международной выставке коммерческого транспорта IAA 2004, и автомобиль Mercedes-Benz Actros с технологией BlueTec, обеспечивающей соответствие стандартам Euro4/ Euro 5.

Премьеры «новорожденного»

Нынешний «Комтранс» стал премьерным для нового российского автомобилестроительного холдинга «Группа ГАЗ», возникшего из компании «Русские автомобили». Интересно, как будут развиваться события в этом гигантском объединении, включающим в себя почти все отечественные автомобильные и автобусные заводы? На «Комтрансе» «новорожденный» отметился двумя павловскими автобусами-среднеклассниками, «Валдаем» с изотермическим кузовом-фургоном и новой версией магистрального тягача «Урал-6464». Его возможности просто удивляют - полная мас-

са автопоезда 62 т! Представляете себе железнодорожный вагон, летящий по шоссе со скоростью 100 км/час.

К сожалению, автомобилестроители не смогли порадовать транспортников ничем принципиально новым, если не считать нескольких полуприцепов, выпущенных крсногорской «Бецемой» и «Тонаром». В общем-то, негусто, особенно если учесть перманентное состояние реорганизации отрасли. Может быть, бесконечные слияния и разделения отнимают





столько сил, что уже не до новинок? И пока все это продолжается, на наши дороги будут выползать клоны Scania с наскоро обмотанными изолентой проводами.

Лучшие из лучших

Традиционно к выставке «Комтранс» было приурочено оглашение результатов конкурса «ЛУЧШИЙ КОММЕРЧЕСКИЙ АВТОМОБИЛЬ ГОДА В РОССИИ» (2006 год). В течение полугода журналисты ведущих российских изданий, работающих в области коммерческого транспорта, в том числе и нашего журнала, определяли лучших из лучших в шести номинациях. Вот как распределились места в итоговом протоколе: в номинации «Лучший отечественный грузовик» победил ГАЗ-3310 «Валдай». Renault Premium Bocтok II стал лучшим зарубежным грузовым автомобилем. Приз «Лучший отечественный фургон» получил «каблук» на базе ВАЗ-2104 Иж-27175. В номинации «Лучший зарубежный фургон» лидировал Renault Kangoo. Лучшим отечественным автобусом признан ПАЗ-3237. Среди зарубежных автобусов приза удостоился междугородний автобус Scania OmniLine. Почетный приз «За успехи в освоении российского рынка» вручен заводу ТагАЗ.

И множество других новинок

Были новинки и на стендах фирм-изготовителей шин, горюче-смазочных материалов, запчастей и комплектующих, хотя премьерам в этом разделе экспозиции, обычно, уделяют мало внимания. Компания «Бриджстоун СНГ» представила свою новинку - уни-

версальную всесезонную автобусную шину для городских и междугородних перевозок. Разрабатывая ее, шинники уделили особое внимание износостой-кости покрышек, что наверняка оценят наши транспортники.

Официальный дистрибьютор корпорации ConcoPhillips на территории России и стран СНГ-компания "ГринТайм", представила два новых продукта для коммерческого транспорта. Это моторное масло экстра-класса Conoco Hydroclear Power-D с последними допусками от производителей техники, в том числе API CI-4 Plus, и синтетическое трансмиссионное масло Conoco Syncon HP Transmission Oil SAE 50 для тяжело нагруженных коробок передач.

ОАО "Мотордеталь" среди своих новинок предложил комплект цилиндропоршневой группы для двигателей ЗИЛ-130 и ЗИЛ-375. На часть деталей нанесено новое антифрикционное покрытие Molykote D10 (США). Комплект деталей обеспечивает оптимальную совместимость и повышенную долговечность, безопасность и экономичность.

Ответ на вопрос

Но вернемся, все же, к вопросу безымянного посетителя. В самом деле, «почему?» Надо отметить, что он все же не совсем прав. За последнее время срок между премьерным показом и выходом новой модели на российские дороги заметно сократился, Так что, хочется надеяться, на следующем выставке «Комтранс» желающих задать такой вопрос уже не будет.

Леонид КРУГЛОВ





Сегодняшней публикашией мы открываем шикл статей о «них» - о тех самых, кто одним своим внешним видом будит в каждом взрослом мужчине мальчишку, мечтаюшего о путешествиях по бескрайним просторам Дикого Запада. Они сияют хромом своих баков и высоких выхлопных труб, гигантских воздушных фильтров и радиаторных решеток, они мчатся по трассам как настоящие короли дорог. Конечно же, речь идет об «американцах» - о грузовиках Freightliner, International, Kenworth, Peterbilt. А начнем мы с автомобиля Sterling. Почему именно с него? Потому что, во-первых, о вкусах не спорят, а, во-вторых, он нам действительно больше всего понравился — все-таки «аппарат» относится к премиум-классу, да и выпускается, сравнительно со многими другими своими соотечественниками, «ограниченным контингентом». А это значит, что «вешь» рассчитана на подлинных ценителей.

Лаконичное и сверкающее S

«Американцев» не спутаешь ни с кем – ни с «европейцами», ни с «азиатами». В свою очередь наш герой выделяется из семейства «фредов» (как любовно называют американские грузовики Freightliner). И хотя компания Sterling находится под крылом грузового отделения Freightliner лидера мирового автомобилестроения концерна Daimler Chrysler, но собственно Стерлинг производится только в Канаде и, может быть, именно эта «канадскость» и определяет во многом своеобразие его дизайна. Нужно ведь хоть чем-то отличаться от собратьев из Северной Каролины. Заглянув ему прямо в «лицо», не увидишь привычной надписи Freightliner над решеткой радиатора, но лаконичное, массивное и чуть сплющенное S. А ниже следует расшифровка – Sterling

Но на этой надписи взгляд долго не задерживается – его «переманивает» впечатляющая решетка радиатора. Солидный элемент дизайна – прямо скажем. Ширина сверкающей хромом решетки – полтора метра, поэтому визуально не «видна» ее высота даже при высоко «задранном» капоте. Да, перед нами самый что ни на есть «рьяный» представитель семейства «длинномордых». И те, кто узнал почем фунт лиха, угодив в ДТП на бескапотнике, ни за что

теперь не променяет его на полтора метра жизни, которые, как тот самый праздник, всегда с ним – со Стерлингом. Так почем же фунт Стерлинга?

Какая же это лошадка? Это настояший слон!

Американцы, как известно, большие патриоты, что проявляется, в частности, в их самодостаточности. Иными словами, ничего китайского вы здесь не найдете – все свое, родное, до последнего винтика

Все знают каков внешний вид у «американца», но как его определить словами? Пожалуй, подчеркнутая брутальность во всем. Так и хочется назвать по привычке рабочей лошадкой. Но позвольте – какая же это лошадка? Скорее, слон. И действительно – посмотрите в профиль на его «башню»: голова слона с огромными ушами, откинутыми назад. Это и впрямь слон в стремительном беге и, конечно же, с грузом на спине. И груз этот весьма внушительный – от 40 до 60 тонн. Будучи молодым, слон этот бегает по США, но не до упаду, как некоторые в других странах.

У американцев есть свое «чувство меры» - пять лет машине, и она уже считается подержанной. В





результате, по общему мнению, лучше американских машин среди «бывших в употреблении» нет.

На кабине Стерлинга написана его масса в фунтах. Так почем же сегодня фунт Стерлинга? Например, машина 1999 года выпуска с пробегом в 703 тысячи миль стоит в Санкт-Петербурге 37 тысяч долларов (имеется в виду стандартная комплектация без всяких «наворотов»). Пробег, обозначенный на спидометре, дублируется на головном компьютере, и «смотать» его невозможно.

Упаси Боже сравнивать Стерлинг с европейцами – разница слишком очевидна. Но посмотрим - не выглядит ли он белой вороной среди семейства «фредов», в частности, в соседстве с «базовым» FLD – серьезным и «архаичным». Итак, что это за «люкс» такой?

Пластмассовая аура

Усядемся на водительском месте и почувствуем, как пневматическое сиденье приятно опускается под вашим весом. Расстояние между двумя сиденьями более метра – так что можно свободно крутится на кресле во все стороны, чувствуя полную свободу. Итак, мы садимся – и чуть ли не ударяемся лбом о чрезмерно выступающую верхнюю торпеду. Слава Богу, что она все-таки пластмассовая.

Вообще пластмассы вокруг излишне много и эта «пластмассовая аура» несколько давит (к тому же, на наших дорогах все это может запросто «ходить ходуном»). Особенно, это чувствуют те, кто привык к европейской аккуратности или к подделкам под европейскую аккуратность. Но здесь никаких подделок. Все чисто по-американски прямо и просто. Приборная доска режет глаз своей чрезмерной «деревенской» простотой. Зато почти никакой электроники. Любой «настоящий мужик» сам здесь во всем может разобраться и, если нужно – починить. Многие, кстати, и любят простые, мощные и просторные американские грузовики именно за то, что они дают возможность почувствовать себя «мужиком».

Сами же американцы, конечно, очень любят себя и это сразу видно. Любят порою в ущерб рациональности - поэтому и интерьер «стерлинговой кабины» вызывает смешанные чувства. Этот тот случай, когда жизнь в большой стране способствует не только широте души, но и качеству отношения к себе. Американцы питают особое пристрастие к бесчисленным ящичкам и полочкам, но в Стерлинге как-то это все тяжеловато нависает. Стекла, и лобовое и боковые, сравнительно небольшие и, в результате, создается ощущение, что ты находишься, если не в танке, то в чем-то близком к нему - в том числе, и в смысле безопасности. Нет ощущения, что ты сидишь, как на витрине и открыт всем ударам и ветрам - нет, наоборот, ты как бы все время спрятан и защищен. Для тех, кто понимает такие вещи и нуждается в них, это очень важный момент.

Тут нужно учесть еще одну немаловажную вещь. А именно американскую психологию. Ведь одно дело, когда просто «места мало» и что-то сделано по жесткой необходимости. Но здесь пространства столько,

что гимнастикой можно заниматься свободно, да даже слегка и в футбол поиграть. То есть разработчики могли бы выбрать любой вариант дизайна, но они выбрали именно вот этот, «ковбойско-фермерский».

Дело здесь в хорошем консерватизме, в приверженности к своему стилю, в «узнаваемости линий», которые существуют десятилетия. От водительского места линия кабины постепенно, но все же довольно резко, идет вверх и достигает своего «апогея» над спальным местом. Задираешь голову, смотришь и думаешь: где это я – в кабине грузовика или в «царских палатах»?

Нужно же хоть чем-то отличаться

Общеизвестно, что американцы более адаптированы к нашим условиям. Об этом можно и самим догадаться, исходя из их данных. Например, заднее расположение осей полуприцепа позволяет распределить вес на все четыре оси его и тягача. Используя систему передвижных седла и задних осей полуприцепа, можно более эффективно загрузить ведущие оси автомобиля и тележки полуприцепа. Немаловажны в российских условиях и блокировка осевых или межосевого дифференциалов в стандартной комплектации. Не исключение и Стерлинг с очень простой, как все гениальное, подвеской: полурессора, подушка и амортизатор. И это все.

Вообще простая подвеска и длинная база – это то, что и делает американцев более адаптированными к российским дорогам. У Стерлинга два мос-







та - и нагрузка, таким образом, «делится пополам». Знаменитая подвеска AirLiner® Suspension, отлично зарекомендовавшая себя на тягачах Freightliner, устанавливается и на Sterling.

Таким образом, наш герой отличается от обычных «фредов» только интерьером кабины и внешним дизайном, а вся «техническая часть» у него, как у всех прочих. Так что выбор из «фредов» именно Стерлинга - вопрос «психологии». Ведь и ходовая часть, и двигатель и коробка передач - это тот же FLC 120, один к одному. Мотор можно ставить любой из трех - Detroit Diesel, Cummins или Caterpillar. На кабину из высокопрочного алюминиевого сплава с антикоррозийным покрытием дается гарантия 15 лет. Мосты и коробки (Meritor, Eaton, Fuller) передач имеют ресурс около двух миллионов километров. Причем, все это достаточно взаимозаменяемо, а потому удобно при ремонте. Соответственно, на трассе у Стерлинга отличий от других «фредов» фактически не ощущается.

Итак, мы едем «как в танке», за спиной у нас «апартаменты», а как же с обзорностью? Она у Стерлинга довольно «специфическая», то есть несколько похуже. Во-первых, по сравнению со FLC 120-ми очень задран капот, что придает, конечно, вызывающе мужественный вид, но «образует» при этом немало «мертвых зон». Особенно (и это во-вторых), если на капоте «забыли» установить зеркала. Немного, правда, спасает «телевизор». Так называется смотровое окошечко в самых ногах, в нижней части двери. Под капотом, как уже говорилось, все то же, что и других «фредов» и его «вздыбленность» - это чистые «понты». А они, как известно, дороже денег. Вообще (как уже говорилось, но эта мысль при общении со Стерлингом посещает тебя снова и снова), американцы могут позволить себе нечто нерациональное потому что «хочется», потому что - «круто». Но понты понтами, а дороже самой жизни все-таки ничего нет. Но с этим все у Стерлинга в порядке. Для чего и существуют знаменитые «метры жизни». Они действительно многих оставляли «чудом в живых» даже при самых страшных «лобовых атаках».

Существует мнение, что эти метры влияют (в худшую сторону) на маневренность машины. Но это все-таки не так, потому что от «неуклюжести» спасает большой угол поворота. Простой и удобный руль в умелых руках делает Стерлинга почти таким же «ловким», как и хорошего «бескапотника». Выруливаем на трассу – и в путь! Тонну горючего (в двух баках по 500 литров) Стерлинг всегда берет в дорогу с собой.

∆верь, ведушая в спальню

Посмотрим на Стерлинга со стороны. Отметим отличия. Полуоткрытая решетка вентиляции – это раз. Дополнительная дверь (прямо под форточкой, повторяющей «кривую линию» кабины), ведущая прямо в «комнату отдыха» - это два. Такая дверь –символ дома. Да, перед нами «твоя крепость» на колесах. Если сравнить с «грубой башней» FLD, то такие «подробности» дизайна воспринимаются как самый на-

Смазочные материалы ВР - гарантия надежной работы техники





ДИСТРИБЬЮТОРЫ СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ ВР

Барнаул Владивосток	ООО «Спецнефть» ПБОЮЛ «Шифрин»	(3852) 46-90-38 (4232) 45-37-21	Москва Н.Новгород	000 «Редитал» 000 «Эль Авто»	(495) 706-66-67 (8312) 41-65-52
Владивосток	ООО «Дескриптор Трейдинг»	(4232) 300599	Новосибирск	ООО «Сибойл»	(383) 290-38-85
Волгоград	ООО «Хронос»	(8442) 95-29-82	Омск	ООО «Аргус Омск»	(3812) 31-53-69
Воронеж	ООО «БиКас Черноземье»	(4732) 93-46-46	Ростов-на-Дону	ООО «Профит-Лиг Компани»	(8632) 955325
Екатеринбург	ООО «Вик'ойл плюс»	(343) 379-53-20	Рязань	ООО «Автоатлант»	(4912) 20-55-15
Иваново	ПБОЮЛ «Бобылев А.М.»	(4932) 29-55-23	Самара	ООО «Премьера»	(8482) 34-81-67
Иркутск	ООО «Интеравто»	(3952) 34-96-44	Санкт-Петербург	г ООО «АМГ»	(812) 326-42-42
Казань	ООО «Корэс»	(8432) 72-97-66	Санкт-Петербург	г ООО «Гризайль»	(812) 324-54-94
Калининград	«ВР Калининград»	(4012) 73-33-37	Тверь	ООО «Топливо и масла»	(4822) 49-26-43
Калуга	ООО «Лимузин»	(4842) 54-95-90	Тольятти	ООО «Премьера»	(8482) 34-81-67
Краснодар	000 «Хай-Тек»	(861) 237-65-12	Уфа	ЗАО «Горст»	(3472) 39-83-39
Красноярск	ООО «Ойл-Д»	(3912) 66-25-38	Хабаровск	ООО «Экселло»	(4212) 41-33-08
Москва	«Интеравто»	(495) 959-78-88	Челябинск	ЗАО «Торговый Дом «Бовид»	(351) 775-10-75
Москва	000 «Абэксим»	(495) 739-07-39			

Генеральный импортер смазочных материалов ВР - ООО «Сетра Лубрикантс».

Россия, 109017, Москва, ул. Малая Ордынка, д. 7, стр. 1. Тел. +7 (495) 961-27-87, факс +7 (495) 961-27-98/99 www.bp.com





смазочные материалы ВР для коммерческого транспорта и строительной техники



Генеральный импортер смазочных материалов ВР — ООО «Сетра Лубрикантс»

Россия, 109017, Москва, ул. Малая Ордынка, д. 7, стр. 1.

Тел. +7 (495) 961-27-87. Факс +7 (495) 961-27-98/99



стоящий изыск. «Старый фред» – это суровая машина, на ней даже нет усилителя сцепления. Но многим как раз нравится именно эта суровость – и «старик» (хотя ему лет 15) по-прежнему пользуется большим спросом. Потому что это «настоящий американец». В сравнении с ним видно, что простота и грубоватость Стерлинга – относительны. Но при этом понимаешь, откуда у Стерлинга «растут ноги», в чем его суть.

Поднимаем капот «нашего» Стерлинга. Здесь стоит один из трех «возможных» моторов (а именно Камминс 14 в 500 л.с.). В целом, все достаточно стандартно - рядные шестерки с турбонаддувом, с промежуточным охлаждением воздуха. Рессора здесь мягкая и двухлистовая. А вот бампер «не спасает», он слабоват и имеет фактически лишь декоративную функцию. Но этот минус компенсируется очень мощной рамой из особого сплава.

Теперь немного «полазаем» по грузовикам, имеющим американский вид и дух, чтобы почувствовать все-таки разницу. Так, в салоне Volvo VNL 660, по внешнему виду вполне американского грузовика, сразу чувствуется «европейскость». Ничего не нависает прямо надо лбом, вообще вокруг водителя больше «воздуха», а также больше стекла (окна крупнее) и соответственно — лучшая обзорность. Этому способствует и скошенный капот, к тому же с зеркалами. Все та же пластмасса не так режет глаз — она здесь какая-то менее агрессивная. Такой вот интеллигентный американец, только с кабиной более укороченной, чем у Стерлинга. В кабине же сделанной на заказ Volvo 770 чувствуешь себя как в купе-люкс скорого поезда.

У Freightliner Colambia еще более понижена линия капота, а вместе с ней и «брутальность». Зато бампер более серьезный, металлический. Тема «женственности» развивается почти кокетливыми фарами от Mercedes ML и, в целом, улучшенной аэродинамикой. Но, как говорится, и это на любителя.

Одним словом, даже и поклонникам «чисто американского» есть из чего выбрать. Но к этой теме мы еще вернемся в своих последующих публикациях.

Благодарим компанию «Unitedauto» за помощь в подготовке материала и за предоставленные фотографии.







на европейском рынке грузовых автомобилей класса 12—26 тонн Δ овольно не проста. Δ ело в том, что спрос носит относительно устойчивый характер, а конкуренция очень жесткая. В этих условиях компания Volvo Trucks вышла на рынок с принципиально новой бизнес-концепцией, охватывающей как грузовые автомобили, так и сферу услуг для клиентов в таких областях, ΚΑΚ ΔΟΣΤΑΒΚΑ ΤΟΒΑΡΟΒ, ΒЫΒΟЗ ΟΤΧΟΔΟΒ, строительные работы и коммунальная транспортировка. Подобная инициатива была «подкреплена» совершенно четким заявлением: «Volvo вкладывает огромные средства для того, чтобы увеличить долю в данных сегментах рынка.»



формулой 4x2 с широким выбором шасси, специально приспособленных к конкретной области применения.

Что касается кабины, то здесь у вас есть возможность и поработать, и отдохнуть и в так называемой дневной кабине, и в кабине повышенной комфортности, и,наконец, даже в кабине с двумя рядами сидений.

У Volvo FL силовой привод с 7-литровым двигателем с системой впрыска топлива соmmon rail, мощностью 240 л.с. (920 Нм) или

О новой бизнес-концепция

«Это важная часть стратегической программы Volvo Truck Corporation по расширению и укреплению позиции в нескольких сегментах рынка, в которых, как нам представляется, заложен значительный потенциал, - прокомментировал новую инициативу Роар Исаксен, руководитель Европейского подразделения Volvo Trucks. - Наша бизнес-концепция позволяет предложить как новым, так и уже существующим клиентам выгодные и всесторонние транспортные решения с современными грузовыми автомобилями и новыми, индивидуально подобранными сервисными услугами в соответствии с запросами клиента».

Те самые атланты

Каждая концепция для своей реализации должна иметь некую «техническую основу». Есть такая основа и у новой бизнес-концепциии Volvo. В данном случае речь идет о двух новых грузовых автомобилях: Volvo FL и Volvo FE. Первый из них предназначен для сегмента 12-18 тонн, а второй – это уже сфера более тяжелотоннажных перевозок – 18-26 тонн. И вот эти два красавца, словно атланты небо, держат «великий почин» шведской компании на собственных «плечах». Поэтому вкратце расскажем о них.

Итак, новый Volvo FL предназначен для скоростных перевозок в городском потоке автотранспорта, с полной массой, как уже говорилось, от 12 до 18 тонн. Он сегодня предлагается в комплектации с неподвижным кузовом и колесной





280 л.с. (1050 Нм). И он доступен в комплектациях, соответствующих стандартам Евро 3 (только за пределами Европы), Евро 4 или Евро 5.

Все «остальное» также на привычном шведском уровне – в частности, кабина испытана на безопасность при столкновении. А дисковые тормоза с электронным управлением (система EBS) и функцией Brake Blending (совместная работа тормозных систем).

А теперь о Volvo FE. По сути, быстрая и эффективная местная и региональная перевозка грузов с полной массой 18-26 тонн, и этот грузовик – синонимичные понятия.

Если быть более точными, то перед нами - тягач с колесной формулой 4x2, с неподвижным кузовом 4x2, 6x2 или 6x4, с широким выбором шасси, специально приспособленных к конкретным областям применения.

Кабина также предлагается в трех вариантах: дневная кабина, кабина повышенной комфортности и кабина с двумя рядами сидений. Причем, все с тремя вариантами комплектации оборудования для различных «случаев жизни».

Силовой привод здесь с 7-литровым двигателем с системой впрыска топлива common rail, мощностью 240 л.с. (920 Hм), 280 л.с. (1050 Hм) или 320 л.с. (1200 Hм). Как и его «напарник», FE доступен в комплектациях, соответствующих стандартам Евро 3 (только за пределами Европы), Евро 4 или Евро 5, и имеет дисковые тормоза с электронным управлением (система EBS) с системой ESP и функцией Brake Blending (совместная работа тормозных систем).

Предлагается CitiPro

Итак, уже ясно, что оба автомобиля можно индивидуально сконфигурировать для целого ряда местных и региональных перевозок. Чтобы еще более упростить процедуру выбора подходящего варианта и сократить время между размещением заказа и фактической доставкой нового грузовика, компания Volvo создала систему готовых рекомендованных комплектаций автомобилей для различного применения, таких как: автофургоны, грузовые автомобили для вывоза отходов, самосвалы, пожарные машины, эвакуаторы и автомобили для уборки улиц.

Правильно выбранную базовую спецификацию грузового автомобиля далее можно оптимизировать в соответствии с конкретными требованиями с помощью целого ряда комплектаций кабины и оборудования, предлагаемых для каждого сегмента. Компаниям, желающим приобрести полностью готовое к эксплуатации транспортное решение в кратчайшие сроки, предлагается приобрести автомобиль CitiPro. Это полностью оборудованный 12-тонный грузовой автомобиль Volvo FL для доставки грузов с фургоном и задним грузоподъемным бортом, готовый к работе, начиная со дня доставки заказчику.

В чем заключается главная идея?

Понятно, что за разработкой новой бизнес-концепции всегда стоит тщательный анализ требований и предпосылок, определяющих повседневную деятельность транспортных компаний. Но основная де-



ятельность многих городских компаний часто связана не только с одними перевозками. Требования обычно заключаются в возможности сконцентрироваться на выполнении своих основных задач и не задумываться о техническом обслуживании автопарка. Именно поэтому главная идея заключатся в том, чтобы предложить таким компаниям безопасность, хорошую экономию и учитывающие все возможные проблемы решения.

Совершенно законно, если клиенты хотят получить как надежные машины, так и хорошо спланированное техобслуживание (что поможет водителю более эффективно справляться со своей работой и максимально исключить простои), а также услуги, с помощью которых компании смогли бы выполнять свои транспортные задачи ровно и без проблем.

«Высокая степень надежности и быстрый доступ к сервисному обслуживанию чрезвычайно важны, – поясняет Роар Исаксен. – Многие клиенты требуют, чтобы время доставки автомобиля в сервисный центр составляло не более 40 минут, и чтобы помощь можно было получить немедленно после обращения».

С минимальными хлопотами

Подход, при котором приобретение клиентом автомобиля с минимальными хлопотами, а также быстрое обслуживание и высокое качество сервиса становится обычной нормой, входит неотъемлемой частью в бизнес-концепцию Volvo. Эта «сторона» концепции не менее важна, чем собственно грузовые автомобили.

Через сеть из 1100 представительств и сервисных центров компании Volvo, размещенных по всей Европе, запущенная программа по всеевропейскому сервисному обслуживанию, специально разработанная для компаний, занятых местными и региональными перевозками, обретает свою форму. И что сегодня может помешать каждой дилерской точке превратиться в комплексный сервисный центр, где клиент сможет получить практически любую помощь, необходимую для выполнения своих транспортных задач?

Среди новых услуг предоставляются выгодные сервисные контракты, экспресс-обслуживание без предварительной записи, обслуживание шин и возможность аренды автомобилей на различные сроки. Подготовка водителей с ориентированием на экономию топлива и безопасность также становится предметом особого внимания компании Volvo.

«Некоторые дилеры уже предлагают отдельные услуги такого типа в местном масштабе. Теперь же мы получим более развитую систему на всем европейском пространстве, – поясняет Роар Исаксен. – И, разумеется, наряду со всем этим сохраняется весь спектр наших обычных услуг, включающих техобслуживание, продажу запчастей, сервисные контракты, финансирование и т.д.».

Из чего состоят Volvo FL и Volvo FF?

Автомобиль, сделанный «с душой» - это не просто «металлическая конструкция», призванная быть



FL сегодня предлагается в комплектации с неподвижным кузовом и колесной формулой 4x2 с широким выбором шасси, специально приспособленных к конкретной области



твительно новое слово. Благодаря новым двигателям с технологией SCR (Избирательной каталитической нейтрализации) удалось существенно снизить уровень токсичности выхлопных газов, не затрагивая экономичность потребления топлива. Модели Volvo FL и Volvo FE уже доступны в вариантах, соответствующих нормативам по нормированности автомобильных выбросов, которые вступят в силу в Европе в 2009 году (стандарт Евро 5). В сравнении с предыдущими двигателями, соответствующими стандарту Евро 3, содержание вредных частиц снижено на 80 процентов, а содержание оксида азота более чем наполовину.

Чувство радости и гордости

«Сочетание очень низкого уровня загрязнения и экономичное потребление топлива – это еще один шаг к улучшению качества воздуха, низкому уровню диоксида углерода в выхлопных газах и экономичности перевозок для наших клиентов, – подвел итог Роар Исаксен. – Именно поэтому я испытываю как чувство радости, так и гордости».

рабочей лошадкой. Он еще состоит из идей, которые вкладываются в него. Идей, соответствующих нашим представлениям о современных нормах «европейского общежития». Так, снижение общих затрат и надежность в эксплуатации стали не единственными определяющими характеристиками, которые легли в основу разработки новых Volvo FL и Volvo FE. Особо учитывались такие показатели как безопасность и уровень загрязнения окружающей среды.

«Мы всегда стремимся обеспечить уровень безопасности мирового класса,— сказал Роар Исаксен. — Хороший обзор и мощные тормоза значительно снижают риск возникновения ДТП, обеспечивая защиту, как водителя, так и других участников движения. Чтобы повысить уровень безопасности водителя в случае столкновения, обе модели, FL и FE, проходят тесты на столкновение в соответствии со шведскими стандартами. Проводятся также наши собственные крэш-тесты на столкновение с барьером - как и у всех наших более тяжелых грузовых автомобилей.»

В плане снижения показателей загрязнения окружающей среды новые автомобили Volvo – это дейс-



Перед нами - тягач с колесной формулой 4х2, с неподвижным кузовом 4х2, 6х2 или 6х4.

PYSABTO CEPBING

PEMOHT **АМЕРИКАНСКИ** ТЯГАЧЕЙ

- диагностика электронных систе двигателя
- ☑ Капитальный ремонт двигателей Cummins. **Detroit Diesel** и Caterpillar любой сложности
- ☑ Ремонт турбин, компрессоров, ГУР, топливных насосов
- **ROCKWELL, SPICER**
- ☑ Ремонт и обслуживание ходовой части

•

Язапчасти в наличии и на заказ

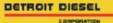














РЕМОНТ ПРИЦЕПОВ

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

СПб, Московское шоссе, 233 лит. 3 т. (812) 336-91-55, 926-2663, 745-4548 www.gruzavto.ru

...С НАМИ НАДЕЖНО.



Когда одиннадцать лет назад была создана компания «ГрузАвто», то она на первых порах представляла маленький офис со штатом сотрудников из трех человек. Но уже через четыре года была зарегистрирована фирма «Груз Авто-Запасные Части» в качестве поставшика запасных частей и комплектующих ведущих мировых производителей в Россию. А сегодня компания входит в тройку крупнейших продавцов запчастей и техники в Санкт-Петербурге, ЯВЛЯЯСЬ ДИЛЕРОМ КРУПНЕЙШИХ европейских и американских производителей.

О сегодняшней жизни компании, о ее прошлом и будушем, мы беседуем с директором «Груз Авто» Сергеем Валентиновичем ГАВРИЛОВЫМ.

XOHETCA BEPUTE, HTO BCE 5YAET XOPOWO

- Сергей Валентинович, сегодня компания «ГрузАвто» является одним из крупнейших в Санкт-Петербурге продавцов запчастей и техники. Понятно, что такой уровень не достигается вдруг, как бы по мановению волшебной палочки, и ему всегда предшествует напряженный труд в сочетании с удачей. Может быть, поделитесь секретами ваших достижений?
- Если честно, то никаких секретов в нашем бизнесе нет. Но зато есть, как вы совершенно справедливо отметили, напряженный и слаженный труд всех сотрудников фирмы. Собственно, абсолютно уверен, что всякое более-менее успешное дело базируется на правильном выборе направления и стратегии, ква-
- лифицированных кадрах, а также на наличии времени, в течение которого все намеченное можно реализовать
- На рекламном модуле «ГрузАвто» мы видим некий диковинный грузовик: полу Volvo полу Freightliner. Как по вашему, эта машина является идеальным «лицом» вашей компании, в полной мере выражая ее философию, или вы добавили бы сюда еще несколько штрихов? Например, «черты лица» грузовика DAF?
- Безусловно, лицо фирмы это не застывшая маска, и оно постоянно меняется со временем в зависимости от решаемых нами задач. Так, на протяжении последних лет наша фирма успешно продает



б/у автомобили европейского производства, самые

популярные из которых - марки Volvo. Кроме того, с прошлого года мы начали поставку американских грузовиков, основная масса из которых - марки Freightliner. Все это и нашло свое отражение в нашем рекламном модуле. Но вы, как я понимаю, не случайно упомянули грузовик DAF. Конечно, вам известно, что наша фирма выиграла конкурс на право быть дилером DAF в Санкт-Петербурге. Само собой, и данное событие, и все из него вытекающее рано или поздно внесут свои коррективы в дальнейшее формирование имиджа фирмы.

- С того дня, когда была образована компания «ГрузАвто», наверняка много было всякого — и хорошего, и не очень. Какой день в истории фирмы вспоминается вами часто и как самый светлый?

- Больше всего запомнились первые дипломы, полученные за лучшие показатели по продажам среди российских дистрибьюторов KNORR-BREMSE и GOODYEAR за 2002 год. После этого было завоевано много других, но первые самые ценные.
- В своем интервью двухгодичной давности вы рассказывали о том, что работаете сейчас над организацией центра ремонта и диагностики прицепов. С тех пор немало воды утекло. Что было сделано за прошедшее время и что еще только планируется организовать?





- Работа над центром по ремонту прицепов была успешно завершена, после чего мы переквалифицировались в центр по ремонту грузовых автомобилей американского производства, и в этом качестве работаем по настоящее время. Но прицепы и европейские автомобили мы тоже ремонтируем, конечно.

За прошедшее время создана и расширяется сеть региональных партнеров «Груз Авто». Мы сегодня сотрудничаем с 15-ю фирмами, а наши партнеры успешно работают во многих регионах.

Как мы уже говорили, подписан договор с DAF. Теперь мы официальный дилер DAF по сервисному обслуживанию и запас-



ным частям, а на следующий год планируем организовать продажу новых автомобилей этой марки.

Также идет работа по расширению сети розничных магазинов в нашем городе, открыты новые точки и на промзоне Парнас, и на Турухтанных островах. В ближайшее время планируем открытие еще двух магазинов.

Организовываем поставку запасных частей для американских грузовиков. Мы стараемся заключать долгосрочные договоры с поставщиками узлов и агрегатов на конвейеры производителей грузовой техники, и уже подписаны дилерские договоры с компаниями CUMMINS

и Bendix. Кроме того, наши существующие поставщики, такие как GOODYEAR, Haldex, WABCO, Phoenix, предложили нам ряд своей продукции для «американцев».

- Ясно, что бизнес дело непростое, в нем встречаются «подводные камни» и порою не все задуманное проходит гладко. Что, по вашим прикидкам, может сегодня в первую очередь встать на пути успешной реализации запланированного? Или подобной проблемы для вас вообще не существует, потому что все удается просчитать?
- Просчитать все невозможно и в особенности форс-мажорные обстоятельства. Но хочется





верить, что большие потрясения все-таки не произойдут и, по большому счету, все будет хорошо.

- Вы не первый год работаете с европейской и американской грузовой техникой, и, конечно, можете быть экспертом в этой области, судить о последних тенденциях. Отсюда и вопрос. Какая техника, на ваш взгляд, наиболее адаптирована к специфическим российским условиям (более надежна, проста в эксплуатации, менее требовательна и т.д.) европейская или американская?
- У всех имеются свои плюсы. «Американцы», как известно, более адаптированы к российским условиям, потому что и мощнее,

и проще в управлении и обслуживании, в результате чего значительно надежнее. Также их преимущество обеспечивается двумя ведущими мостами, которые снижают нагрузку на ось. Кроме того, цены на американскую технику, я думаю, гораздо привлекательнее для покупателя, чем на европейскую. Что же касается того пространства, которое предоставляется человеку в кабинах этих грузовиков, то здесь «американцам» вообще нет равных в мире.

Если же говорить о грузовиках европейского производства, то общеизвестны их удобство и мягкость в управлении, их отличная маневренность. Большим плюсом является и то, что сервисные сети «европейцев» отлично налажены.

- В последние годы на российский рынок хлынула коммерческая техника от азиатских производителей. Как вы, продавец европейской и американской техники с ее общепризнанным качеством, считаете: на петербургском рынке имеется в этом плане своя специфика?
- Я думаю, что этот процесс более ощутим все-таки на рынке легковых автомобилей. В нашем же городе лично мы, в основном, почувствовали лишь появление китайских автобусов.
- Какими принципами вы сегодня руководствуетесь в своем бизнесе? Они остались неизменными с первых дней существования компании или вы, умудренный опытом, выработали какието новые для себя правила?
- Как был, так и остается для меня основным критерием в оценке работы и собственной фирмы, и

партнеров – высокий профессионализм, благодаря которому обеспечивается качество и продукции, и услуг.

- С кем из мировых производителей (помимо тех с кем уже работаете) вы бы еще хотели сотрудничать? Или вы считаете, что вполне достаточно имеющегося «списка»?
- Мы постоянно работаем над расширением ассортимента предлагаемой продукции. Поэтому список представляемых нами брэндов будет постоянно расширяться и пополняться в соответствии с нашими возможностями и пожеланиями и требованиями наших партнеров и клиентов. Мы бы хотели более плотно сотрудничать с такими производителями, как BPW, SAF, Meritor основными поставщиками подвесок для европейских прицепов, а также с Detroit Diesel и Caterpiller производителями дизельных двигателей.
- Время летит быстро и компании «Груз Авто» уже более десяти лет. А какой вы ее видите году этак в 2016?
- Трудно предсказать события на 10 лет вперед. Сегодня мы имеем план развития на ближайшие три года и в соответствии с ним будем работать в привычном направлении, в котором удалось достичь определенных успехов. Но, возможно, то, что мы имеем сегодня, станет только одним из видов нашей деятельности в будущем, а мы превратимся в многопрофильную компанию с предложением значительно большего ассортимента продукции и услуг, часть которых уже не будет относиться к грузовому бизнесу. Поживем увидим.



Необычные автобусы в «боевой раскраске»

Как-то на одной из международных автомобильных выставок мне довелось попасть в салон необычного автобуса. Нет, внешне это был «банальный» междугородний лайнер компании Hyundai - однако внутри стояло два десятка кресел, похожих на стоматологические, с длинными опорами и подставками для ног.

С чего начинается автобус?

Так я впервые познакомился со специальным исполнением автобуса, предназначенного для перевозки спортивных команд. В данном случае речь шла о баскетболистах. Люди не просто высокие, а очень высокие не могут уместиться в обычных автобусных креслах, и специально для них делают сидения с более высокими спинками и специальными поддержками для длинных ног.

Оказывается, автобус для доставки спортсменов начинается именно с сидений, и здесь важно подобрать их в зависимости от вида спорта – миниатюрная гимнастка в кресле для баскетболиста будет кататься как шарик, а









ление принадлежности. Психологи считают, что присутствие в окружении клубных цветов поднимает настроение и чувство ответственности перед матчем.

На рынке спортивных автобусов

До недавнего времени большинство наших футбольных, хоккейных и других спортивных клубов обходилось традиционным «Икарусом», однако теперь все изменилось. Купить себе такую специальную машину могут многие. Изменившееся положение клубов мгновенно оценили компании, выпускающие туристичес-

кие и междугородние автобусы высокого класса. Лидирующее положение на рынке так называемых клубных автобусов, бесспорно, занимает компания Evobus. Только за последние 5 лет ее специалисты подготовили и продали более 20 автобусов, предназначенных для спортивных клубов. География поставок необычайно широка – от Санкт-Петербурга до Челябинска.

Специальные машины собираются на базе са-

мых престижных моделей, начиная с О404. На ее базе был сделан автобус для Федерации хоккея России. Еще большее распространение получили модели Travego и Turismo. Среди неоспоримых достоинств автобусов - сниженный уровень содержания окисей уг-

пловцам с длинными руками будет неудобно сидеть в кресле с короткими или тонкими подлокотниками. Но мало разместить самих спортсменов, надо еще позаботиться и об их багаже. Полный багаж хоккейной команды тянет за тонну, и все эти сумки и ящики должны надежно размещаться в багажном отделении.

Мелочей не бывает

Необходимо позаботиться также и о тренерах – зачастую они начинают «разбор полетов» сразу после игры, и поэтому в автобусе должно быть место для того, чтобы разложить схемы, наброски, записи. К тому же, одни тренеры любят сидеть в одиночестве, например, на передних сидениях, другие - в гуще команды, и их рабочие места должны быть оборудованы там.

Кто-то может сказать: «Капризы все это - лишь бы автобус был удобным, доехать можно и так». Но когда на карту ставится не только счет будущей игры, а престиж команды, города, а то и страны, мелочей не бывает. И уж никак нельзя считать мелочью оттенки обивки салона – одни могут успокаивать и расхолаживать, другие, наоборот, не вовремя возбуждать. К тому же, каждая команда имеет свои традиционные цвета, которые также должны присутствовать в оформлении салона. Это не только внешнее прояв-







лерода и азота в выхлопных газах. Ведь во многих странах действуют жесткие нормы в отношении чистоты воздуха на спортивных сооружениях, и высокий уровень экологического обеспечения спортивных автобусов - это фактор, во многом, решающий.

на дела. Клубные автобусы надо еще и внешне оформить в соответствии с традициями клуба, его символики, если хотите, национальных особенностей – ведь сейчас такие автобусы работают не только в России, но и в Татарстане, Башкирии, на Украине.

Все зависит от фантазии

Здесь все зависит от фантазии дизайнеров и мастерства отделочников. Самое большое распространение получило нанесение графических рисунков на панели кузова тонкими цветными самоклеящимися пленками. Все начинается с рисунка, с задумки художника. Следующий этап – изготовление масштабной модели с нанесенной

на нее «боевой раскраской». Интересно, что для этой цели используются, как правило, радиоуправляемые модели, что позволяет с большой точностью рассмотреть, насколько будет заметна символика в потоке транспорта.

Только после утверждения эскиза к работе приступают компьютерные графики. По подготовленной программе отдельные элементы оформления выкраиваются из пленки. Теперь остается только нанести готовую отделку на борта роскошных автобусов

- и вот мы уже наслаждаемся, созерцая эмблемы любимых клубов: «Спартака», «Динамо», «Трактора», «Уралочки» и многих-многих других.

Леонид КРУГЛОВ

Кстати, о столиках

И без того высокий уровень комфорта салонов дополняется специальной отделкой, установкой первоклассных видеокомплексов, позволяющих просматривать записи игр, различных столиков, Кстати, о столиках. Обычно рабочие столы на местах, предназначенных для тренеров, обо-

рудуются дополнительным освещением, к ним можно подводить электрическое питание, например, для персональных компьютеров. Столики для членов команд могут быть как индивидуальными, так и скомпонованными по типу купе.

Автобус футбольного клуба Спартак

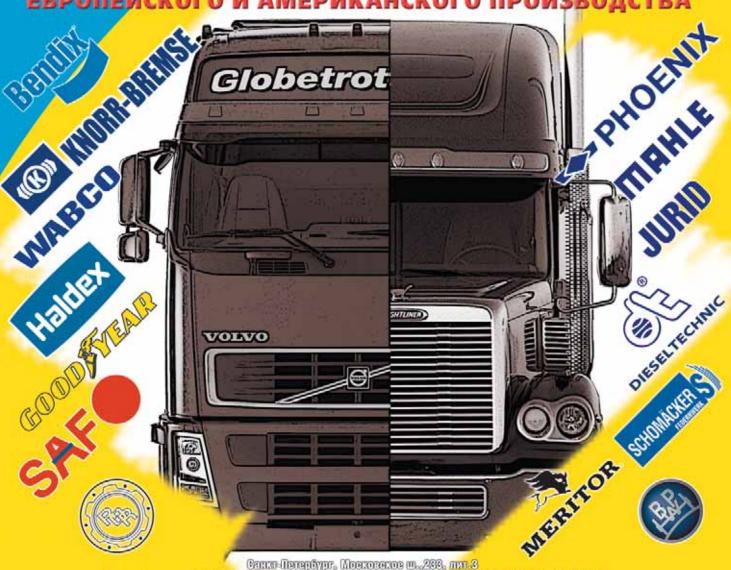
В последнее время большим спросом стали пользоваться так называемые клубные уголки. Два-три последних ряда сидений группируются вокруг нескольких столиков, образуя своеобразную кают-компанию. Здесь можно отдохнуть, разрядиться после напряженного матча или, наоборот, еще раз подготовиться к предстоящей игре.

Но, как вы сами понимаете, разработка компоновки и оформления салона – только полови-





ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И ПРИЦЕПОВ ЕВРОПЕЙСКОГО И АМЕРИКАНСКОГО ПРОИЗВОДСТВА



Септи-Петербург, Москосское ш., 288, лит. 3

Ontorbio ckrag: ten./(baxe: (202) 145-4345, ten. (202) 385-2513, 386-2197, 386-2511, 386-2195

Магазины: Россия, Санхт-Петербург, Московское ш. 20-й км., (в районе вледука о/х «Ленеовстовский»), тел.: (812) 324-5283 Россия, Санкт-Петербург, Дорого на Турухганные о са, д. 22, к. 2, тел.: (812) 335-70-99, 970-28-41 Россия, Санкт-Петербург, промзона Парнас. 4-й Верхний проезд, д. 6, тел.: (612) 598-52-59, 973-23-98

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

000 "СибАвтоГруз"

БЕНОБВ : Иркутек, ул. Розкі Люкевмоург, д. 220, оф. 310 ren. 8 (8952) 555-774, 555-781

"Груз Авто-Петрозаводск"

185509, респ. Карелка п. Петрозаводск, ул. Заводская д. 5 ren. 8 (814) 256 851, 8-911 421 7858, 8-906 207 5858

000 "Галеон"

г. Новосибирск ул. С. Маныгина, д. 13/1 Ton. 8-(383): 256-5556, 256-5606, 227-8486 Оклад - магазин, сервис

000 "Термокинг Красноярск"

Красноярский край, посёлок Березовка, Vn. Honeras, 1a Ton. 8 902 926 6158 marroun

Наши региональные партнеры:

000 "Ростовагропромтранс"

"Орентрак" - п. Оренбург, Загородное шовка, д. 27

Ростов - на - Дону, ул. 1-я Луговая, 30/31 магазин, оптовый оклад ремзона, тол. 8(8832)48:5673 Макевин "Кеминит", с. Акеви, ул. Шолохова, 1. тел. 8(05850)5:0495 Магезани "Еврвани" - Акеайский р.н., гел. 8(868)(2464567)8

000 "Орентрак"

ron. 8 (3532) 98-1852, 99-1855

"Орентрик Орек" г. Орек, Разона краотыянская, д. 8 rom: 8 ((3597) 26-6629 "Орвитрак - Самара" - г. Самара, Первый Вельничный пер., д. 20 ron. 8 (946) 269 6849 "Орентрак Самара" г. Самара ул Алексендрийской д 67

run. 8 (846) 958-8528

"Орентрак - Уфо" - г. Уфа, Оренбургский тракт, АЗС-109 (поворот на пос. Зубово) ren: 8 901 442 16 09

000 "Автоплюс"

173003, Великии Новгород, пер. Базовыи, д. 6 ren.: (8162) 623974, (8162) 627795, (8162) 623974

000 "ABTO-CTAPT"

г. Астрахань, ул. Рождественского, д. 17 тел.: 8 (8512) 347500 mail: avtostart@list.ru

000 "Инвестхимпром"

г. Онск. ул. Комонивтская, д.35. тел.: (3812) 522619 - магазин и ремзона Волготрадская ул., д. 67, тел.: 8-908-809-6268 - магазин

"УралГрузАвто"

с Колеиск, Челябинская обл., ул. Мечникова, д. 1, ten: 8-912-77-66655, 8 (351) 2673955, 8 (351) 2673956 Склад-магазин, ремонтная база, стоянка

"ГрузАвтоЦентр" Брянская обл., Брянский район, пгт. Супонсво, ул. Шоссейная, д. 22а тел.: 8 (0832) 68-7078, 227469



Время мчится стремительно, как болиды на "Формуле 1" - а мы, в свою очередь, становимся все более требовательны к "планке" комфорта. Мы уже не хотим усаживаться даже в трактор как в трактор, но как в салон приличной "легковушки". Тем более, если речь идет о коммерческом минивене. Тем более, о французском. Причем не просто французском, а именно сделанном во Франции. Конкретно - на заводе Рено в городе Батийи.

Мы "почему-то" уверены, что за свою более чем столетнюю историю фирма Рено "коечему" научилась, что в игре, именуемой конкуренцией, у нее, как у каждого уважающего себя производителя, есть свои козыри. А потому и ждем соответствующего уровня.

Виртуальный "тест-драйв"

Для подобного отношения имеются, конечно, все основания. Ведь прошел не один год с тех пор, как французские "коммерсанты" впервые появились у нас - и вот теперь уже можно "подвести итоги" и сделать однозначный вывод: российский потребитель по достоинству оценил минивены "от Peнo": и Kangoo Express, и Trafic Van. Еще бы: ведь они реально представляют собой то, что связано у нас с понятием "европейское качество" - сдержанная красота, надежность, практичность и, в конечном итоге - престижность. Но понятно, что хорошего всегда мало.

И вот вслед за "каблучком" Kangoo Express G 2006 года на российском рынке "нарисовалась" модель Master - та самая, что еще в 1998 году завоевала зва-

ние автомобиля года - "Van of the Year". Тем самым, пополнив ряд обновленных французских "коммерсантов", появившихся в последнее время на нашем рынке. И в целом, на сегодняшний день, завершив модельный ряд коммерческих автомобилей Renault в России.

У французов есть такое выражение - "бросить взгляд". Это когда ты заходишь в магазин, не собираясь там ничего купить, но лишь посмотреть. Так и мы сегодня, "переполненные французскими впечатлениями", "поиграем" с вами в виртуальный "тест". Оценим этот минивен с "классическим" силуэтом, не прикасаясь к нему. Включим воображение.

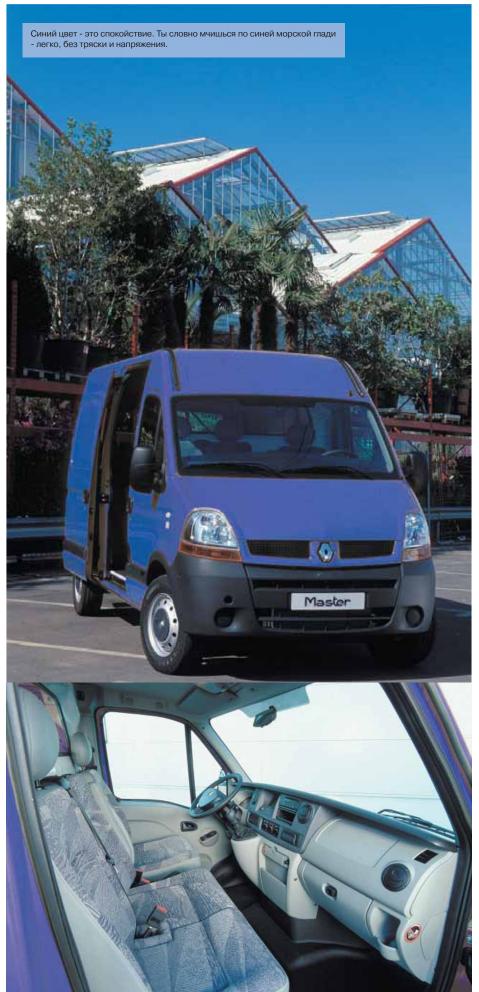
Итак, представьте, что вы приобрели Рено Мастер цвета "серебристая звезда". Нет, лучше "зеленый мусс" или "синий океан". Впрочем, любой из вариантов вашего выбора будет вполне обоснован - ведь за каждым цветом "скрыто" одно из достоинств подлинно французского минивена.

Мастер и "желтый лимон"

Желтый цвет - это свежесть. Он выражает яркость сочного лимона, только подчеркивающую все своеобразие дизайна Мастера, который можно определить одновременно как "деловой и стильный". Действительно: если смотреть на "лицевую часть" автомобиля, то даже неискушенный глаз ощутит стильно соблюденную цветовую пропорцию - желто-лимонное пространство не растекается чрезмерно, но в значительной мере ужато черным цветом мощного бампера, полностью охватывающего весь передок. Сразу видно, что это - надежный защитник. Черный цвет вплотную подступает к большим фарам "модной" каплевидной формы.

Вообще, значительно увеличенная передняя светооптика в сочетании с вертикально расположенными задними фонарями и развитыми колесными арками и создают тот самый эффект, которого в дизайне обычно довольно трудно достичь - а именно ощущение вместе бодрости и солидности, которые в целом вызывает Мастер. При этом "эстетика" удачно сочетается





с практичностью. В частности, сдвоенные блок-фары с гладкими стеклами обеспечивают отличный обзор в условиях ночного вождения. Свою лепту в создание вполне обоснованного, хотя и сдержанного "вау-эффекта" вносят и закрывающая радиатор сотовая декоративная решетка с фирменным ромбом посередине, и элементы защиты боковых и задних панелей кузова, и все прочие "мелочи", выдержанные в характерной стилистике модельного ряда автомобилей Рено. О таком дизайне уместно сказать то, что обычно говорится о двигателе - "сильный".

Мастер и "синяя гладь"

Синий цвет - это спокойствие. Да, встречают всякий автомобиль (как, впрочем, и всех нас) по "одежке" - но что дальше? А дальше хотелось бы на нем проехаться. И чтобы чувствовалось, что ты словно мчишься по синей морской глади - легко, без тряски и напряжения. Давайте же проедемся на Мастере. Зальем "под завязку" наш 100-литровый топливный бак - и вперед, мадам и месье!

Мы уже знаем, что оснащен наш минивен (в новой "российской" версии) дизельным двигателем 2.5 dCi 115 (с непосредственным впрыском "соттоп rail") мощностью в 115 л.с. и что агрегатирован этот "движок" с механической коробкой РК6. Эта 6-ступенчатая коробка передач была специально разработана для двигателей. развивающих очень большой крутящий момент. В результате хорошо всем - и самому двигателю, который меньше напрягается, и водителю, который даже на предельной скорости не испытывает "радостного" чувства, что машина вот-вот взорвется. В данном случае можно сказать, перефразируя известное изречение, что мой салон - моя крепость, причем весьма тихая.

А достигнута "тишина" была благодаря тому, что, выражаясь "техническим языком", пересчитанное соотношение передаточных чисел в коробке передач усилило разгонную динамику и сократило время разгона на промежуточных ступенях, улучшив расходные и акустические характеристики двигателя.

И, тем не менее, Мастер, несмотря на весьма презентабельную внешность, в первую очередь - рабочая лошадка. И пахать должен, если потребуется, и в снег, и в дождь, и при сильном ветре. Поэтому хотелось бы, чтобы траектория движения при любых обстоятельствах находилась под контролем. И тут Мастеру на помощь приходят его сдвоенный треугольный рычаг подвески с верхним качающимся рычагом. Не остается в стороне и широкая колея передних колес. Независимая подвеска передних колес позволяет "коммерсанту" сохранять свою "природную" курсовую устойчивость при любой загрузке.

Мастер и "голубая незабудка"

Голубой - это уют родного дома, это символ чистого воздуха. Например, не помешает поставить в вазу букетик голубых незабудок. И также не плохо будет расположиться в кабине автомобиля как в рабочем кабинете, достойном настоящего профессионала. Давайте же расположимся, мадам и месье. И настроимся на то, что внутри должно, по крайней мере, быть не хуже, чем снаружи. В случае с Мастером так оно и есть.

Все тенденции современного интерьер-дизайна здесь не только полностью соблюдены, но и "более того". По сути, все такой же "бодрый и солидный" салон является достойным внутренним продолжением "внешних форм". И главное - все под рукой. Отделения, расположенные по центру панели приборов - одно под крышкой, а другое в виде вертикально расположенного концертино - предназначены для хранения бумаг формата А4. Не забыты и подстаканники. Есть даже перчаточный ящик с подсветкой!

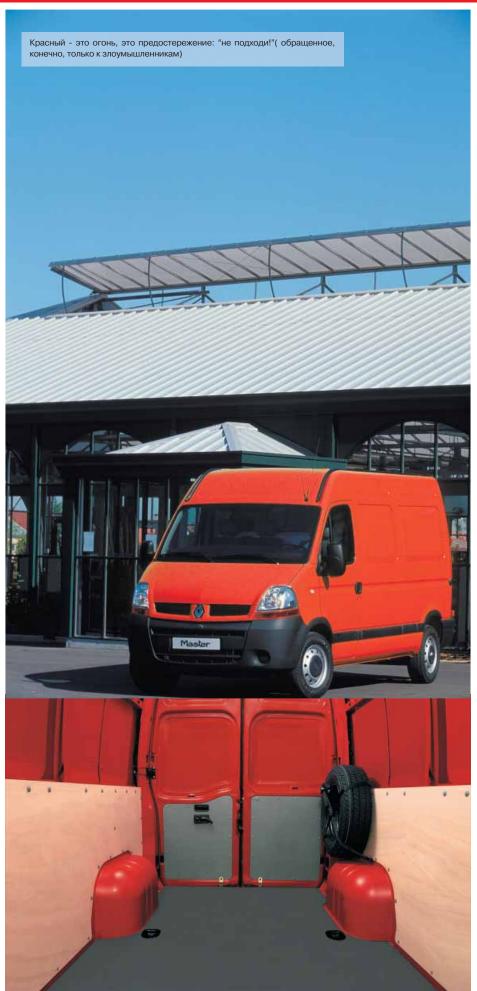
Аккуратно укладывая бумаги, обратим внимание: сиденье водителя регулируется по трем параметрам - по высоте, продольному положению и наклону спинки. Кроме того, интегрированный в консоль передней панели рычаг переключения передач значительно улучшает эргономику рабочего места - передачи гораздо легче переключаются рукой, опирающейся на подлокотник, а освободившееся от рычага пространство можно использовать для свободного прохода из кабины в багажный отсек

Создатели Мастера решили не "мелочиться" во всем: не только в размерах передних фар, но и в размерах рулевого колеса. Оно четырехспицевое и имеет настолько большой диаметр обода, насколько это необходимо для комфортного управления автомобилем. Кроме того, существует усилитель рулевого управления, учитывающий степень загрузки минивена.

Четырехскоростной вентилятор системы вентиляции и четыре вентиляционных решетки общими усилиями поддерживают равномерный температурный режим в салоне. В деле "создания достойного воздуха" им помогают система рециркуляции и дополнительная защита от проникновения пыли. Есть даже маленькие чудеса. Так, пиктограмма пропеллера вентилятора изменяет свои очертания в зависимости от количества подаваемого в салон воздуха. Что касается панели управления системой отопления и вентиляции, то она насчитывает шесть позиций. Эта система дополнена функциями удаления инея и конденсата со стекол. Принцип работы здесь такой: воздушные потоки равномерно распределяются по всему ветровому стеклу и тем самым удаляют конденсат с передних боковых стекол. Российские водители оценят эту "услугу" в такой нелегкий у нас зимний период.

Никто не будет спорить, что хороший кабинет - это тихий кабинет. В сочетании с "гуманным" двигателем ис-





пользование в салоне Мастера новых шумоизолирующих материалов делают свое дело.

В стандартной комплектации переднее пассажирское место оборудуется двухместным сиденьем с обустроенным под ним багажным отделением, сделанным из металлической сетки. На новом Мастере имеется теперь и нечто особенное, а именно сиденье-офис, на котором могут быть размещены и портативный компьютер, и различные инструменты.

Мастер и "яркокрасный"

Красный - это огонь, это предостережение: "не подходи!"(обращенное, конечно, только к злоумышленникам). Если брать по минимуму, то хотелось бы защитить свой груз от хищения, а себя самого - от агрессии извне. Мастер не зря может быть окрашен и в ярко-красный цвет тоже: он все это понимает, а потому уже при скорости 8 км/ч производит автоматическое запирание всех замков. Это стало возможно за счет системы CAR (функция автоматического запирания замков дверей на движущемся автомобиле) при наличии центрального замка.

В стандартной комплектации безопасность Мастера на трассе обеспечивается антиблокировочной системой ABS, совмещенной с электронным регулятором тормозных сил EBV. Благодаря этой системе происходит (за счет воздействия на все четыре тормозных диска) оптимальное распределение тормозных сил по колесам. Ясно, что подлинная эффективность достигается, когда все работает в комплексе. В данном случае совместно с ABS трудится система экстренного торможения. При торможении вносят свою лепту и 16-дюймовые шины. Это что касается так называемой активной безопасности автомобиля. А пассивная безопасность "включает в себя" не только подушки безопасности или оборудованные подголовниками спинки всех сидений, но и травмобезопасную рулевую колонку. Она имеет складную конструкцию, что не позволит ей проникнуть в салон в случае столкновения.

Поскольку пассажирская версия Мастера обещана нам



только в будущем году, а нынешний пройдет "под знаком" грузовой версии с фургоном (с глухими цельнометаллическими боковыми стенками), то не забыта и зона размещения грузов: она оборудована специальными проушинами для лямок. А лямки в свою очередь держат груз, не давая ему "ездить" внутри фургона.

Мастер и "белый лед"

Белый цвет - это полнота радужного спектра. И действительно - мы можем выбрать все, что нам по вкусу не только в плане цветовой гаммы. Оттенки пастельной эмали, используемой для декоративного покрытия кузова, от желто-лимонного и светло-зеленого до темноперламутрового - это еще далеко не все. Есть также выбор модификаций самого кузова "фургон".

Они (фургоны) предлагаются в двух вариантах высоты (2,25 м и 2,49 м), в трех вариантах длины (4,89 м, 5,39 м и 5,89 м) и с различными видами внутренней

перегородки. Если же хотите наделить этого "француза" еще большей индивидуальностью, то можно выбрать кузов с остекленными боковинами. Впрочем, специально подчеркивать индивидуальность Мастера вряд ли есть особая необходимость все, как вы уже и так поняли, "подчеркнуто до нас".

Полезный объем грузового отсека варьируется от 8 куб.м до 12,6 куб.м. Широкие двери (задние распашные и боковая сдвижная), сверхнизкий порог грузового отделения и вертикально расположенные боковые стенки кузова образуют идеальный грузовой отсек - "полость куба". В зависимости от варианта исполнения, задние двери (цельнометаллические или остекленные) могут распахиваться на 180 гра-

дусов или даже на 270 градусов - до самых боковин кузова. Мощные магниты надежно удерживают двери в открытом положении. А малая погрузочная высота (от 51 см!) сводит "сложность" погрузочно-разгрузочных работ к минимуму.

Синий, красный, голубой, не угнаться за тобой

Renault Master уже поступил в продажу. Так что вскоре мы сможем узнать взвешенные отзывы профессионалов, поработавших на "французе". Ведь одно дело "бросить взгляд", а совсем другое - "всерьез" работать каждый день. Но все-таки не думаем, что мнение профи будет принципиально отличаться от нашей "версии". Ну, если только чуть-чуть. Сами понимаете - на вкус и на цвет товарища нет.





Есть «вещь» без которой автомобилю (будь он хоть легковой, хоть грузовой) никак не обойтись. Потому что иначе он будет выглядеть как тот голый король — совсем без платья. Иными словами, машину нужно покрасить, а затем нанесенную краску высушить. Понятно, что всю эту процедуру не сделаешь у себя во дворе под окнами. Поэтому-то и существуют ОСК, т.е. окрасочносушильное камеры, которые, выражаясь языком техническим, представляют «современный тип технологического оборудования, широко применяемого на авторемонтных предприятиях для предварительной подготовки и финишной окраски разнообразных транспортных средств». Понятно, что вследствие увеличивающегося количества транспортных средств и повышения требований к качеству их ремонта без окрасочно-сушильного оборудования сегодня просто невозможен быстрый и высококачественный ремонт автомобилей.

Что такое OCK?

Современные окрасочно-сушильные камеры - это высокотехнологичное оборудование с максимальной автоматизацией всех режимов работы, что существенно упрощает работу оператора и текущее обслуживание. Благодаря прогрессивным методам изготовления ОСК и применению современных фильтрующих материалов достигается высочайшая степень очистки воздуха, при этом качество ремонтного лакокрасочного покрытия сравнимо с качеством оригинального покрытия и даже превосходит его! Для поддержания необходимой температуры воздуха, ис-

пользуемого в ОСК, применяют различные виды теплообменников или прямой нагрев.

В качестве энергоносителей используются природный и сжиженный газ, дизельное топливо. Требуемые условия воздухообмена в кабине камеры создаются вентиляционными агрегатами, которые могут быть либо только приточными, либо приточно-вытяжными.

Особая «статья» - это ОСК для «коммерсантов». Окрасочно-сушильные камеры, предназначенные для обслуживания грузовых автомобилей и автобусов, отличаются от камер для легковых автомобилей не



только габаритными размерами, но и максимально разрешенной нагрузкой на колесо.

Деление камер по грузоподъемности решеток пола исключает возможность их универсального использования для обслуживания всех типов грузовых автомобилей.

Решением проблемы грузоподъемности является размещение половых фильтров не в специальных приямках под автомобилем, а в нижней части боковых стен самой камеры

Какими бывают ОСК для грузовых автомобилей?

Во-первых, «грузовые» ОСК используются как при производстве автомобилей, так и при их ремонте. Кроме того, они различаются по используемым материалам. Существуют установки для грунтования и основной покраски, а также для покраски в процессе сборки и покраски после окончательной сборки. Для покраски после ремонта обычно используются комбинированные камеры для окраски и сушки.

Камеры для покраски грузовых автомобилей обычно имеют длину 15-18 метров, а ширину и высоту – по 5 метров. В таких камерах окрашивают автобусы, фургоны, цистерны и другую спецтехнику. Если нужно покрасить, например, минивен или его отдельную деталь, то можно установить рол-дверь посредине камеры покраски. При этом обе части камеры должны быть оборудованы собственной приточной (с подогревом) и вытяжной вентиляцией, которая может применяться независимо друг от друга. Таким образом, вся установка не будет нагреваться на полную мощность, что даст хорошую экономию энергоресурсов предприятия.

Место для установки ОСК должно быть хорошо продумано. Ведь в зависимости от расположения приточная и вытяжная вентиляционные системы могут быть расположены или по сторонам камеры, или (с помощью специальной стальной конструкции) над самой кабиной, что гораздо рациональнее. По бокам ОСК располагаются ворота – и это дает возможность покрашенному автомобилю уже не возвращаться через камеру для покраски, где уже, возможно, находится следующий «клиент».

Чтобы яснее стала динамика развития ОСК, приведем такой факт. С тех пор как были созданы первые

окрасочно-сушильные камеры и до сравнительно недавнего времени верхняя часть боковых поверхностей и крыша автомобиля окрашивались с лестниц, что, конечно же, не свидетельствовало о комфортных условиях труда. Сегодня же труженики ОСК могут сосредоточиться только на покраске, так как находятся на передвижных рабочих платформах.

Какой же брэнд выбрать?

Сегодня ОСК предлагают десятки производителей. Какой бренд предпочесть? В своей статье мы не претендуем на всеохватность и делаем основной упор на деталях устройства различных камер, а также на самом процессе их работы.

ОСК во всех подробностях

LUTRO

Компания LUTRO является одним из ведущих производителей в интересующей нас области. Их высокотехнологичные камеры работают на многих сервисных центрах Западной Европы. Эта немецкая фирма известна своими новаторскими идеями, которые способствуют увеличению эффективности оборудования. Вот один из характерных примеров.

LUTRO предлагает концепцию экономии электрической и тепловой энергий не менее, чем на 50%. Предложения компании LUTRO по экономии энергии включают следующие:

Применение газовых горелок. В качестве энергоносителя рекомендуется использовать газ, LUTRO рекомендует применение прямоточных газовых горелок. Этот способ обогрева установок покраски, а также помещений, в которых они установлены, внедренный во многих странах и получивший очень хорошую оценку, дает ощутимую экономию энергии. Воздух обогревается не как при непрямом отоплении, когда он проходит через теплообменные аппараты с камерами сгорания. Свободно модулируемое пламя газовой горелки горит прямо в рабочем потоке воздуха и поэтому достигается КПД, близкий к 100%. Преимущества налицо. Благодаря высокому КПД и короткому времени нагрева, существенно экономится мощность, таким образом, даже при низких атмосферных температурах зимой без проблем до-





стигается необходимая температура для покраски. Газоотводная труба не требуется, это сводит к минимуму затраты на техническое обслуживание и очистку установки, а температура регулируется с большой точностью.

Тепловая рекуперация. Так как в комбинированных камерах для покраски и сушки энергия для обогрева требуется в основном при нанесении краски, а не при сушке, производитель разработал систему тепловой рекуперации через теплообменник перекрестного потока, с помощью которой может быть сэкономлено свыше 50% энергии, применяемой для обогрева в процессе покраски. Метод оправдывает себя в короткое время и успешно применяется LUTRO во многих странах.

Регулирование частоты вращения. С помощью регулирования частоты регулируется число оборотов электродвигателя. Таким образом, снижается высокий пусковой ток и пиковая нагрузка. Количество оборотов контролируется и настраивается по мере необходимости и при изменении атмосферных условий. При этом отпадает необходимость в регулировочных клапанах воздушного потока, так, что в конечном итоге, экономится примерно половина энергии, затрачиваемой на их работу.

Автоматическая вытяжная вентиляция. Особенно после внедрения лаков с низким содержанием растворителя получает особое значение промежуточная сушка или промежуточное проветривание. Так как установки фирмы LUTRO управляются и контролируются исключительно через гибко программируемую АСУ, то включение автоматических промежуточных процессов сушки является заводской установкой.

Камеры для окраски и сушки с диагональной вытяжной вентиляцией. Обычно в камерах для покраски использовалась вентиляция с вертикальным движением воздуха. Поток воздуха поступает в камеру, проходя через фильтр, имеющей большую площадь поверхности, проходит сквозь решетки и фильтр, и выводится наружу через вытяжную вентиляцию. LUTRO предлагает в качестве альтернативы особо экономичную модель установки. При этом речь идет о камерах покраски и сушки с так называемой диагональной вытяжной вентиляцией. В них воздух нагнетается через пленум камеры, а вытягивается через вмонтированные в стены кабины системы фильтров. Такая установка в последние десятилетия хорошо зарекомендовала себя при ремонте автомобилей и может поставляться длиной от 18 м.

FIRAT

Турецкие окрасочно-сушильные камеры FIRAT имеют модельный ряд, предназначенный для окраски легковых автомобилей, микроавтобусов, грузового транспорта, различных видов оборудования, мебели. На примере одной из таких камер мы подробно рассмотрим, что же из себя пред-



ставляет «среднестатистичекая» ОСК.

Итак, FIRAT – это покрасочная камера с двумя двигателями и автоматическими режимами покраски и сушки. Время покрытия в покрасочных камерах для миниавтобусов и грузовиков составляет до одного часа. Время сушки до 40 минут.

Покрасочная камера с двумя двигателями предназначена для покраски и сушки автомобилей и других транспортных средств. Используется мокрая покраска. Покрасочная камера имеет главную кабину, секцию нагрева, секцию вытяжки, панель управления и контроля.

В верхней части главной кабины находится камера повышенного давления воздуха для фильтрации и распределения однородного давления воздуха, который подается в кабину через секцию нагрева. Воздушная камера представляет собой гальваническую боковую панель, покрытую порошковой краской (толщина листа 1мм) герметичную панель потолка и потолочные фильтры, которые находятся в нижней части.

Потолочные фильтры плотностью 600 грамм./м2 крепятся к потолку специальными кассетами, специальная конструкция которых обеспечивает их абсолютно плотное прилегание в течении всего срока службы камеры, а периодическая замена фильтров может производиться одним неквалифицированным сотрудником всего за 1 час.

Корпус камеры состоит из сэндвич-панелей с теплоизоляционным материалом толщиной 50 мм. Панели окрашены порошковой краской снаружи и покрыты специальным антибликовым покрытием изнутри. Специальный способ крепления панелей (двойной П-образный профиль) позволяет производить, в случае необходимости, быстрый демонтаж и последующий монтаж камеры без потери ее технических характеристик, что достаточно актуально в российской действительности.

Впереди кабины находятся двери для заезда автомобиля. Двери состоят из двух или трех частей. Справа или слева находится дверь для персонала, а рядом с дверью - пульт управления. Дверь для персонала фиксируется, в отличие от других камер, не к стеновым панелям, а в собственном металличес-

ком каркасе, что не приводит к ее разбалтыванию в процессе долгой эксплуатации. Дверь снабжена, согласно требованиям СЭС замком аварийного открывания изнутри и закрывающимся замком снаружи.

Осветительные блоки (по четыре лампы) размещены на каждой стороне кабины, между стеной и потолком под углом 45. Стекла установлены в пластиковой раме перед осветительной коробкой, эти стекла легко демонтируются. Каждая часть автомобиля освещена одинаково.

Решетки имеют грузоподъемность 500 кг, изготовлены из стального профиля с вертикальным сечением, расположены на платформе. Легко снимающиеся решетки имеют размеры 600-670 мм, весят 12 кг. Они имеют привлекательный вид, покрыты кадмием для защиты от ржавчины.

Пол представляет собой платформу, которая поднята над землей на 300 мм. Вся поверхность платформы покрыта решетками . Фильтры расположены и закреплены под решетками , которые находятся под машиной . Специальные ловушки, удерживающие пыль, находятся под другими решетками . Пространство в 300 мм между полом и решеткой необходимо для сбора грязного воздуха . В комплектации имеется два трапа для заезда автомобиля на платформу в кабину. При необходимости уровень пола надо опустить на 280 мм ниже 0 уровня , чтобы автомобиль заезжал в кабину без склона.

Нагревательный узел состоит из трех секций. Автоматическая горелка, работающая на дизельном топливе или газе ,расположена в секции для нагрева воздуха. Она изготовлена из Cr-Ni, ее теплоотдача 150 000 кКал . Проходящий воздух через первый фильтр поступает в зону повышенного давления через канал из этой секции. Вентиляционная секция состоит из двигателя вентилятора и входного фильтра вентилятора. Вентиляционная секция имеет мощность воздухообмена 18 000 куб.м/ч . Форма входного фильтра представлена в форме кассеты, эти фильтры необходимы, чтобы удерживать большие частицы пыли Вентилятор имеет кожух, чтобы защитить двигатель и для снижения шума. Этот вентилятор соединен с двигателем ременной передачей . Вентилятор всегда размещается в секции подачи свежего воз-





духа, который должен быть охлажден во избежании перегрева Автоматический сброс воздуха находится также в этой секции. Этот сброс воздуха постоянно работает в секции нагрева в режиме покраски и сушки. 150 000 кКал/ч мощность секции нагрева, используется в двух режимах: покраска и сушка.

Режим покраски - воздух на 100% поступает с улицы, проходит через передний фильтр, он нагревается до 20 градусов и подается в секцию повышенного давления, если воздух очень холодный. Когда воздух становится грязным, он абсорбируется вытяжкой (входной вентилятор) и выбрасывается на 100%. Сушка автомобиля начинается, когда заканчивается покраска автомобиля, в этом режиме вытяжка работает 15 минут. За это время кабина вентилируется от покрасочной пыли и растворителя.

Режим сушки - 80% воздуха берется из кабины и 20% с улицы. Это обеспечивает сохранения тепла 20% воздуха , которые поглощаются втягивающим вентилятором из вне кабины .Оставшийся растворитель выбрасывается в воздух во время сушки одновременно Внутри секции нагрева воздух нагревается до 60 градусов и затем горячий воздух подается в камеру высокого давления . Сушка в печи продолжается 30 мин при 60 градусов, затем прекращается. В это время вытяжка начинает работать и автоматически прекращает работу через 4 минуты .

Функция вытяжки выбрасывать загрязненный воздух, и она изготовлена как отдельная секция. В ней находятся фильтры для улавливания краски, они имеют форму кассеты. Там же находится вентилятор, который имеет защитный кожух и ременную передачу, мощность воздухообмена 18 000 куб.м/ч. Фильтры изготовлены из фибростекла по классу EU 3. Функция фильтров - защита лопастей вентилятора от частиц краски и защита окружающей среды от загрязнения. Мотор вентилятора 4 кВт. Он защищен фильтром снаружи для предотвращения загрязнения от краски. Секция вытяжки и секция нагрева работают в автоматическом режиме, координируя работу друг друга. Секция сделана из оцинкованного железа, толщина 1мм и 1,5мм.

Работа покрасочной камеры контролируется пультом управления. Он изготовлен из метала и окрашен электростатической краской. На панели управления находятся индикаторные лампочки и регулирующие устройства, которые закрываются защитной крышкой со стеклом. Пульт управления закрывается ключом. Функция пульта- координировать и контролировать работу кабины, регулировать нагрев и время, сообщать режим, в котором работает кабина.

MODULO

Этот известный производитель окрасочно-сушильного оборудования предлагает самые различные варианты ОСК, рассчитанные на автомобили любой «комплекции».



Одно- и двухмоторные окрасочные камеры с дизельными и газовыми горелками, с паровыми, водяными и безоболочечными теплообменниками; подготовительные места с диагональным и вертикальным продувом, с подогревом и без подогрева, с дизельными, газовыми горелками, с водяными и паровыми теплообменниками; боксы для лабораторий по цветоподбору различных габаритов с системами вентиляции и встроенного освещения; стационарные инфракрасные сушки настенного и потолочного монтажа для установки в окрасочных камерах и на подготовительных местах.

Окрасочно-сушильная камера Modulo Master 2, мод. 70.40.28 (один мотор)

ОСК с одноступенчатой дизельной* (газовой) горелкой RIELLO, одним мотором (приточный агрегат) 5.5* (7.5) кВт, внутренними габаритами 7х4х2.8 м и теплообменником 160* (220) кВт. ОСК также оснащена решетчатым двух*(трех)-рядным полом с максимальной несущей способностью на 500* (800) кг, трехстворчатыми въездными воротами Master (50 мм) и 50-мм стеновыми панелями.

Окрасочно-сушильная камера Modulo Master 2, мод. 80.40.28 (два мотора)

ОСК с двухступенчатой дизельной* (газовой) горелкой RIELLO, двумя моторами (моноблочный приточно-вытяжной агрегат) по 7.5 (11) кВт, внутренними габаритами 8х4х2.8 м и теплообменником 160* (220, 300) кВт. ОСК также оснащается решетчатым 1*(3, 5)-рядным полом с максимальной несущей способностью 500* (800) кг/колесо, трехстворчатыми въездными воротами Master (50 мм) и 50-мм стеновыми панелями.

Окрасочно-сушильная камера Modulo Master 2, мод. 70.40.28 (два мотора)

ОСК с двухступенчатой дизельной* (газовой) горелкой RIELLO, двумя моторами (моноблочный приточно-вытяжной агрегат) 5.5* (7.5, 11) кВт, внутренними габаритами 7х4х2.8 м и теплообменником 160* (220, 300) кВт. ОСК также оснащается решетчатым 1*(3, 5)-рядным полом с максимальной несущей способностью 500* (800) кг/колесо, трехстворчатыми въездными воротами Master (50 мм) и 50-мм стеновыми панелями.



Окрасочно-сушильная камера Modulo Master 2, мод. 60.40.28 (один мотор)

ОСК с одноступенчатой дизельной* (газовой) горелкой RIELLO, одним мотором (приточный агрегат) 5.5* (7.5) кВт, внутренними габаритами 6х4х2.8 м и теплообменником 160* (220) кВт. ОСК также оснащается решетчатым двух (трех)-рядным полом с максимальной несущей способностью 500* (800) кг/колесо, трехстворчатыми въездными воротами Master (50 мм) и 40-мм стеновыми панелями.

Termomeccanica GL

Большой опыт, который имеет компания Тегтотессапіса GL в области производства оборудования для авторемонта, позволяет ей разрабатывать и выпускать окрасочно-сушильные камеры по самым современным технологиям.

Termomeccanica GL, на сегодняшний день, является одним из ведущих мировых лидеров в этой области.

GL5 - промышленная камера самого высокого уровня, сочетающая в себе простоту и эффективность, недорогую стоимость и высокую надёжность. Камера проста в обслуживании, высокопроизводительна и современна.

GL5 (индустриальная) - камера, предназначенная для покраски железнодорожных вагонов различного типа, автобусов, грузовых автомобилей и других промышленных или сельскохозяйственных машин. Камера функционирует аналогично стандартной ОСК.

GL5 может быть разделена посередине свёртывающейся перегородкой с электрическим приводом, создавая, таким образом, две отдельные камеры.

Широкий выбор опций и дополнений даёт Вам возможность просто и удобно работать в камере с практически любой техникой. Окрасочные камеры промышленного назначения устанавливаются только на бетонном основании.

Конструкция нулевого цикла представляет собой прямоугольную яму с вмонтированной в неё рамой, которую изготавливает заказчик согласно чертежам завода изготовителя. В комплекте к оборудованию поставляются оцинкованные решётки с допустимой нагрузкой 4.100 кг на след колеса, что позволяет выдерживать автотранспортное средство полной массой до 25,0 т.

Панели боковых стен изготовлены из двойного металлического листа и имеют виниловое покрытие с внешней и внутренней сторон. Внутри панели находится термо- и звукоизолирующий материал.

Изнутри панели укреплены гнутые под прессом профили "ОМЕГА". В нижней части каждой панели имеются проёмы для установки ламп второго (нижнего) пояса освещения

Потолок состоит из несущих последовательно соединённых плоских стропильных ферм, внутрь которых устанавливаются специальные рамки для фильтрующих элементов панели. Все потолочные панели полностью утеплённые.

Вся площадь потолка покрыта фильтрующими элементами, которые изготовлены из современного

синтетического фильтрующего материала. Фильтры имеют прогрессивную структуру из пяти тысяч ячеек, которые обладают великолепной пылеулавливающей способностью при минимальных потерях давления.

В комплекте поставке оборудования имеются две сервисные двери, которые могут быть установлены в любом месте правой или левой боковой стены. В двери имеется окно. Замочные механизмы открываются автоматически при критическом превышении давления внутри камеры.

Освещение обеспечивается двумя рядами (поясами) ламп, расположенных на боковых стенах. Каждый светильник имеет 4 x 36 Вт неоновых ламп.

SIMA

Kamepa Jupiter от известного производителя SIMA также обладает рядом своих особенностей.

Воздух забирается из атмосферы и поступает в фильтры грубой очистки, где очищается от пыли. Приточный вентилятор пропускает воздух через теплообменник для нагрева (примерно до 20°С). Нагретый воздух попадает по воздуховодам в чердачное пространство и далее, через потолочные фильтры тонкой очистки, в камеру.

Фильтры тонкой очистки расположены по всей площади потолка, что исключает турбулентное течение воздуха. Воздушный поток равномерно течет сверху вниз, огибая кузов автомобиля. Частицы краски задерживаются напольными фильтрами, расположенными под решетками.

Нагрев воздуха возможен только во время работы вентиляции. При плановом или любом внезапном отключении вентиляции нагрев сразу же прекращается.

В окрасочно-сушильных камерах SIMA карманные фильтры предварительной очистки всегда помещаются перед приточным вентилятором. Таким образом, лопасти и подшипники вала вентилятора защищаются от оседания частиц краски и пыли во всех режимах работы.

Переход от режима окраски к режиму сушки не происходит мгновенно. Камера переходит в фазу продувки, в течении которой из нее удаляются остатки опыла и растворителей.

В режиме сушки вытяжной вентилятор автоматически отключается и камера работает в режиме рециркуляции, с забором 10 - 15% свежего воздуха с улицы для предотвращения перенасыщения рециркулируемого воздуха растворителями, что может привести к матированию лака и образованию взрывоопасной смеси.

Благодаря принципу рециркуляции режим сушки очень экономичен (потребление электроэнергии ниже, а расход топлива составляет всего 40% по сравнению с режимом окраски).

При рециркуляции воздух пропускается через карманные фильтры предварительной очистки, потолочные и напольные фильтры. Таким образом, воздух остается очищенным от пыли и во время работы камеры в режиме сушки.

Использование вентиляторов высокой мощности позволяет поддерживать скорость движения воздуха



КОЛЕСА, ШИНЫ, ДИСКИ

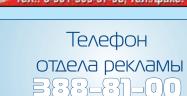












ЭВАКУАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ

ЭВАКУАЦИЯ

₽

легковых и грузовых а/м **С-Пб, Россия, Финляндия**

Лицензия № 931263

+7(812) 321-0000 (6) 987-0111





почти на том же уровне, что и во время работы в режиме окраски.

Комплектация агрегатного блока согласовывается с размерами камеры. Мощность дизельной горелки обеспечит необходимые режимы работы во всем диапазоне годовых температур. Температура в режиме окраски: 20°С, в режиме сушки: до 100°С. Дизельная горелка в стандартной комплектации обеспечивает нагрев воздуха в режиме окраски до 20°С при температуре наружного воздуха -20°С, более мощные горелки обеспечивают нормальную работу при температуре наружного воздуха до -40°С.

Камера JUPITER состоит из каркаса и горизонтальных панелей с негорючей теплоизоляцией. Это позволяет использовать агрегатные блоки с потоком свыше 70 000 куб.м/час, увеличивать размеры кабины или устанавливать на стены камеры дополнительное оборудование - различные кронштейны, инфракрасные сушки или подъемники. Изоляционный материал - минеральная вата толщиной 50 мм.

Этот материал служит термо- и звукоизоляцией стеновых панелей. Пластины окрашены в белый цвет (RAL 9002) как с внутренней, так и с внешней стороны. Дополнительно пластины покрываются защитным слоем краски (толщина 80 мкм), что защищает их от царапин, коррозии и облегчает уход за ними.

С каждой стороны панели имеют паз, в котором при монтаже стен размещается специальный профиль из гальванизированной стали. Профиль обеспечивает плотное прилегание панелей друг к другу, так что после сборки камеры стены остаются ровными и не пропускают воздух. Нижние панели устанавливаются в U-образный профиль, который фиксирует их относительно колонн и защищает нижнюю часть камеры от коррозии.

3-хстворчатые поворотно-распашные изолированные воздухонепроницаемые въездные ворота, одна открываемая створка которых служит сервисной дверью.

Ворота монтируются в специальной раме (толщина профиля 5 мм) с автоматическими защелками на каждой створке, обеспечивающими герметичное закрывание дверей. На каждой створке имеется смотровое окно большой площади (прочное стекло). Створки уплотняются по периметру для предотвращения попадание пыли, грязи и частиц краски внутрь кабины.

Высококачественный потолочный фильтр (600 G10 EU5) укладывается в прикрепляемые к потолку рамки. Рамки фиксируются при помощи специальных зажимов, обеспечивающих их плотное прилегание. Таким образом, смена фильтра осуществляется силами одного человека без специальных приспособлений. Рамки для фильтров крепятся с помощью "барашков", а не гаек.

Площадь потолка равна площади пола, что обеспечивает вертикальное направление воздуха без турбулентных завихрений и является лучшей гарантией работы без опыла.

Плоские светильники встроены в боковые и заднюю стенки и оснащены энергосберегающими лампами Philips мощностью 58 Вт, которые обеспечивают бестеневое освещение. Конструкция светильников такова, что замена ламп может осуществляться как с внутренней, так и с внешней стороны. Степень освещения зависит, конечно, от размеров Вашей окрасочно-сушильной камеры. Стандартное освещение - 2 ряда светильников на боковых и задней стенке: всего 14 светильников, по 4 лампы в верхнем ряду и по 2 лампы в нижнем ряду. Мощность освещения: 2436 Вт, освещенность - 1400 Люкс.

Использование ламп стандарта "холодный белый свет" обеспечивает имитацию дневного света на 90%. Лампы, установленные в камерах Sima на 30% ярче, чем обычные лампы. За время службы яркость теряется всего на 5%.

Стандартная комплектация предусматривает полностью решетчатый пол 7000 х 4000 мм. Тип решетки: Е 50/2; распределенная нагрузка 2 145 кг/м2 или 500 кг /"след колеса", запас прочности - 1,71. Решетки не квадратные во избежание неправильной укладки. Краскозадерживающие фильтры (с повышенным сроком действия) и воздухораспределительные пластины находятся под решетками.

В стандартную комплектацию входит система двойных скользящих рельсов с цельнометаллическим кронштейном и угловой столик для окрасочного пистолета.

Агрегатный блок можно устанавливать рядом с камерой слева, справа или у задней стенки. Более того, по желанию заказчика, агрегатный блок может быть размещен сверху - над кабиной.

Приточный узел: мотор мощностью 5,5 кВт соединен с вентилятором центробежного типа при помощи ременной передачи или компенсирующей муфты (прямой привод).

Вытяжной узел: мотор мощностью 5,5 кВт соединен с вентилятором центробежного типа при помощи ременной передачи или компенсирующей муфты (прямой привод).

Создаваемый поток - 25 000 куб.м/ч.

Предфильтры (карманного типа) устанавливаются в приточном канале для защиты вентилятора, теплообменника и потолочных фильтров тонкой очистки от попадания частиц грязи.

В камере используются низкооборотные вентиляторы турбинного типа с пониженным шумообразованием. Совершенная конструкция узлов блока воздухоподачи обеспечивают эффективную вентиляцию камеры.

Обогрев: дизельная горелка "RIELLO RG3 Gulliver" (одноступенчатая, с гибкими шлангами и топливным



фильтром) и теплообменник из специального сплава обеспечивают КПД до 92%.

Для более теплых или холодных регионов могут быть предоставлены теплогенераторы с другими характеристиками.

Заслонка переключения режимов окраски/сушки оснащена электрическим приводом.

Агрегатный блок имеет гибкое соединение с окрасочно-сушильной камерой, что предотвращает передачу вибраций от блока на кабину камеру.

Камера работает в режиме регулируемого повышенного давления. Регулировка давления производится при помощи заслонки, положение которой меняется либо вручную, либо, в качестве опции, кнопками +/- (электропривод).

Электропроводка от каждого переключателя в распределительном шкафу ведется по отдельному каналу, что обеспечивает быстрый доступ при ремонте. Естественно, что провода спрятаны в специальные короба.

В чердачном пространстве установлен термодатчик безопасности. При повышении температуры выше 90°С автоматика блокирует работу моторов, вентиляторов, горелки и освещения.

Горелка снабжена функцией переустановки режимов работы и отдельным термостатом для безопасной эксплуатации оборудования.

COLOR TECH

Эти ОСК от турецкого производителя не уступают по своим «показателям» европейским аналогам. Корпуса камер изготавливаются из многослойных панелей с пожаробезопасной теплоизоляцией между стенками.

Панели собираются в цельную конструкцию по схеме шип-паз без подгонки. Весь объем камеры монтируется на раме, что придает конструкции особую жесткость и обеспечивает долговечность эксплуатации.

Сама система функционирует по достаточно «стандартной» схеме: вентиляционная система прокачивает сквозь внутренний объем камеры от 18 тыс. до 36 тыс. кубометров воздуха в час. При этом создается ламинарное ниспадающее течение воздушного потока. Мощность горелок 237 кВт вполне достаточна для подогрева до требуемой температуры (+20°C). Максимальная температура в камере во время сушки обычная (+60°C), но при необходимости ее можно увеличить до +80°C. Горелки работают на дизельном топливе. Также возможен монтаж нагревателей, работающих на природном газе.

SAICO

Еще один известный брэнд, гарантирующий высокотехнологичные ОСК для всех видов автомобилей.

Так, Saico Modular – это оборудование для покраски, созданное для работы с крупногабаритными транспортными средствами (автобусы, большегрузные автомобили, прицепы, железнодорожные вагоны, авиационная и военная техника).

Модульная конструкция позволяет подобрать камеру для любой техники наружные (длина x ширина x высота), мм от $5000 \times 5000 \times 8260$

При необходимости длина, ширина и высота увеличиваются.

Установка диафрагмы внутри камеры превращает ее в две самостоятельные, с автономным управлением. Оснащаются подъемными платформами для работы на удобной высоте.



ПОКАГРЫЗ НЕ БЫДЕТ ДОСТАВЛЕН

Страхование грузов – один из основных видов страхования. Он появился достаточно давно, поскольку практически любое перемещение товаров и других материальных ценностей из одного места в другое подвержено многим опасностям и связано с различными рисками.

Какой груз считается застрахованным?

Как правило, груз считается застрахованным в сумме, заявленной страхователем, но не выше стоимости, указанной в счет-фактуре или в других сопроводительных документах. Но в договоре страхования могут быть предусмотрены и другие условия. При подготовке договора страхования страхователю совместно со страховщиком следует выбрать необходимый набор рисков, который может оказать влияние на результат перевозки в зависимости от известных участникам договора факторов. Причём эти риски в договоре должны быть изложены чётко и понятно.



Что указать в заявлении?

При подготовке договора страхования страхователь заполняет заявление, в котором указывает основную информацию:

- 1. тип груза;
- 2. род упаковки, число мест и вес груза;
- 3. вид транспорта;
- 4. пункты отправления, перегрузки и назначения груза;
- 5. дату отправки груза;
- 6. страховую сумму;
- 7. условия страхования,

и другие сведения, имеющие существенное значение для определения степени риска.

При необходимости (по усмотрению страховщика) договор страхования заключается с осмотром и составлением описи страхуемого имущества.

Изменение условий страхования

Страхователь в соответствии с договором обязан, как только это станет ему известно, сообщить страховщику о существенном изменении степени риска (например, о значительном замедлении отправки груза; отклонении от обусловленного в договоре страхования или обычного пути; задержке рейса; изменении пункта перегрузки, выгрузки или назначения груза; перегрузки на другой вид транспорта и т.п.). Изменения, произошедшие в степени риска после заключения договора страхования и увеличивающие размер риска, дают страховщику право изменить условия страхования и потребовать от страхователя уплаты дополнительного платежа. Если страхователь не согласится на изменение условий страхования или откажется от уплаты дополнительного платежа, договор страхования прекращает свое действие с момента наступления изменений в рисках с последующим возвратом части платежа за время, оставшееся до истечения срока страхования.





Виды условий страхования

Договор страхования может быть заключен по одному из условий: «с ответственностью за все риски», «с ответственностью за частную аварию» или «за все риски без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения».

По договору страхования «с ответственностью за все риски» страхователю возмещается все необходимые и целесообразные расходы по спасанию и сохранению груза и по предупреждению дальнейших его повреждений, а также убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза, происшедшие по любой причине.

По договору страхования «с ответственностью за частную аварию» страхователю возмещаются все необходимые и целесообразные расходы по спасанию и сохранению груза и по предупреждению дальнейших его повреждений в результате технических и природных причин. Из состава страхового возмещения ис-

ключаются ущерб, возникший в результате кражи, а также повреждения или гибели груза в противоправных действий третьих лиц.

По договору страхования «за все риски без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения» страхователю возмещаются все необходимые и целесообразные расходы по спасанию и сохранению груза и по предупреждению дальнейших его повреждений в результате технических и природных причин. Из состава страхового возмещения исключаются ущерб, возникший в результате недобросовестного исполнения обязанностей перевозчиком груза.

Когда начинается ответственность?

Ответственность по договору страхования начинается с момента, когда груз будет взят со склада в пункте отправления для перевозки, и распространяется на весь период перевозки, включая перегрузку и перевалку, а также хранение на складах в пунктах перегрузки



Лицензия С 1263 77 от 21 февраля 2006 года

- Страхование транспортных средств
- > OCATO
- Страхование грузов, ответственности перевозчиков
- > Добровольное и обязательное страхование пассажиров
- Более 70 других видов страхования

191028,СПб, Манежный переулок д.2 тел: 337-18-68, факс: 337-18-67





и перевалки - пока груз не будет доставлен на склады грузополучателя или другой конечный склад в пункте назначения, указанном в страховом свидетельстве.

Систематические перевозки разных партий однородных грузов страхуются в рамках одного договора страхования - генерального полиса, который носит более общий характер, а конкретные грузы попадают под страховую защиту после сообщения страхователем данных о грузе, указанных в генеральном полисе. Неисполнение этой обязанности страхователем не приводит к прекращению страховой защиты, так как генеральный полис предоставляет защиту в отношении всех партий грузов, соответствующих описанию в генеральном полисе. Однако отсутствие у страховщика конкретных сведений о перевозимом грузе может привести к убыткам страховщика, не предусмотренных при формировании страховых резервов, и к несвоевременной выплате страхового возмещения. По требованию страхователя страховщик обязан выдать страховые полисы по отдельным партиям грузов, которые не являются договорами, а только лишь подтверждают существование генерального договора страхова-

В период действия договора страхования груза страхователь вправе заменить выгодоприобретателя другим лицом, письменно уведомив об этом страховщика. Однако выгодоприобретатель не может быть заменен после того, как он выполнил какую- либо из обязанностей по договору страхования или предъявил страховщику требование о выплате страхового возмещения по страховому случаю.

Если в период транспортировки застрахованный груз был продан страхователем или выгодоприобретателем другому лицу, то к последнему вместе с правом на груз переходят права и обязанности по договору страхования груза. Лицо, к которому перешли права на

застрахованный груз, обязано незамедлительно письменно уведомить об этом страховщика.

При наступлении страхового случая

При наступлении страхового случая страхователь в соответствии с договором страхования обязан принять все возможные меры к спасанию и сохранению поврежденного груза, а также к обеспечению права на регресс к виновной стороне и в течение суток известить об этом страховщика. Кроме этого, страхователь должен сообщить о страховом случае в соответствующие органы согласно их компетенции и получить там документы, подтверждающие факт, обстоятельства и причины наступления страхового случая с грузом, характер и величину причиненного вреда для предъявления их страховщику, а также составить перечень поврежденного или погибшего имущества или утраченного застрахованного груза.

Получение возмешения

Для получения страхового возмещения страхователь должен предъявить страховщику заявление о страховом случае с грузом и требованием к страховщику по выплате страхового возмещения. К заявлению прилагаются:

- страховой полис;
- документы компетентных органов по страховому случаю (заключения, акты экспертизы груза, страховой акт и др.);
- документы, подтверждающие право заявителя на застрахованный груз (счета-фактуры, транспортные накладные, коносаменты, грузовые квитанции и т.п.).

Страховщик, получив от страхователя уведомление





- о страховом случае с грузом, проверяет является ли произошедшее событие страховым случаем. При этом страховщик вправе отказать в выплате страхового возмещения, если страхователь:
- сообщил неправильные сведения об обстоятельствах, имеющих существенное значение для суждения о страховом случае;
- не сообщил страховщику о существенных изменениях в риске;
- не принял мер к спасанию и сохранению груза и не известил страховщика в установленный срок о страховом случае;
- не представил документов, подтверждающих факт страхового случая и необходимых для установления размера убытков.

Если произошедшее событие признается страховщиком страховым случаем, то он дает при необходимости нужные указания страхователю о принятии мер по предотвращению увеличения ущерба от страхового случая с грузом. Не позднее трех дней после получения уведомления от страхователя о страховом случае с грузом страховщик определяет размер ущерба и страхового возмещения. Страховщик выплачивает страхователю сумму в размере установленного страхового возмещения в течение срока, установленного договором страхования груза. Однако выплата страхового возмещения может быть отсрочена до окончания судебного разбирательства, если по фактам, связанным со страховым случаем с грузом, одной из сторон предъявлен иск о возмещении убытков другой стороне (или к виновному третьему лицу, включая перевозчика), либо возбуждено уголовное дело.

Размер страхового возмешения

Размер страхового возмещения, выплачиваемого страхователю, зависит от размера ущерба, причиненного страховым случаем грузу, страховой суммы, на которою был застрахован груз, а также от вида ответственности страховщика по договору страхования.

Размер ущерба определяется в зависимости от последствий страхового случая для застрахованного груза. При фактической гибели, хищении груза или полной его порче размер ущерба равен страховой стоимости этого груза. Если страховая сумма застрахованного груза установлена в договоре страхования равной его страховой стоимости, то ущерб возмещается страховщиком в полном объеме. Если в договоре страхования предусмотрено наличие франшизы, размер возмещения уменьшается на ее величину. Если страхователь получил возмещение за понесенные убытки от третьих лиц, страховщик оплачивает лишь разницу между суммой, подлежащей оплате по условиям страхования, и суммой, полученной от третьих лиц. К страховщику, выплатившему страховое возмещение, переходит в пределах этой суммы право регресса, которое страхователь имеет к лицу, ответственному за причиненный ущерб.

Страхователь обязан при получении страхового возмещения передать страховщику все имеющиеся у него документы, необходимые для осуществления права регресса. Если по вине страхователя осуществление права регресса окажется невозможным, то страховщик в соответствующем размере освобождается от обязанности выплачивать страховое возмещение, а в случае состоявшейся уже выплаты страхователь обязан возвратить страховщику полученное возмещение.







Свой первый грузовой автомобиль Луи Рено собрал в 1906 году — то есть спустя шесть лет после того, как он удивил мир первым легковым автомобилем с закрытым кузовом. По большому счету, небольшой развозный фургончик не все восприняли как полноценный грузовик, но, раз историки решили — в 1906 — пусть так и будет.

От небольшого фургончика до «Марнского такси»

3 CV брал на борт 250 кг, что по тем временам было вполне неплохо для небольшого городского фургончика.

Начало прошлого века – время в истории грузовых автомобилей очень интересное. «Три кита» - Луи Рено, Мариус Берлье и Жорж Лятиль – торопились застолбить ведущее место в отрасли, выпуская каждый по несколько новых моделей. При этом, у каждого была своя специализация: Лятиль выпускал грузовики с ведущими передними колесами, Берлье строил тяжелые машины высокой проходимости, а Рено специализировался на небольших фургона и грузовичках.

Вместе они внедрили на своих заводах систему Тейлора в организации серийного производства, и к 1913 году считались уже крупными изготовителями коммерческих автомобилей. К началу первой миро-

вой войны на дорогах Франции трудилось больше 6000 грузовиков марки Renault. Автомобили этой марки настолько проявили себя во время войны, что один из них – легендарное «Марнское такси» удостоен чести быть единственным гражданским экспонатом в парижском военном музее.

От одной войны до другой

Начало двадцатых годов обернулось тяжелым кризисом для автомобильной промышленности страны. Военные выбросили на рынок более 70 000 грузовиков, освободившихся «от армии». Многие компании, выпускавшие грузовые автомобили, вынуждены были срочно переходить на выпуск легковых автомобилей. Такая судьба постигла, в частности, Peugeot, De Dion-Bouton и Delaunay-Belleville. К 1923 – 1925 годам компаниям удалось выйти из кризиса – Renault выпустила первый автомобиль большой грузоподъемности, а производственная программа компании включала модели грузоподъемностью от 250 кг до 10 тонн. Кстати, именно в 1925 году алмазный символ, ныне знаменитый во всем мире, стал логотипом Renault.

Однако, «золотой век» коммерческого транспорта длился недолго – в начале тридцатых годов мировой экономический кризис докатился и до Европы. Выпуск грузовиков упал до нуля. И в самом деле, за-

Renault Latil tar.



чем покупать грузовой автомобиль, если возить на нем нечего?

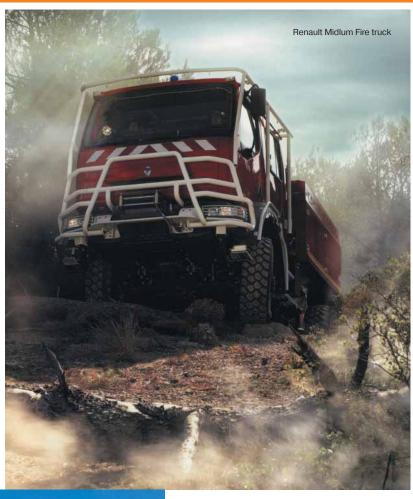
Однако, все плохое когда-то кончается, и в 1939 году объем выпуска грузовиков на целых 30% превысил уровень 1930 года. Компании торопились подготовиться к большой войне, но не успели.

После войны судьба компании изменилась коренным образом. Постановлением правительства от 25 сентября 1944 годы заводы Рено «за связь с оккупантами» были национализированы. Луи Рено не смог пережить этого, и спустя месяц 24 октября умер в возрасте 67 лет.

Недолгая идиллия

В 1957 году на свет появляется модель Renault Galion. Это событие не осталось незамеченным в автомобильном мире. С выпуском этой машины сложилась концепция многофункционального грузового автомобиля среднего тоннажа. На его шасси сразу же начали производить самосвалы, фургоны, пожарные машины и массу других моделей.

Год спустя успех «Галеона» разделила Estafette – небольшой фургон с передним приводом, который выпускался и в версии микроавтобус, и как санитарная



машина, и даже как автобус для перевозки арестованных.

Шестидесятые годы можно считать вполне успешными для компании. Кроме «Галеона» и «Эстафеты» выпускалось несколько типов машин грузоподъемностью 5, 8 и более тонн. Но опять идиллия продолжалась не долго. В 1973 и 1979 годах разразились два нефтяных кризиса, которые нанесли автомобильной промышленности чувствительный урон — численность рабочих на заводах Renault сократилась с 34 до 19 тысяч человек.

Революционные решения и конструкции

В 1979 году руководство компании, которая теперь называется Renault Vehicules Industriels, понимает, что выйти из кризиса может только сильная компания - и в этом году происходит объединение фирмы с американской автомобилестроительной компанией Маск, имеющей долгую историю и неоспоримые достижения в области производства автомобилей большой и особо большой грузоподъемности. В результате компания Renault получила возможность проектировать тяжелую технику и одновременно поставлять на американский рынок малотоннажные



фургоны, особенно популярные за океаном.

Результаты объединения не заставили себя долго ждать – в 1990 году компания объявила о создании двух моделей семейства АЕ: Luxary и Magnum, с двигателями мощностью 330 и 380 л.с. Компания Renault VI приступила к разработке проекта еще в 1979 году, и за 11 лет создала автомобиль, который уже в 1991 году получил титул Truck of the Year 1991. Его конструкция оказалась поистине революционной. Силовой агрегат вместе с коробкой передач и передним управляемым мостом представлял собой капсулу, на которую сверху устанавливали абсолютно независимую кабину.

Эпоха Ренессанса

Девяностые годы стали для компании эпохой ренессанса. Вслед за нашумевшим «Магнумом» в 1996 году появляется модель Premium. Если при проектировании «Магнума» приоритет отдавался дизайнерским изыскам, то этот автомобиль, прежде всего, просчитывался с точки зрения экономики и организации транспортных операций.

В итоге машина получилась многофункциональной, с отличными технико-эко-

Renault Magnum



номическими показателями. В семейство вошли двух- и трехосные модели седельных тягачей, бортовых автомобилей и самосвалов, шасси под установку строительной и специальной техники.

Годом позже появляется Kerax, задуманный как автомобиль для тяжелых условий работы на стройках и в промышленности. «Плотно сбитый», компактный, несмотря на мощные двигатели, автомобиль отличался большой энерговооруженностью и проходимостью. Особенно удачными оказались самосвалы на шасси Kerax с двигателями мощностью до 300 л.с.

И вот следующая премьера, «виновником» которой становится модель Midlum. Она вписывается в класс среднетоннажников с полной массой от 7,5 до 18 тонн. Его предназначение – работа на среднемагистральных перевозках в составе автопоезда из тягача и прицепа, обслуживание торговли и сельского хозяйства.

Модели Magnum, Premium, Kerax, Midlum, Mascott – это пять премьер, пять новых семейств за 10 лет. Отличный результат, который вывел компанию Renault VI в когорту мировых лидеров. А началось все ровно 100 лет назад с выпуска небольшого фургончика грузоподъемностью всего-то четверть тонны.

Леонид КРУГЛОВ



Распространение по Санкт-Петербургу

Фирма	Адрес	Телефон
SAF-SPb	Революции шоссе, 58а	225-1274
UnitedAuto	Московское ш., 13Д	336-6048
АвтоКама	Рощинская ул., 48	103-1265
APM-45	Народного Ополчения пр., 201	150-7144
АСМАП	Ломоносова ул., 9	
Балткам	Витебский пр.,9	322-5658
Балткам	Седова ул.,12	332-0318
Балткам	Трефолева ул.,27	336-7046
Балткам	Полюстровский пр., 54	
ГрузАвто	Московское ш.,21-й км.	324-5283
ГрузАвто	Дорога на Турухтанные о-ва,22,к.2	335-7099
ГрузАвто	Парнас.4-й Верхний пр.,6	598-5259
ГрузАвто	Московское ш.,233, лит.3	743-4845
Гудвил	Пушкин.Первый проезд, 4	322-6500
Евро-Авто	под мостом Сортировки	346-8915
ЕвроТракПартс	Народная ул.,98	910-1477
ЕС Транс	Тр. "Скандинавия", м. "Огоньки"	8-901-302-8251
ИВ-Парнас	Культуры пр.,44	598-8824
ИВ-Сервис	Московское ш.,233И	320-7594
Кварта	Парнас.Верхняя ул.,16	448-0610
Лидер-Авто	9-го Января пр.,21	962-4239
Петроскан	Софийская ул., 6	327-2700
ПитерТракЦентр	Магнитогорская ул.,17А	326-4689
Руслан	Шушары (кафе №1)	373-2103
Руслан	Шушары (кафе №2)	
СВ-АВТО	Московская Славянка	8-901-373-8568
Содружество	Домостроительная ул.,4-а	336-5468
Содружество	Кубинская ул., 80	122-1711
Содружество	Обводного канала наб., 91	103-1082
Сотранс	3-й Верхний проезд,17	334-0295
ТехПортАвтоСервис	Шотландская ул., 1	114-9301
Тирекс	Бехтерева ул., 4	329-7329
Трак-Стоп	Московское шоссе, 13-д	320-9650
ттп	Октябрьская наб.,32	702-7457
Хорошие Колеса	Малоохтинский пр.,6	
Хорошие Колеса	Софийская ул., 91	327-2552
ЧП Кетов	Мурманское ш.,26 км.	8-921-338-4698
Эйр Сервис	Октябрьская наб.,44	325-5832
Эксклюзив СПб	Московская Славянка	8-911-942-2631
Юнит	Шушары, Железнодорожная ул., 1	168-3580

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

Адрес редакции: 197084, Санкт-Петербург, Московский пр., 104, оф.417 Тел.: +7 (812) 388-81-00, 375-32-83

ел.: +7 (812) 388-81-00, 375-E-mail: adv@gruzavto.ru



Распространение по регионам

Фирмо	Город	Arnos	Топофоц
Фирма	Город	Адрес	Телефон
«Митра-С»	Красноярск	П.Железняка ул.,32	8(3912)54-20-40
Global Truck Service	Зеленоград	3-й Западный проезд,8 ,стр.1	8(495)739-6202
XL Motors	Москва	Ленинградское ш.,227	8(495)221-1926
АвтоВосток	Псков	Розы Люксембург ул.,13	8(8112)445-9055
АВТОМИР	В.Новгород	Псковская ул.,38	
АВТОМИР	В.Новгород	Александра Корсунова ул.,30	
АВТОМИР	В.Новгород	Радищева ул.,6	
Автоплюс	В.Новгород	Базовый пер.,6	8(8162)62-3974
Авто-Старт	Астрахань	Рождественского ул.,17	8(8512)34-7500
A3C BTK	Выборг	пос.Огоньки	8(81378)3-48-89
A3C BTK	Выборг	пос.Торфяновка	
Балкам	Выборг	п.Таммисуо	8(81378)217-21
Балкам	Гатчина	Чехова ул.,14	8(81371)223-41
Балкам	Кингисеп	К.Маркса ул.,48а	8(81375)249-37
Галеон	Новосибирск	С. Малыгина ул., 13/1	8(383)256-5556
ГрузАвто-Петрозаводск		пос.Меоиоративный, лесная ул.,2а	8(8142)78-5898
ГрузАвтоЦентр	Брянская обл., пгт.Супонево	Шоссейная ул., 22а	8(4832)68-7078
Инвестхимпром	Омск	Комбинатская ул., д.35	8(3812)52-2619
ИП Надольская О.Ю.	Челябинск	Труда ул.,187	8(351)231-50-07
Компания "ГОК"	Москва	39 км. Минского ш.	8(495)746-5745
Компания "ГОК"	Москва	49 км. Новорязанского ш.	8(495)500-7460
Компания "ГОК"	Москва	80 км. МКАД	8(495)780-7404
Компания "ГОК"	Москва	47 км. МКАД	8(495)502-9675
Марвел	Барнаул	Целлиная ул.,2Г, оф.101	8(3852)466-578
Масла-смазки	Кондопога	Октябрьский пер.,5	
Масла-смазки	Петрозаводск	Новосулажгорская ул.,19	8(8142)70-49-73
Масла-смазки	Петрозаводск	Лососинская ул.,14	0(0142)70-45-75
Масла-смазки	Петрозаводск	Комсомольский пр.,6	
м-н Автозыпчасти	Приозерск	Леншоссе ул.,1	8(901)305-5663
ОренТрак	Оренбург	Загородное ш.,27	8(3532)99-18-55
ОренТрак	Орск	Вокзальное ш.,34	8(3537)44-24-95
ОренТрак	Самара	Победы ул.,97	8(846)926-40-87
ОренТрак	Уфа	Оренбургский тракт, АЗС 109	8(901)442-1609
ПКП "Девона"	Уфа	Комсомольская ул.,21/1	8(3472)77-78-63
ПКФ«Омас»	Омск	20 лет РККА,185	8(3812)53-85-52
Подкова	Костомукша	Горняков ш.,124а	8(81459)42-913
Проммашсервис	Череповец	Стройиндустрии ул.,6	8(8202)59-59-09
Рубикон	Новочеркаск	Трамвайная ул., д.5, кв.5	8(863)525-05-73
СибАвтоГруз	Иркутск	Розы Люксембург ул.,220, оф.310	8(3952)555-774
Спорт-Авто	Вологда	Гончарная ул.,4а	8(8172)51-0371
Термокинг Красноярск	Красноярский край, пос. Берёзовка	Полевая ул., 1а	8(902)926-6158
Турбо	Выборг	Ленинградское ш.,60	320-4042
УралГрузАвто	Копейск	Первый Снайперский пер., д.16	8(902)896-3093
Фирма Барк	Мурманск	Буркова ул.,13 оф.53	8(8152)44-30-32
ЦСН-АВТО	Архангельск	Нагорная ул.,30	
ЦСН-АВТО	Архангельск	Московский пр.,25	8(8182)65-04-41
ЧП Дунаев	Сортавала	п.Хелюля, Фабричная ул.,18	8(81430)31-238
ЧП Сабанин С.С.	Сургут	Мира ул.,д.33,к.712	8-922-248-12-04
ЧП Стравинскас Ю.В.	Калининград	Куйбышева пр.,53,кв.19	
ШинАвто	Тверь	пр. 50 лет Октября,45, стр.2	8(0822)44-20-51
	· ·	1 / / - 1	. , ,



Продажа импортной грузовой техники



Американские тягачи



Европейские тягачи



Прицепы и полуприцепы

Россия, Санкт-Петербург, Московское ш. 21-й км., (в районе виадука с/х «Ленсоветовский») Тел.: (812) 324-5293, 324-5217 E-mail: info@gruzavto.ru www.gruzavto.ru

CLASSIFIED

ABTOCTEK/A







Телефон отдела рекламы 87/5-82-38

ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ





ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ ДЛЯ СОЧЛЕНЁННЫХ САМОСВАЛОВ (ДАМПЕРОВ), ПОГРУЗЧИКОВ И ЗКСКАВАТОРОВ VOLVO И AKERMAN:

- втулки, скрапоры и пальцы стреловых соединений;
- ремкомплекты гидроцилиндров;
- тормозные колодки и диски;
- сальники и уплотнительные кольца;
- гофры (в том числе обогрева кузова для «дамперов»):
- ремни и фильтоы:
- коронки, адаптеры
- режущие кромки ковшей



e-mail: info@dorstroydetal.ru web-site: www.dorstroydetal.ru





Полурессоры, листы и стремянки

BPW, FRUEHAUF, KASSBOHRER, DAF, MERCEDES TRAILER, ROR, SAF, GIGANT, FREIGHTLINER, SISU, VOLVO, SCANIA, MAN

ЛЮБОЙ РЕССОРНЫЙ СЕРВИС ЗА 1 ДЕНЬ ДЛЯ ИМПОРТНЫХ ТЯГАЧЕЙ И ГРУЗОВИКОВ

СПб, п. Шушары, ул. Ленина, д. 1a e-mail: resora@mail.ru
т.: 972-49-59, 972-49-60, 8-901-309-23-25
т./ф.: 451-15-68



Ремонт воздушных систем

на тягачах и полуприцепах импортного производства

Bendix KNORR

т. 932-6609

WABCO

GRAU













000 "ТРАК-СТОП"

ВОССТАНОВЛЕНИЕ КОЛЕНВАЛОВ РЕМОНТ ТНВД

Тел.: (812) 329-0219

ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ И ПРИЦЕПОВ ИНОСТРАННОГО ПРОИЗВОДСТВА

СПб, Московское шоссе, д. 13-д тел.: (812) 320-9650 Петрозаводск, тел.: (8142) 74-66-45 Екатеринбург, тел.: (343) 359-1787



- Запчасти для двигателей импортной техники
- импортнои техникиШлифовка, балансировка коленвалов
- Расточка блоков
- Комплексный ремонт головок блока (с проверкой герметичности)
- Точная механообработка

т. (812) 945-93-67





















СПб, ш.









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



























ПРИЦЕПОВ BPW, ROR, SAF и др.

ТЯГАЧЕЙ

Volvo, Scania, Mercedes двигателей, КПП и др.

ЗАПЧАСТИ

с/х Лесоветовский, Московское шоссе, 233, лит. Ж т. 746-45-33, 746-48-30, 746-44-13

E-mail:newcom-spb@mail.ru













Ремонт **грузовых** автомобилей

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

















ΟΕΟΡΥΔΟΒΑΗΜΕ ΔΛЯ ΑΒΤΟСΕΡΒΜΟΑ







АВТОЭКСПЕРТИЗА



ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ





Телефон отдела рекламы 375-32-32

TYP50K0MNPECC0PЫ













СТАРТЕРЫ, ГЕНЕРАТОРЫ, РАДИАТОРЫ





РЕМОНТ **РАДИАТОРОВ** ПРОДАЖА ИНТЕРКУЛЕРОВ

СЕРВИС КОНДИЦИОНЕРОВ

СВАРКА В АРГОНЕ алюминия, чугуна,

РЕМОНТ ТОПЛИВНЫХ БАКОВ и. Звездная, Московское ш., 13A тел. 371-9765, 8-904-554-33-78







КОЛЕСА, ШИНЫ, ДИСКИ





Телефон отдела рекламы 33-31-00



КОЛЕСА, ШИНЫ, ДИСКИ













ЭВАКУАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ

ЭВАКУАЦИЯ

PARTICIPATION 8

легковых и грузовых а/м **С-Пб, Россия, Финляндия**

Лицензия № 931263

+7(812) 321-0000 (6) 987-0111



