РосТралСервис

ГРУППА КОМПАНИЙ

ПРОДАЖА ТРАЛОВ НОВЫХ И Б/У, ЭКСКЛЮЗИВ

+7 (812) 488-14-52
+7 (812) 777-0-140

sale1@tral.biz
sale2@tral.biz

Основным направлением компании является продажа новых и б/у тралов (полуприцепов низкорамных) импортного производства таких стран как: Англия, Голландия, Германия, Бельгия, Финляндия, Испания и пр. для перевозки спецтехники и негабаритных грузов.
Мы предоставляем возможность приобретения техники как в лизинг, так и в кредит.

СМОТРОВАЯ ПЛОЩАДКА

Санкт-Петербург, ул. Книпович, 10
ЗАО «Автоколонна 1107»

АВТОЗАПЧАСТИ, ШИНЫ, ДИСКИ, АППАРЕЛИ

Приобретая технику у нас, Вы можете рассчитывать на дальнейшее сотрудничество.
Наши консультанты предоставят подробную информацию о ценах на оригинальные запчасти, шины, диски, аппарели, гидравлику, шланги, цепи, оси и многое другое.
Мы работаем напрямую с заводами-изготовителями, поэтому заказ запчастей занимает от двух недель.

+7 (812) 777-0-140

sale3@tral.biz

МЕЖДУГОРОДНЫЕ, МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

ООО "РосИнвестПроект" осуществляет перевозку негабаритных и тяжелых грузов. Специалисты нашей компании возьмут на себя ответственность получения различных разрешений, подробно изучат маршрут следования автотранспорта, организуют безопасную погрузку, получат необходимые согласования в кратчайшие сроки, а в случае необходимости обеспечат сопровождение тяжеловесного транспорта.

+7 (812) 380-91-26
+7 (812) 380-91-27
+7 (812) 380-93-07

НАДЕЕМСЯ НА УСПЕШНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

WWW.ROSTRALSERVICE.RU

От мала
до велика

Ездим на Doblo,
ожидаем Ducato

Распространяется БЕСПЛАТНО

ГРУЗАВТОИНФО
ГРУЗОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ В ДЕТАЛЯХ

10 (48) ОКТЯБРЬ 2007

ООО "ЕСМ"

авторизованный дистрибьютор ExxonMobil

ESSO Mobil Finwhale Fleetguard

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

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

183008, Мурманск
пр. Кольский, д. 110
т. (8152) 24-97-40
25-18-31

163009, Архангельск
ул. Галушина, д. 30, к. 1
т. (8182) 66-29-29
66-31-51

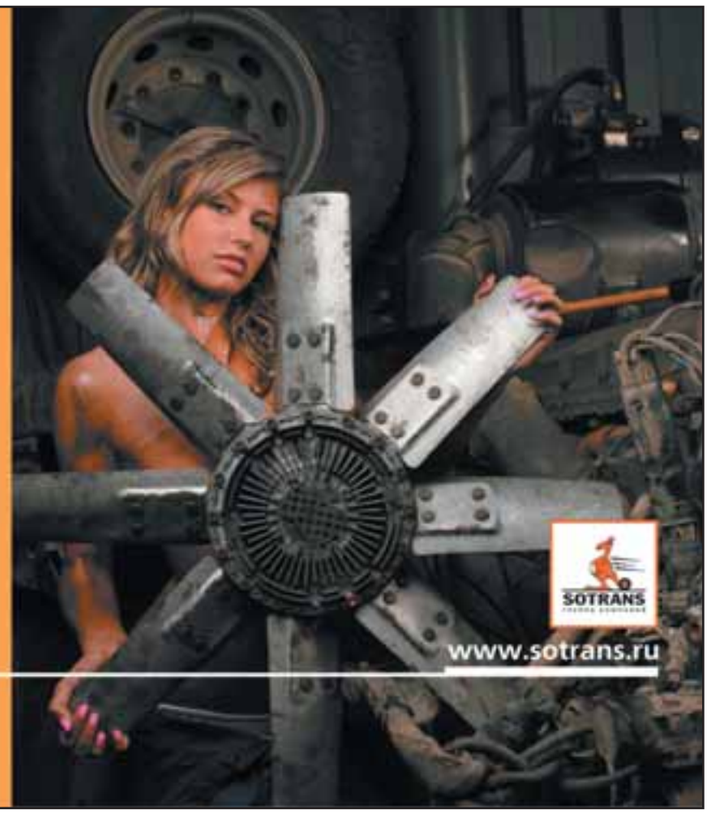
160004, Вологда
ул. Гончарная, д. 4А
т. (8172) 53-58-98

173000, В. Новгород
ул. Великая, д. 22, оф. 25
т. (8162) 33-21-30

MAN SCANIA VOLVO

группа компаний «Сотранс» – это:

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



АВТОСЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР СОЗВЕЗДИЕ

АМЕРИКАНСКИЕ

ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

ПРОДАЖА
РЕМОНТ
ЗАПЧАСТИ

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

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

www.itruck.ru

КЛЮЧ К УСПЕХУ

Выбрав Volvo, Вы получаете ключ к эффективному использованию своего автопарка. Чтобы достичь максимальной отдачи от своего бизнеса, получите Ваш ключ в ближайшем офисе Volvo.

VOLVO TRUCKS. СОЗДАВАЯ БУДУЩЕЕ

www.volvotrucks.ru

VOLVO

[СЛОВО РЕДАКТОРА]

В октябре и через год

«Дорожная реальность» сегодня очень разнообразна, и в этом смысле Санкт-Петербург можно назвать городом контрастов. Вот едет со своим грузом последний из сохранившихся « в живую» МАЗ-200, а его обгоняет новенький отечественный Fiat Doblo Panorama, которых становится все больше буквально с каждым днем. Это, так сказать, два полюса. Но, при желании и умении, можно найти и более крайние полюса. Это всегда любопытно, а ко всему захватывающему и яркому надо стремиться уже хотя бы потому, что если что-то интересно тебе, то это будет интересно и другим.

В октябре нашему журналу исполняется четыре года. Такая некруглая дата – всегда хороший повод…но не для того, чтобы оглядываться назад и подводить итоги, восхищаясь невероятным объемом сделанного, а для того, чтобы смотреть в будущее, пристально вглядываясь в собственное пятилетие, которое должно прочно ассоциироваться с успехом.

Вот пять лет – это уже настоящий юбилей и к нему нужно готовиться всеми доступными средствами. Но как знают наши постоянные читатели, от которых мы в этом месяце принимаем поздравления, серьезную подготовку мы начали давно. В результате журнал приобрел вполне европейский вид, а статьи, мы надеемся, читаются с интересом. Только этого мало. Хочется побольше того самого – захватывающего, контрастного. Над этим и работаем.

О темах номера, который вы держите в руках, особо распространяться не буду, так как сейчас вы сами сможете выбрать из предложенного материала тот, который вам больше по душе. Скажу только, что среди героев 48-го номера – MAN, Volvo, Fiat, Mercedes-Benz., Tatra, а также отечественные ветераны – ГАЗ и МАЗ.

Андрей Бычков
redactor@gruzavto.ru

Ежемесячный специализированный журнал

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

Тираж 17 000 экз.

Все права защищены.

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

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

Учредитель и издатель:
ООО «Груз Авто-Медиа»
Генеральный директор:
Константин Силков
Исполнительный директор:
Татьяна Громова
Редактор:
Андрей Бычков
Зам. редактора:
Леонид Круглов
Дизайн и верстка
Кирилл Раевский
Руководитель отдела рекламы:
София Володина
Отдел рекламы:
Евгений Карасев ,
Марина Пыникова
Печать: ООО «Цветпринт»
Адрес редакции:
191119, Санкт-Петербург, ул. Роменская, д. 10
тел.: (812) 712-22-75
8-901-304-4348.
E-mail: adv@gruzavto.ru,
www.gruzavto.ru
В номере использованы материалы сайта www.autoline.com.ua,
Рукописи не возвращаются и не рецензируются
Подписано в печать 25.09.2007
Распространяется бесплатно

ПИТЕРТРАКЦЕНТР IVECO

официальный дилер

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

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

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

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

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

лизинг - до 48 мес.;
ежемесячный платеж - от 68400 руб.

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

Крупнейший сервисный центр IVECO в России

WABCO ROLFO

Мы доверяем Shell RIMULA

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

[СОДЕРЖАНИЕ]

[ЛЕНТА НОВОСТЕЙ] 6

[ПОДИУМ]

От мала до велика 26

Мы берем умением, а они – числом 32

[ЮБИЛЕЙ]

Праздник в райском уголке 40

110 лет и один день 42

[ДЕТАЛЬНЫЙ РАЗГОВОР]

Три новичка на дорогах Баварии 46

[ГРУЗОВИКИ]

Соответствует оригиналу 54

[ФОРМУЛА УСПЕХА]

Ездим на Doblo, ожидаем Ducato 62

Хроника автопробега: путь длиною 9800 км 66

Здесь будет завод 70

[АВТОБУСЫ]

Портрет в рабочем интерьере 72

[ХРОНОГРАФ]

Несостоявшиеся 76

SPECIAL 73-90

[ЛЕНТА НОВОСТЕЙ] 74

[ХРОНОГРАФ]

Первый из четырёх 84

[CLASSIFIED] 91

Фирменные запасные части производства ОАО "КАМАЗ"

KAMAZ

Гарантия надежности!

Упаковка опломбирована красным номерным скотчем!

Код завода изготовителя *Номер пломбы*

После снятия скотча на упаковке остаются надписи "ВСКРЫТО" и номер пломбы

Теперь более 30 наименований только в фирменной упаковке!

-Цилиндро-поршневая группа, поршни, гильзы, поршневые кольца;
-Головка блока цилиндра;
-Шатун;
-Синхронизатор делителя;
-Синхронизаторы 2й-3й и 4й-5й передачи;
-Валы первичные КПП;
-Валы ведущие;
-Шестерни ведущие;
-Шестерни конические;
-Шестерня первичного вала;
-Рычаги регулировочные переднего и заднего тормоза;
-Наконечник тяги рулевой трапеции в сборе;
-Купаки разжимные;
-Чашки дифференциала;
-Диск ведомый;
-Колодка тормоза;
-Шкворень поворотного кулака;
-Крышка заднего подшипника;
-Крестовина 5320-2506060;
-Фланцы 14.1701240, 5320-2402036, 5320-2506037;
-Ремкомплекты:
  -реактивной штанги;
  -рулевой тяги;
  -межосевого дифференциала;
  -межколесного дифференциала.

ООО "Евротранс", г. Санкт-Петербург, www.astaworld.ru
(812) ф. 703-17-77, 703-37-41, 951-10-62, office@astaworld.ru

ООО «Евротрансавто», г. Санкт-Петербург, www.astaworld.ru
(812) ф. 449-60-50, 449-60-51, ф. 703-17-77, astaavto@astaworld.ru

ООО "БалтКам", г. Санкт-Петербург, www.baltkam.ru
(812) ф. 327-65-19, 326-10-03, 327-65-20, info@baltkam.ru

ООО "Гранат", г. Санкт-Петербург, www.granat.spb.ru
(812) 327-71-19, nevin@granat.spb.ru

ООО "Региональный автоцентр Петро-КАМАЗ", г. Санкт – Петербург
(812) ф. 772-39-14, 595-99-20, petrokamaz@mail.admiral.ru

ООО "КАМАЗ-ПИТЕР", г. Санкт-Петербург
(812) 346-58-38, koc@mamont.net

ООО "Интермодальная транспортировка - КАМАЗ"
(8552) 37-18-89, -98, -34, yakimenko@kamaz.org

http:/www.kamaz.net
e-mail:market@kamaztrade.ru
тел./факс: (8552) 39-39-33
423800, Россия, г. Набережные Челны, бульвар Рубаненко,4

А в перспективе - «Евро-4”

Автомобильный завод «Урал» «Группы ГАЗ» впервые представил на выставке «Интеравто-2007» образец автомобиля «Урал», оснащенный современным лицензионным двигателем, выпущенным на ярославском моторном заводе «Автодизель» («Группа ГАЗ») по лицензии фирмы «Renault Trucks». Лицензионный рядный двигатель ЯМЗ-650 (DCi 11) обладает мощностью 412 л.с. и соответствует требованиям норм «Евро-3», а в перспективе – «Евро-4».

В конструкции седельного тягача «Урал-63674», на который установлен новый лицензионный двигатель, заложены высокие показатели надежности и эргономики. Применение двигателя ЯМЗ-650 (DCi 11) не только улучшило тактико-технические характеристики грузовика, но и подтвердило возможность установки на него любого импортного силового агрегата по требованию потребителя.

На выставке в Москве также представлено еще два новых автомобиля: трубоплетевозный автопоезд полной массой до 47,5 тонн «Урал-6920» (6х6, мощность двигателя 400 л.с.) и вахтовый автобус на базе автомобиля «Урал-4320-48» (колесная формула 6х6).

Все автомобили, представленные на выставке, были выполнены в едином стилевом решении. Кабины грузовиков унифицированы между собой. При их разработке изначально закладывался потенциал для обеспечения технологии двойного применения автомобилей «Урал». Грузовики проектировались по модульному принципу, позволяющему по желанию заказчика устанавливать узлы и агрегаты различных отечественных и зарубежных производителей.

DAF
Запчасти DAF
т./ф. (812) 320-4352 (1)
Ремонт DAF
и импортных п/прицепов
т./ф. (812) 320-4351
Автомобили DAF
с пробегом и без пробега по России
гибкие условия оплаты
www.daf-spb.com

СКАТ-ПЛЮС
Официальный дилер ЦТД "Русские Автобусы"
ПАЗ, ЛиАЗ, ГОЛАЗ, КАВЗ
продажа автобусов, двигателей, запчастей к автобусам.
Лизинг. Сервисный центр по ремонту и т/о.
Новолитовская ул., 12, тел.: 295-4593, 295-4189, 740-6828, 740-6676
Кубинская ул., 81 тел.: 370-1163, 370-1817
www.skatplus.ru

ИВ-Сервис официальный дилер IVECO

на рынке с 1995 г.

У нас есть все . . .

3 887 250 р

3 035 250 р

1 119 850 р.

(812) 380 41 18
www.iv-service.ru

RIMULA

[ЛЕНТА НОВОСТЕЙ]

Тягачи Рено с двигателями ЕВРО 5 в Украине

Первый контракт в Украине на поставку тягача РЕНО ПРЕМИУМ 450 с двигателем ЕВРО 5 был заключен в апреле этого года с ужгородской компанией «ИНТЕР-РОЛЛЕН-ТРАНС».

Это динамично развивающееся автотранспортное предприятие, созданное в 1996 г., начинало формирование своего автопарка с подержанных автомобилей. Но довольно скоро руководство компании приняло решение о целесообразности перехода на новую технику, более того на автомобили с двигателями ЕВРО 5. До конца года парк компании пополнится еще двумя РЕНО ПРЕМИУМ ЕВРО 5.

В мае этого года, один из лидеров украинского рынка международных автоперевозок компания ООО «ОРЛАН-ТРАНС-ГРУП» заключила договор о поставке 50-ти тягачей РЕНО ПРЕМИУМ 410 с двигателями ЕВРО-5.

Как объяснил Директор «Орлан-Транс-Групп» Епишов Андрей Викторович, «выбор модификации Евро-5 – это взгляд в будущее. Мы сознательно пропустили версию Евро-4, тем более, что новые нормы будут введены с октября 2009 г. Наша компания работает с техникой РЕНО ТРАКС с 1992 года. Нам нравится их подход – и в плане внимательного отношения со стороны работников Представительства, в плане ценовой политики, и, особенно важно, мы заключили договор на открытие сервисной станции РЕНО ТРАКС во Львове.»

Новые тягачи РЕНО ПРЕМИУМ с двигателями DXi нового поколения мощностью 410 л.с. оснащены коробками передач ZF. Прицепы от компании Schmitz Cargobull AG тентованные, объемом 96 куб.м позволяют компании решать любые транспортные задачи, а с учетом дефицита разрешений, вооружение новой техникой дает больше шансов в получении книжек ЕКМТ.

Кроме того, широкая сеть новых сервисных станций РЕНО ТРАКС в Украине дает международным автоперевозчикам больше уверенности в технической поддержке на территории страны.

АТЛАНТ М
ЛИЗИНГ
WWW.ATLANT-LEASING.RU

Лизинг спецтехники, грузового и легкового автотранспорта

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

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

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

www.automir.su
АВТОМИР
Кредит без первого взноса
Пр. Энергетиков, 47
329-22-22, 953-45-37

VOLVO FH 12
KENWORTH-2900
FREIGHTLINER FLC 120
VOLVO VNL 670
RENAULT PREMIUM
IVECO STRALIS
АВТОВОЗ
КОНТЕЙНЕРОВОЗ
VOLVO FL 10
MERCEDES 817
ЦЕМЕНТОВОЗ
SCANIA - R114
ПОЛУПРИЦЕП-ЦИСТЕРНА
VAN HOOL
РЕФРИЖЕРАТОРЫ
АВТОКРАН ИВАНОВЕЦ КС 45717К-1
HYUNDAI PORTER
ISUZU NQR71P

Низкопольник в роли такси

Новый пригородный автобус среднего класса МАЗ 226 создан на базе городского автобуса МАЗ 206, который в 2006 году на Московском Международном Автомобильном Салоне стал победителем в номинации “Лучший городской автобус. Приз жюри”. Автобус отличает низкопольная конструкция, увеличенное количество посадочных мест (до 31) при полной пассажировместимости в 59 человек, применение электропневматической тормозной системы с дисковыми механизмами тормозов на всех колесах, а также пассажирские двери пантографного типа. Транспортное средство в стандартной комплектации оснащается двигателем Mercedes-Benz, отвечающим экологическим стандартам “Евро-3”, но, как вариант, возможна установка силового агрегата с маркировкой “Евро-4”. Новинка, предназначенная для обслуживания пригородных маршрутов, может также использоваться в качестве ведомственного автобуса или маршрутного такси в городском и пригородном режиме.

С параметрами Евро-3

На заводе «Автодизель» «Группы ГАЗ» осуществлена закладка на конвейер первого серийного двигателя, соответствующего международным экологическим стандартам Euro-3. Модель силового агрегат ЯМЗ-6582 с модернизированной коробкой перемены передач, интегральной муфтой выключения сцепления и комплектом топливной аппаратуры будет производства Ярославского завода дизельной аппаратуры. Первая промышленная партия ЯМЗ-6581 и ЯМЗ-6582 (в общей сложности 61 силовой агрегат) была изготовлена в августе для белорусского автозавода «МАЗ». В соответствии с планом производства, в период с августа по декабрь, «Автодизель» должен изготовить 2781 силовой агрегат с параметрами Euro-3. Его потребителями в первую очередь станут автомобильные производители МАЗ и АвтоКрАЗ.

Вместо сидений – грузовая платформа

Компания Holden представила грузовой вариант модели VE Commodore. Пикап предлагается покупателям под именем Holden VE Ute. Носовая часть автомобиля ничем не отличается от своего легкового предшественника, но вместо второго ряда сидений и багажного отделения конструкторы установили на транспортном средстве открытую грузовую платформу. В стандартной комплектации Holden VE Ute будет предлагаться с 3,6 литровым двигателем, мощность которого можно выбрать: 241 или 261 л.с. На автомобиле также устанавливается автоматическая или механическая коробка передач, в зависимости от желания заказчика. Как дополнительный вариант возможна комплектация модели 362-сильным агрегатом. В качестве опции, для грузового отделения, предлагается мягкая или жёсткая пластиковая крыша, которая при закрытии защищает перевозимый груз.

Предназначены для фермеров

Компания Claas представила новую линию комбайнов среднего класса — TUCANO. Новинка сконструирована с применением наработок, которые использовались у комбайнов премиум-класса — LEXION, сходство с которыми очевидно в первую очередь по внешнему дизайну и оснащению салона. Традиционное расположение зернового бункера и двигателя позволило значительно уменьшить уровень шума и распределить массу комбайна. В кабине оператора расположен компьютер с цветным экраном “CEBIS”, контролирующий основные показатели новинки, от скорости барабана и заканчивая настройкой жатки. Новые комбайны среднего класса Claas TUCANO предлагаются с объёмом зерновых бункеров в диапазоне от 6500 до 9000 литров и, в первую очередь, предназначены для фермеров, обрабатывающих от 160 до 400 га сельскохозяйственных полей в год.

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

GEREP - амортизаторы для грузовиков прицепов и автобусов Германия

BREMSKERL - тормозные накладки и колодки (Германия)

TRUCK TEHNIK - пневмоподвеска, суппорта и ремкомплекты суппортов, энергоаккамуляторы

FERSA - подшипники

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

ДОРСТРОЙДЕТАЛЬ
С-Петербург (812)335-3755
Москва (495)109-0922
www.dorstroydetal.ru
info@dorstroydetal.ru

Грейдерные ножи
из высокопрочной износостойкой стали
для зимних и летних работ на любые машины

OlofsforsAB

P300 Original
ресурс до 3000км.

На передовых рубжах

В Набережных Челнах состоялось открытие первого в России специализированного сервисного центра по ремонту и обслуживанию автомобильной техники КАМАЗ с газовыми двигателями. Он создан на производственной базе ООО «РариТЭК», официального дилера ОАО «КАМАЗ».

Решение о создании сервисного центра было принято в мае 2007 года после посещения производственных объектов ООО «РариТЭК» генеральным директором ОАО «КАМАЗ» Сергеем Когогиным. Руководители «КАМАЗа» тогда высоко оценили усилия «РариТЭК» (генеральный директор Рафаэль Батыршин) по диверсификации своего производства и стремление выйти на передовые рубежи научно-технического прогресса.

ООО «РариТЭК» сотрудничает с «КАМАЗом» с 2000 года. Предприятие неплохо проявило себя при продвижении и организации продаж автомобилей КАМАЗ и запасных частей к ним на территории Республики Саха-Якутия. Ещё до принятия окончательного решения о создании сервисного центра по ремонту и обслуживанию автомобильной техники КАМАЗ с газовыми двигателями специалисты самого предприятия, аналитические, конструкторские и другие службы «КАМАЗа» приступили к разработке бизнес-плана будущего предприятия. Затем было приобретено и смонтировано новое технологическое оборудование.

Газовая тематика была и остаётся одной из наиболее перспективных и приоритетных направлений развития автомобильной и автобусной техники «КАМАЗа». В течение ряда лет компания развивала это направление совместно с ООО «Уралтрансгаз», дочерним предприятием ОАО «Газпром». Специалисты полагают, что значение природного газа, как самого доступного, дешёвого и экологичного энергоносителя для автомобилей и автобусов, будет только расти. Газ становится не альтернативным, а одним из основных видов автомобильного топлива.

Открылся новый автоцентр в Уфе

Состоялось торжественное открытие нового дилерского центра Рено Тракс недалеко от Уфы в Иглинском районе, республика Башкортостан. Центр занимает выгодное географическое положение - располагается на оживленной трассе федерального значения М5 “Урал” - и полностью отвечает всем европейским стандартам дилерского предприятия.

Строительство сервисного центра началось еще в октябре 2005 года. Затраты превысили 120 миллионов рублей. В частности, было построено здание самого центра, котельная, подстанция, очистные сооружения для мойки. Уже подготовлены площадки для стоянки и реализации автомобилей и установлена необходимая символика дилерского предприятия Рено Тракс. Центр занимает пять тысяч квадратных метров. Он оснащен самым современным оборудованием европейского качества. Только на техническое оснащение центра и специнструмент было потрачено 14 миллионов рублей. Для работы на нем специалисты прошли соответствующее обучение. Здесь будут работать 86 человек.

Дилерское предприятие посетил Президент Республики Башкортостан Муртаза Рахимов в сопровождении министра строительства, архитектуры и транспорта Хамита Мавлиярова и министра внешнеэкономических связей, торговли и предпринимательства РБ Бориса Колбина.

Президент осмотрел оборудование, установленное в сервисном центре, бытовые помещения для водителей и обслуживающего персонала, поинтересовался планами дальнейшего развития.

«Клиентов в сервисном центре будет предостаточно. Уже в день открытия многие проезжающие водители заворачивали в новый сервис, - сказал Управляющий дилерским предприятием Егоров Владимир Игоревич, - Наш девиз: хорошим автомобилям - качественный сервис!».

ХОРОШИЕ КОЛЕСА
Грузовые шины и диски
продажа, сервис
Восстановленные шины
восстановление на каркасе клиента
продажа шин с обменом
покупка каркасов
Сеть грузовых шинных центров от Питера до Москвы
интернет-магазин: www.goodwheels.ru
MICHELIN
TOYO
Firestone

turbo systems
ТУРБОКОМПРЕССОРЫ
ДЛЯ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
И СПЕЦТЕХНИКИ
тел. (812)702-52-42
8(921)428-8986
ул. Кубинская 75, корп. 1, литер А
www.turbosystems.ru
HOLSET
TURBOCHARGERS

Continental
GOODYEAR
TOYO
GOODRIDE
HANKOOK
ШИНЫ
ГРУЗОВЫЕ
НОВЫЕ,
ВОССТАНОВЛЕНЫЕ и Б/У
R17,5-R22,5
НОВЫЙ МАГАЗИН
трасса Скандинавия-
Выборг "АБЗ Светлое"
+7-921-395-41-21
ЭКСКЛЮЗИВ СПб
ШИНЫ · ДИСКИ · СЕРВИС
746-31-41, 746-31-42, 970-24-73

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

[ЛЕНТА НОВОСТЕЙ]

На шасси ульяновского внедорожника

Осенью корпорации «АИС» представит на рынке коммерческого транспорта Украины новинку — полноприводный грузовой автомобиль, построенный на базе UAZ Patriot. Новинка, построенная на шасси одноименного ульяновского внедорожника, унаследовала от него кабину, основные агрегаты и трансмиссию. Главной отличительной чертой техники стало то, что задняя часть транспортного средства состоит из грузовой платформы. Максимальная грузоподъёмность новой модели UAZ Patriot — 800 кг. Для увеличения сохранности и защищённости перевозимого товара, кузов модели комплектуется специальным тентом. Благодаря высокой проходимости, автомобиль без проблем преодолевает бездорожье, несмотря на полную загруженность. Первые две модели UAZ Patriot с однорядной кабиной появились в продаже в сентябре.

На Украине начались продажи дорожных грузовиков «Урал»

К официальным дилерским центрам автомобильного завода «Урал» «Группы ГАЗ» добавился ещё один – украинский. Дилерское соглашение подписано с украинской корпорацией «Автоинвестстрой» (АИС).

В настоящее время «АИС» продвигает на украинском рынке дорожные самосвалы «Урал-63685» (колёсная формула 6х4, двигатель ЯМЗ-7601 мощностью 300 л.с. производства завода «Автодизель» «Группы ГАЗ», грузоподъёмность – 20 т) и «Урал-6563»(8х4, двигатель ЯМЗ-7511 400 л.с., грузоподъёмность – 25 т). Автомобили могут доукомплектовываться дополнительными опциями. Конкурентными преимуществами дорожных грузовиков марки «Урал» являются низкий эксплуатационный расход топлива, рама прогрессивной конструкции, улучшенные экстерьер и интерьер, надёжность применяемых узлов и агрегатов и оптимальный показатель «цена/качество».

Кроме этого, с сентября украинский дилер может предложить потенциальным покупателям специальную технику на базе дорожных грузовиков марки «Урал» - например, автобетоносмеситель «АБС-9» с миксером «TIGARBO» на шасси «Урал-63685».

В настоящее время более тридцати компаний являются сертифицированными дилерами по реализации и техническому обслуживанию автомобилей «Урал» в различных регионах России и зарубежных странах.

Модельный ряд будет расширен

После появления на российском рынке коммерческого транспорта с легкотоннажными автомобилями, компания Tata Motors Ltd рассматривает вариант расширения своего модельного ряда на этом перспективном направлении. Компания анализирует варианты продаж как среднетоннажных и тяжелых грузовиков, так и автобусов в течение ближайших 3 лет. На выставке Интеравто 2007 Tata Motors представила широкий диапазон своей техники: пикап Xenon 4х4 и мини-грузовик Ace (которые производятся в Индии), автобусы Hispano DIVO GT 3.5 (Испанской сборки) и LP 613 (производится российским партнером “Волжанин”), прикладной грузовик LPT 613 (завод “Амур”), тягач Novus 6X4 и трактор Novus 6X4 (Tata Daewoo, Корея) которые впервые демонстрируются в России.

АВТОСТЁКЛА
AGC
ASAHI GLASS COMPANY
официальное стекло ведущих автоконцернов мира
ДЛЯ ИНОМАРОК только оригинальное стекло
Asahi
Splintex
а также PPG, Tamglass, Sekurit и др.
MAN, VOLVO, DAF, SCANIA
NEOPLAN, SETRA, BOVA, MERCEDES
на складе в Санкт-Петербурге
стекла для иномарок
автобусов и грузовиков
на КАМАЗ, МАЗ, ПАЗ, ГАЗ, ЗИЛ, ЛАЗ, ЛИАЗ, БелАЗ
стекла Борского стекольного завода
BOR Splintex Distribution
ЦЕНТР АВТОМОБИЛЬНОГО СТЕКЛА
(812) 346 68 90
e-mail: office@agc-automotive.ru

ПРОДАЖА ЗАПЧАСТЕЙ ДЛЯ АМЕРИКАНСКИХ И ЕВРОПЕЙСКИХ ГРУЗОВИКОВ
Тормозные накладки FRASLE
Амортизаторы MONROE
Пневморессоры GOODYEAR
ЮНИТ-АВТО
С-Петербург, п. Шушары, Железнодорожная 9,
т. (812) 33-66-008
ш. Революции, д. 51 т. (812) 702-72-44
www.unit-auto.ru e-mail: info@unit-auto.ru

«КОРАВТО-ПИТЕР»
официальный поставщик автомобилей, мототехники, автобусов, спецтехники из КОРЕИ, ЯПОНИИ, КИТАЯ
HYUNDAI County
12-39 мест
8- 12 мест
от 3 до 50 тонн
Продажа техники от 2002 г. до новой
г. Санкт-Петербург,
пр. Екатерининский, дом 1, офис 2.
Тел./факс +7 (812) 225-2809, 973-7732
www.korauto-piter.ru

«Центр фильтров»
официальный дистрибьютор
AIRFIL FINLAND
Donaldson
M FILTER
BALDWIN FILTERS
Фильтры для грузовой техники
SCANIA
DEUTZ
FREIGHTLINER
VOLVO
MAN
DAHL
BALDWIN
СЕПАРАТОРЫ
65 (б/подогрева) - 2700 р.
100-Н (подогрев) - 5500 р.
150-Н (подогрев) - 6600 р.
200-Н (подогрев) - 8500 р.
Оптовым покупателям - скидки!
Тел. (812) 320-82-80, 325-45-76, 723-02-96
факс (812) 320-82-85
E-mail: info@centerfiltrov.ru
www.centerfiltrov.ru

И Ballistik, и Balance

На выставке «MIMS 2007» компания «Хорс» представила две новинки - «бескаркасную» щетку Ballistik и классическую щетку Balance.

Первая из новинок рассчитана на молодую аудитория (23-35 лет), владельцев марок автомобилей ВАЗ 21099-2112 или иномарок среднего ценового сегмента. Поэтому основное преимущество новинки – более доступная ценовая категория. Стоимость новой щетки снижена на 30% по сравнению со щеткой ACROBAT. Преимущество было достигнуто за счет внесения конструктивных особенностей в строение щетки. В частности, Ballistik обладает всеми достоинствами щеток сегмента «бескаркасных» – отсутствие сопряженных деталей и равномерное распределение прижимного давления вдоль всего очищающего элемента. В щетке предусмотрен другой способ крепления ленты, позволяющий также надежно ее фиксировать. Небольшая высота щетки (1,3 см) и оригинальный профиль ленты позволяет отказаться от спойлера, сохраняя хорошие аэродинамические характеристики. В комплект входит один универсальный адаптер, который позволяет устанавливать новую щетку как на автомобили с поводком типа «крюк», так и «штык», а также с боковым креплением. Щетки выпускаются в двух вариантах: с каучуковой и с силиконовой лентами.

Щетки Balance предназначены, в первую очередь, для автовладельцев, проживающих в крупных городах и часто меняющих щетки. Значительное преимущество новинки - экономически выгодное предложение. Покупка одной щетки Balance увеличивает общий срок службы щетки в два раза и при этом на 64,71% выгоднее по сравнению с покупкой 2-х щеток. Металлическая арматура щетки Balance имеет особенность - крайние лапки коромысел выполнены в виде продольных ограничителей, что обеспечивает более равномерное распределение удельного давления, облегчает процесс смены очищающей ленты, повышает антикоррозионную устойчивость каркаса. Щетки выпускаются только с силиконовой лентой. Цветовая гамма 6 цветов: черный, красный, синий, зеленый, желтый, серебристый. В комплект входит универсальный адаптер, который позволяет устанавливать новую щетку как на автомобили с поводком типа «крюк», так и «штык», а также с боковым креплением.

К концу 2007 года ассортимент щеток ХОРС будет насчитывать 13 позиций ассортимента и 237 позиций номенклатуры. Прогнозируемая доля ХОРС на рынке стеклоочистителей составит 16%.

АСТА
АССОЦИАЦИЯ
www.astaworld.ru

АСТА–ЗАПЧАСТИ
сеть фирменных магазинов

Запчасти для грузовых иномарок и прицепов

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

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

008, 064

ЛЮБЫЕ ПНЕВМОРЕССОРЫ

Новые автобусы на Новой площади

В г. Астана, на Новой площади, состоялась торжественная передача 95 современных, комфортабельных автобусов марки MAN Lion s Classic автобусному парку №1 столицы Казахстана. В официальной церемонии приняли участие представители компании MAN Nutzfahrzeuge AG и Астана Финанс, руководители финансовых организаций, партнеры организаторов и средства массовой информации.

Организаторами мероприятия выступили MAN Nutzfahrzeuge AG, в лице представительства MAN Truck and Bus Kazakhstan и АО «Лизинговая компания «Астана-Финанс», внёсшая свой вклад в развитие инфраструктуры столицы Казахстана.

Главная цель мероприятия – представление жителям и гостям Астаны новых пассажирских автобусов от всемирно известного мирового производителя MAN Nutzfahrzeuge AG.

Акимат Астаны осуществил тендер на поставку городских автобусов для обновления транспортного парка в соответствии с высокими требованиями столичных властей по комфорту, внешнему виду и техническим параметрам пассажирского автотранспорта. По его итогам поставщиком стал концерн MAN Nutzfahrzeuge AG, в лице представительства в Казахстане MAN Truck and Bus Kazakhstan.

Ангел Денев, директор MAN Truck and Bus Kazakhstan, отметил: «Сегодняшнее событие означает официальный выход MAN Truck and Bus Kazakhstan на казахстанский рынок, что является крайне важным для стратегии развития компании. Мы надеемся, что жители и гости столицы будут рады нашим автобусам, которые обладают повышенной надежностью и безопасны в движении».

CONTITECH
ПНЕВМОРЕССОРЫ
BERAL ТОРМОЗНЫЕ СИСТЕМЫ
KONI АМОРТИЗАТОРЫ KONI
LUK
INA
FAG
НОРТЭК
т./ф.(812) 372-4413
372-4414
372-4415
E-MAIL: INFO@NORTEC-SPB.COM
WWW.NORTEC-SPB.COM
Санкт-Петербург
Ленинский пр.,
д. 140, оф. 303

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

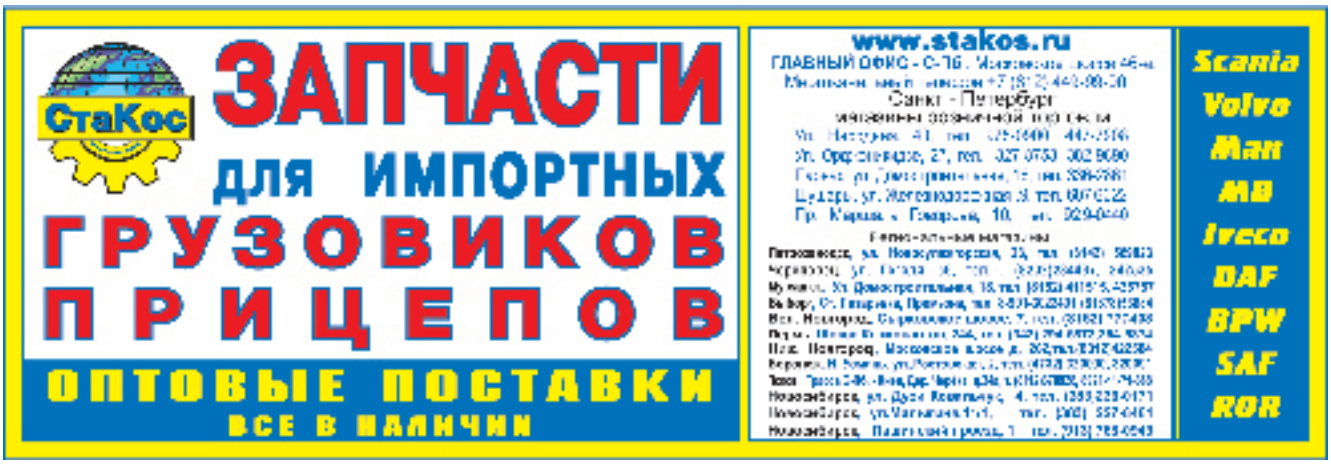
[ЛЕНТА НОВОСТЕЙ]

Совместно с бразильской компанией

«Группа ГАЗ» представила две новинки, которые разработаны совместно с бразильской компанией «Marcopolo». Посетителей больше всего заинтересовал автобус «Real» — модель малого класса на шасси «Hyundai». Транспортное средство рассчитано на общую пассажировместимость 28 человек, притом, что в салоне установлено 22 посадочных места. Новинка в первую очередь предназначена для использования на городских маршрутах. Второй новинкой стал автобус Андаре-850 (на базе DAEWOO) . Модель предназначена для междугородних и туристических перевозок, оснащена кондиционером, сервис-блоками с индивидуальным освещением и подачей воздуха, высококомфортабельными регулируемыми сидениями, импортной аудиосистемой и вместительными багажными отсеками. Автобус предполагает 47 сидений для пассажиров.

Три модели для России

ОАО “Северсталь-авто” представила три новых, для российского рынка, модели японской техники ISUZU — седельные тягачи E-серии, шасси для строительной техники C-серии, а также многофункциональное шасси грузоподъемностью до 2 тонн NKR55. Тяжелые грузовики C-серии представляют собой универсальное шасси для строительной техники. Благодаря многофункциональной раме, на технику можно устанавливать любые строительные надстройки - самосвальную платформу, бетоносмесительное оборудование, краны-манипуляторы и т.д. Автомобили ISUZU E-серии представляют собой седельные тягачи с колесной формулой 6*4 или 4*2 полной массой 26,5 и грузоподъемностью 17,4 тонны. Модели отличаются от автомобилей C-серии оригинальной рамой с установленным седлом, а также коробкой передач. Легкий коммерческий автомобиль ISUZU NKR55 грузоподъемностью 2 тонны предназначен для перевозки малогабаритных, но тяжелых грузов в стесненных городских условиях. Высокая маневренность шасси, прочная рама и возможность установки любой кузовной надстройки (от бортовой платформы до бронированной капсулы) позволяют выполнить на NKR55 практически неограниченный круг задач. Продажи коммерческих автомобилей ISUZU C- и E-серий, а также шасси ISUZU NKR-55 начались 1 сентября 2007 года.



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

Ford Cargo 1830T
цена от 2 136 000 руб.*

Ford Cargo 3430D
цена от 3 180 000 руб.*

ТДВ-АВТО
Первый официальный дилер

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

- продажа
- сервис
- запчасти

Ford

ПарнасАвтоКомплекс
группа сервисных центров

КОМПЛЕКСНЫЙ ремонт ваших ГРУЗОВИКОВ

Санкт-Петербург пр. Культуры, 42 промзона ПАРНАС
телефоны: (812) 449-05-84, (812) 449-05-89

http://www.pac-sto.ru
www.parnasautocomplex.ru

с 8-00 до 20-00 без выходных

SCANIA • VOLVO
MERCEDES • КАМАЗ

прицепы • полуприцепы
BPW • SAF • LORH • ROR

ВСЕ виды РЕМОНТА, ДИАГНОСТИКА
качественно, быстро, на профессиональном оборудовании
ГИБКАЯ ЦЕНОВАЯ ПОЛИТИКА

Продажа ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ

тел.: (812) 449-13-84

- Детали двигателя, КПП
- Детали сцепления
- Детали ходовой и подвески
- Детали тормозной системы
- Расходные материалы
- Электрика

SCANIA
Mercedes-Benz
SAF
VOLVO
LOHR

«Вахтовый» капотник-победитель

Новый внедорожный автомобиль «Урал» производства автомобильного завода «Урал» «Группы ГАЗ», впервые продемонстрированный на выставке «Интеравто-2007», признан лучшим специальным (специализированным) автомобилем выставки.

«Для нас эта награда является весомой, - подчеркнул генеральный директор АЗ «Урал» Виктор Корман. – Мы остаемся приверженцами капотного исполнения грузовиков. А признание нашего грузовика лучшим на выставке является свидетельством того, что мы выбрали правильный путь стратегического и технического развития. «Урал», ставший победителем, не является прототипом или концепт-каром – его серийное производство начнется в следующем, 2008 году».

Лауреат конкурса - вахтовый автобус «Урал-3255-48» (колесная формула 6х6), созданный на базе модернизированного автомобиля «Урал-4320-48» - является представителем нового поколения внедорожных грузовиков полной массой 16-21 тонн. Основной упор в его конструкции сделан на обеспечение максимального комфорта и эргономики рабочего места водителя, надежности и экономичности в эксплуатации.

Капотная кабина, разработанная на базе кабины «Р», получила новое интегральное пластиковое оперение, разработанное совместно с челябинским ООО «Полидор». Автомобиль оснащен дизельным двигателем ЯМЗ-7601.10 производства ОАО «Автодизель» «Группы ГАЗ» мощностью 300 л.с. и механической девятиступенчатой коробкой передач ЯМЗ-2391.

Кузов-фургон вахтового автобуса - закрытый, цельнометаллический, с термоизоляцией. Он имеет служебную и аварийную двери, на нем установлены накрышный вентилятор, стеклопакеты с тонировкой. Кузов оборудован аварийными и вентиляционными люками. Кузов-фургон может быть оборудован по индивидуальным требованиям потребителя.

Вахтовый автобус – лишь один из вариантов специальной техники, размещаемой на базе шасси «Урал-4320-48». По требованию потребителя на новую платформу можно перевести абсолютно все типы навесок, устанавливаемые на шасси «Урал-4320» предыдущего поколения.

В НАЛИЧИИ!
DONGFENG
САМОСВАЛ
DONGFENG
грузоподъемность 20 тонн
Тягач 6х4
Бетоносмеситель 8м³
Санкт-Петербург, ул. Заусадебная, 25
www.bigavto.ru
тел.: (812) 702-81-50, тел./факс: (812) 380-93-03
E-mail: news@bigavto.ru
DFM

ЗАВОД АВТОФУРГОНОВ "ЭНЕРГИЯ"
Энергия
PEPSI
Энергия
192019, Санкт-Петербург, ул. Бехтерева, 2,
т.: (812) 365-15-38, 365-15-25; ф.: (812) 567-19-45, 365-24-21
e-mail: sale@energiya.ru, www.energiya.ru

ИМПОРТНЫЕ ГРУЗОВИКИ
И СПЕЦТЕХНИКА
БОЛЕЕ 300 ТЯГАЧЕЙ НА ПЛОЩАДКЕ
TRUCK EMPIRE
ПРОДАЖА
Санкт-Петербург
8-800-200-22-01 (звонок бесплатный)
8 812 456 28 01 (доб.)
Москва 8-495-662-79-52
ЗАПЧАСТИ
Санкт-Петербург 8-812-622-12-30
Москва 8-495-662-79-52, 548-28-07
Нижний Новгород 8-831-416-12-07
Самара 8-846-998-20-48
СЕРВИС
Санкт-Петербург 8-812-926-00-53
Самара 8-846-998-20-19
VOLVO
Mack
Peterbilt
FREIGHTLINER
SIEMLING
INTERNATIONAL
ГРУЗОВИК В КРЕДИТ - БЕЗ ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО ВЗНОСА. ЛИЗИНГ
ПРИГЛАШАЕМ ДИЛЕРОВ СО ВСЕХ РЕГИОНОВ РОССИИ К ДЕЛОВОМУ СОТРУДНИЧЕСТВУ
WWW.TRUCKEMPIRE.RU

СОДРУЖЕСТВО
ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ
Автозапчасти для грузовых автомобилей и прицепов импортного производства
МИРОВАЯ СБОРНАЯ ЗАПЧАСТЕЙ
www.sodrug.ru sodrug@sodrug.ru
г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
Оптовая торговля:
т./ф.: +7(812) 337-10-02
Розничная торговля:
195027, шоссе Революции, д. 58 А, т.:+7(812) 970-66-11, 380-07-85
196240, Кубинская ул., д. 80, т./ф.: +7(812) 722-17-11
194292, Домостроительная ул., д. 4А, т./ф.: +7(812) 702-18-79, 970-07-22
1191119, набережная обводного канала, д. 91, т./ф.: +7(812) 325-19-08, 325-19-13
НАШИ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА В РЕГИОНАХ
г. Москва, 31 км. МКАД, внутреннее кольцо, Востряковский проезд, д. 10Б, строение 1А, т./ф.:+7(095) 746-63-69, 109-09-14, 781-46-39 (доб. 321)
Республика Карелия, Петрозаводск, Первомайский пр., д. 82, т.:+7(8142) 56-80-85
г. Киров, ул. Производственная, д. 39, т.:+7(8332) 56-82-05

IV-PARNAS
техника исполнения

IVECO Daily - создан для перевозки грузов и пассажиров в пределах города и области. Это экономичный, прочный, очень легкий и комфортабельный автомобиль.
На базе IVECO Daily устанавливаются любые кузова за счет рамной несущей конструкции.

Грузопдъемность - от 2 до 5 тонн.
Общая масса - от 3 до 7 тонн.
Колесная база - от 3 до 5 метров.
Объем кузова - от 7 до 27 куб. м.
Европейская гарантия - 2 года или 200 000 километров.

А также в ИВ-ПАРНАС:

- весь модельный ряд IVECO в наличии и под заказ
- оригинальные запчасти с доставкой по всей Росиии
- кредит и лизинг, в том числе международный
- круглосуточная СТО
- особые условия для корпоративных клиентов

+7 (812) 777 77 15
www.iveco.spb.ru
СПб, пр. Культуры 44

IV PARNAS
лидер продаж IVECO в России

info@iveco.spb.ru

От мала до велика

Текст и фото Леонид Круглов

С точки зрения экономики стоит обратить внимание на растущую популярность автобусов малого и среднего класса

Наконец-то свершилось! На очередном автосалоне коммерческому транспорту выделили целых два зала, чтобы автобусы и грузовики не теснились беспорядочной толпой под палящим солнцем или проливным дождем, как это было когда-то на Пресне. Смотреть стало удобнее, подойти можно к любому автобусу, заглянуть внутрь, спокойно все отснять. Народу-то было немного. Не потому что неинтересно, а потому что до третьего павильона доходили не все.

Зато те, кто доходили до стендов с автобусами разных калибров и мастей, могли вдоволь насмотреться на машины, которые выпускаются от Желтого моря до Черного и Красного.

Большинство все же было именно от Желтого моря. Впрочем, у наших коллег, пишущих о легковых автомобилях, выбор не лучше. Ладно, так и быть, начнем с «китайцев».

Междугородний автобус Yutong

Компания DFM предлагает такого вот «малыша»

«Китайцы»

«Китайцев» на салоне было, естественно, много во всех классах. Среди ведущих игроков рынка – «Главк», «Ирито», «Солкор». Большинство автобусов – это почти стандартный набор американских двигателей и европейских коробок, сцеплений, рулевых управлений и мостов. Что же остается китайского? Дизайн? Вот уж точно, нет. Переходя от стенда к стенду можно встретить следы всех европейских

Городские автобусы Yutong работают во многих российских городах

Такие маршрутки Iveco Daily теперь будут собиратьвНижнем Новгороде

автобусных компаний – где дизайн сохранился абсолютно нетронутым, где «подогнан» под возможности конвейерной сборки там, где каких-то 40 лет назад чугун плавили, чуть ли не во всех дворах.

К качеству машин претензий не меньше, чем к патентной и лицензионной чистоте. И вот, что интересно. Все, кто продают китайские машины, знают, что рано или поздно можно «налететь» на иски за эксплуатацию не сертифицированных и лицензионно «не чистых» автобусов, но все равно продают. По-настоящему легализованных моделей на рынке раз, два, и обчелся. Противостоять китайской экспансии в автобусостроении можно, но тяжело. С одной стороны, миллион машин в год, которые выпускаются в Китае, надо куда-то девать. С другой стороны, до постановки барьера машинам, ввезенным с накрученными спидометрами и по потерянным паспортам неких «частных лиц», у ответственных лиц руки не доходят по причинам, понятным даже детям. В-третьих, как известно, деньги по-прежнему не пахнут. Будь то древнеримский налог на туалет или выручка от продажи автобуса, который через пару дней будут ремонтировать неведомые продавцу механики.

Волжанин 3290 украшал стенд индийской компании TATA

Российские премьеры

Продвигаясь с Дальнего Востока ближе к европейским пределам, «задержимся» в Кургане. Как раз в тот момент, когда на стенде группы ГАЗ проходила презентация автобуса КАвЗ 4239. Городской низкопольный десятиметровый автобус, рассчитанный на 89

пассажиров, оснащен двигателем Deutz BF6M1013 мощностью 220 л.с. В качестве шасси использовано шасси китайского автобуса FAW CA6103D92-1, для которого разработан новый трехдверный кузов с высотой пола у передней и средней двери 340 мм.

Теперь наш путь лежит в Нефтекамск, на завод НефАЗ, и тут нас ждет приятный сюрприз. Продолжая сотрудничество с голландской компанией VDL, здесь разработали городской автобус малого класса вместимостью 24 чел. VDL-НефАЗ-32997. Необычно низкого уровня пола 265 мм удалось достичь благодаря необычной компоновке с передним расположением пятицилиндрового двигателя VW мощностью 174 л.с. и приводом на передние колеса. По соседству с этим автобусов стоял двенадцатиметровый полунизкопольный городской НефАЗ-5299-30-31, оснащенный газовым двигателем. В его основу положен двенадцатилитровый дизель КамАЗ-820.61, отвечающий требованиям норм Евро-3.

Следующая точка на автобусной карте России – город Волжский. Компания «Волгабус» представила обновленную версию популярной модели 3290 на шасси Tata 613. Автобус получил новую облицовку радиатора, улучшенную отделку салона.

Группа ГАЗ показала несколько моделей Павловского, Ликинского и уже упомянутого нами Курганского автобусного завода. Все знакомо, узнаваемо – очередной опытный образец из Павлова, очередная попытка продлить старость ликинскому автобусу. Продолжая политику сохранения и развития отечественного автобусостроения, группа ГАЗ показала два перспективных образца, на плечи которых может лечь эта нелегкая миссия. Речь идет об автобусе малого класса «Реал» и о большом междугороднем автобусе «Андаре 850». Оба базируются на корейских шасси – тот, что поменьше, в оригинале называется Hyundai, тот, что побольше, именуется Daewoo. Есть надежда, что у Голицынского автобусного завода появятся серийные и перспективные модели. Пора.

В стиле CityЛАЗ, как в названии – удачная смесь современной ходовой части и комфортабельного кузова

Стенд компании «Эталон» радовал глаз разнообразием форм и красок

Ближнее зарубежье

Говоря о ближнем зарубежье, стоит остановиться на украинских и минских автобусах. Очень неплохо выглядел стенд компании «Эталон» из Бориспольского района Киевской области. Прежде всего, остановимся на городском автобусе малого класса БАЗ-А1482. Восемнадцатиместная машина построена на шасси нашей «Газели», но узнать ее в новом «платье» непросто. Оригинальный дизайн с непривычно высокой крышей и большой площадью остекления, широкая двухстворчатая дверь, достаточно удобный проход между сидениями – очень неплохой автобус получился у наших соседей.

Два автобуса среднего класса – А079.14 и Ф079.23 построены на индийском шасси Тата-613, которое служит базой для нескольких российских моделей, в том числе - для «Волжанина-3290». Машины отличаются друг от друга длиной и, соответственно, вместимостью – 19 или 28 мест для сидения. Надо сказать откровенно, что внешне обе модели проигрывают большинству конкурентов, но непритязательных российских транспортников они могут устроить в качестве пригородного маршрутного такси или гостиничных «челноков».

Большой класс представлен в программе компании двумя моделями. Это междугородний автобус А1481 и туристический А1482. В салоне десятиметровых машин – 43 пассажирских сидения, может быть, и не сверхкомфортабельных, но вполне пристойных для поездки на средние дистанции. Шасси у обоих автобусов одинаковые – китайские FAW CA 6102D92-1 с шестицилиндровым дизелем мощностью 180 л.с. и шестискоростной механической коробкой передач. Дизайн двухдверного А1481 можно признать очень удачным. Лаконичный рисунок кузова с большим ветровым стеклом и почти плоской лобовой панелью делает машину узнаваемой и современной.

Как всегда эффектно выглядел стенд Львовского автобусного завода, показав две модели городских автобусов семейства СитиЛАЗ и туристический НеоЛАЗ. Всего же в производственную программу завода входит четыре городских машины, три пригородных, по одному перронному и туристическому автобусу и четыре троллейбуса.

Показав на своем стенде восьмиметровый низкопольный автобус МАЗ-226, минчане заявили о своих позициях в этом классе, который становится сейчас все более востребованным. Двигатель – немецкий Mercedes Benz, коробка передач – тоже немецкая, компании ZF. Салон рассчитан на 59 пассажиров, из них 31 может воспользоваться полумягкими сидениями.

Перспективы

Хотя МИМС и не является, так сказать, профильным для автобусников, он все же показал несколько интересных моделей и определил пути развития отечественного автобусостроения на ближайшие годы. Если говорить о технической стороне, то это, в первую очередь, расширяющееся использование узлов, агрегатов и комплектующих зарубежного производства, сочетающееся с возросшим уровнем дизайна российских автобусов. Не всех, конечно, но – большинства.

С точки зрения экономики стоит обратить внимание на растущую популярность автобусов малого и среднего класса. Именно такие машины и составляли основу всей автобусной экспозиции салона. По существу, не было ни одной экспозиции (кроме ЛАЗа), где не были бы представлены машины этих классов.

Если подходить к «маломерным» представителям самого популярного общественного транспорта по национальному признаку, тон, конечно же, задают китайцы с их недорогими и не очень живучими автобусами, однако, и наши компании постепенно начинают всерьез завоевывать рынок. Вот только одно плохо – делается это, зачастую, не за счет появления новых моделей, а за счет клонирования явных ветеранов отрасли.

Гость из далекой Индии и «сводный брат» «Волжанина»-ТАТА

SCANIA

www.scania.ru

- ПРОИЗВОДСТВО
- ПРОДАЖА
- ЛИЗИНГ
- СЕРВИС

Дилерская и сервисная сеть Scania

Москва Скания Сервис Тел.: (495) 787 50 01 • Москва Скан-Юго-Восток Тел.: (495) 730 88 75 • Москва Север-Скан Тел.: (495) 994 06 78
Санкт-Петербург Петроскан Тел.: (812) 327 27 00 • Краснодарский край КубаньСкан Тел.: (86162) 6 45 40 • Липецк Скания Черноземье Тел.: (4742) 48 28 04
Екатеринбург УралСкан Тел.: (343) 379 31 50 • Новосибирск СибтракСкан Тел.: (383) 303 12 80 • Ростов-на-Дону Транс-Абсолют Экспорт-Импорт ел.: (86350) 5 53 33
Волгоградская обл. ВолгаСканЦентр Тел.: (8443) 29 71 84 • Красноярск СибСканСервис Тел.: (3912) 69 54 30 • Оренбург ОренбургСканСервис Тел.: (3532) 30 00 35
Иркутск Никалид Тел.: (3952) 44 49 52 • Калининград ИНП Попов Тел.: (4012) 57 32 91 • Сургут СибирьСкан Тел.: (3462) 39 53 19 • Ярославль СканТрак Тел.: (4852) 32 07 40
Омск Автоцентр «Барс» Тел.: (3812) 32 22 22 • Череповец Автоторгцентр Тел.: (8202) 69 40 41 • Набережные Челны Альфа-Транссервис Тел.: (8552) 77 82 82
Саратов Балтранс Тел.: (8452) 79 99 93 • Тольятти ИномЦентр Тел.: (8482) 20 24 03 • Хабаровск АРКАИМ Тел.: (4212) 30 10 58 • Валдайский район АС Тел.: (81666) 51 298
Нижний Новгород Транссервис Тел.: (8312) 74 85 67 • Челябинск Уралавтоскан Тел.: (351) 233 34 62

ООО "Скания-Россия" - официальный дистрибьютор техники Scania в России

Мы берем умением, а они - числом

Текст и фото Леонид Круглов

Смазочные материалы BP для коммерческого транспорта и строительной техники

Моторные масла для коммерческой техники

Серия	Продукт	Описание продукта	Спецификации
Универсальные моторные масла	Vanellus C8 Ultima 5W-30	Полностью синтетическое моторное масло нового поколения, для всех типов четырехтактных транспортных дизелей, с предельно высокими эксплуатационными характеристиками, обеспечивающее экономию топлива	API CI-4/CF; ACEA E4/E5/B3/B4; MB 228.5; MAN M3277; Volvo VDS-2; Mack EO-M Plus; RVI RXD; Cummins CES 20071/2/6/7; MTU Type 3; Global DHD-1
	Vanellus C7 Global 15W-40	Высококачественное масло с увеличенными интервалами замены, предназначенное для применения в различных дизельных и бензиновых двигателях грузовых автомобилей, коммерческих фургонов и легковых машин. Vanellus C7 Global специально разработано для двигателей с системой рециркуляции отработанных газов EGR (Exhaust Gas Recirculation). Масло прекрасно подходит для работы в различных эксплуатационных условиях и климатических зонах, обладает превосходной защитой от износа и коррозии.	API CI-4/CF/SL; ACEA E7/E5/E3/B3/B4; MB228.3; MAN M3275; Volvo VDS-3; Mack EO-M Plus; Cummins 20071/72/76/77/78; Renault RLD; Global DHD-1.
	Vanellus C6 Global Plus 10W-40	Моторное масло нового поколения со сверхвысокими характеристиками, для работы с увеличенными интервалами замены масла, обеспечивающее экономию топлива	API CI-4/SJ; ACEA E3/E5/B3/B4/A3; MB 228.3; MAN M3275; Volvo VDS-2; Cummins CES 20071/72/76/77; Mack EO-M Plus; RVI RLD; MTU Type 2; ZF TE-ML-03A, DAF HP-1 / HP-2. Возможно применение,когда требуется уровень: VW 500.00/505.00
	Vanellus C5 Global 15W-40	Универсальное моторное масло для дизельных и бензиновых двигателей.	API CG-4/CF/SH; ACEA E2/B2/A2; MB 228.1; MAN 271; Volvo VDS; Mack EO-L; MTU Type 1; MTU/DDC Category 1. Возможно применение,когда требуется уровень: VW 501.01/505.00
	Vanellus C5 Multi 10W-30	Универсальное моторное масло для дизельных и бензиновых двигателей.	API CG-4/SH; Mack EO-L. Возможно применение,когда требуется уровень: Volvo VDS
	Vanellus C4 Multi 20W-50	Универсальное моторное масло для дизельных и бензиновых двигателей.	API CF-4/CF/SG; ACEA E2/B2; MB 228.1; MAN 271; Volvo VDS. Возможно применение,когда требуется уровень VW 501.01/505.00
	Vanellus C3 Mono 10W, 30	Универсальное моторное масло для дизельных и бензиновых двигателей.	API CF/SF; ACEA E1 (для SAE 30); MB 277.0; MAN 270 (для SAE 30); Alisson C4 (для SAE 30). Возможно применение при требованиях: Caterpillar TO-2
Для европейских тяжелонагруженных дизелей	Vanellus E8 Ultra 5W-30	Полностью синтетическое моторное масло последнего поколения для европейских дизелей с наилучшими показателями экономии топлива (до 5%)	ACEA E4/E5/E7; MB 228.5; MAN M3277; Volvo VDS-3; Scania LDF; RVI RXD; Cummins CES 20072 / 77; MTU Type 3; Mack EO-M Plus; DAF HP-1 / HP-2
	Vanellus E7 Plus 10W-40	Масло с высокими эксплуатационными характеристиками и увеличенным сроком службы для дизелей	ACE E4/E5/E7/B3/B4/A3; API CF/SL; MB 228.5; MAN M3277; Volvo VDS-2; RVI RXD, КДВ-2. Соответствует: DAF (с увеличенными интервалами замены);MB 229.1
	Diesel SLD 15W-40	Высококачественное масло для тяжелонагруженных дизельных двигателей	ACEA E3/E5; API CH-4; Scania LDF; Volvo VDS-3
	Vanellus E6 15W-40	Долгоработающее масло для дизелей	ACEA E3/E5/A3; MB 228.3; MAN M3275; Volvo VDS-2; RVI RLD
	Vanellus DD	Высококачественное малозольное масло, предназначенное для использования в двухтактных транспортных дизелях.	API CF-2 и CF Detroit Diesel

Трансмиссионные масла и жидкости для коммерческой техники

Назначение	Продукт	Спецификации
Для ручных трансмиссий	Energear EP 80W	API GL-4, ZF TE-ML 02A, 08 и 17A, MB 235.1, MAN 341N
	Energear EP 80W-90	API GL-4, ZF TE-ML 02A, 16A, 17A
Универсальные	Energear HT 75W-90, 85W-140	API GL-4,5 и MT-1, Scania STO:1
	Energear HT 80W-90	API GL-1,2,3,4,5 и MT-1, MAN 3343 ML, Scania STO:1, ZF TE-ML 02B, 05A, 07A, 12E, 16B, 17B,
	Energear SHX-M 75W-90	API GL-4; MAN 3343 SL; Scania STO 1:0 ; GL-5 и MT-1; SAE J2306 (MIL-L-2105E), ZF TE-ML 02B, 05B, 12B, 16F, 17B, 19C.
Для мостов	Energear MBE 85W-90	API GL-5; MB 235.7
	Energear Hypo TL 75W-80	GL-5
	Energear Hypo 80W-90, 85W-140	API GL-5. ZF TE-ML 05A. 07A. 12A. 16B/D.17B. 19B
	Energear Hypo 90	API GL-5, MAN 342N, MB 235.0, ZF TE-ML 05A, 16C, 17B, 19B
	Energear Limslip 90	SAE 90 API GL-5, ZF TE-ML 05C, 12C и 16E
Для автоматических трансмиссий	Autran DX-III	GM Dexron IIIG, Ford Mercon, Allison C4, MB236.1/236.5, MAN 339F, ZF TE-ML 02F, 03D, 04D, 11B, 14A,17C, Voith G607
	Autran MBX	GM Dexron IID, MB236.6, MAN 339D, ZF TE-ML 03D, 04D, 11A,14A, Voith G607
	Autran GM-MP	MB 236.2, MAN 339A, GM TYPE A SUFFIX A
	Autran 4	SAE 10W (для Autran 4 10) или 30 (для Autran 4 30), ZF TE-ML 03C, Caterpillar TO-4, Allison C4.
	Autran LTF	Mercedes-Benz стр. 236.81; ZF TE-ML 11B, 14C, 16M; MAN 339F; Voith G607, G1363; Voith Retarders

Универсальные масла (для сельскохозяйственной и строительной техники)

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

Гидравлические масла

Консистентные смазки

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

Гидравлические масла

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

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

system Vanellus

www.bp.com

Грузовых автомобилей на МИМС-2007 было немало. И хотя не все они уместились под гостеприимной крышей третьего павильона, основные страсти кипели там, а не на открытых площадках.

А так – все хорошо

Своеобразным символом этого раздела салона можно считать пирамиду из четырех китайских грузовиков FAW, украшавшую стенд компании «Ирито». Она красноречиво говорила: «Старайтесь – старайтесь! Может быть, вы и лучше, но нас больше».

Да, действительно больше, причем, в разы.

Рассматривая китайские копии «Сканий», «Вольво» и «Актросов», понимаешь, почему их больше. Не надо ломать голову над разработкой новых конструкций или поиски дизайнерских решений, не надо тратить годы и годы на сложные испытания и сертификацию – одна седьмая часть суши, оставшаяся от одной шестой, и так все проглотит. И глотает, пытаясь понять, кто, как и что продает.

Как мы привыкли работать с цивилизованными компаниями? Есть либо страновое отделение, либо генеральный дистрибьютор, который имеет исключительные права на продажу и обслуживание автомобилей. А тут? На бескрайних просторах комплекса «Крокус–Экспо» было раскидано четыре стенда с тягачами и самосвалами Dong Feng, и каждый из них заявлял о себе, как об исключительном партнере китайской компании. Интересно было бы собрать их, а заодно пригласить и еще пару таких же «исключительных», и прочитать им небольшую лекцию о менталитете партнеров, философия которых вообще не признает никакой исключительности. В том числе, кстати, и в обеспечении автомобилей запчастями.

Мы далеки от мысли, что все автомобили, нарастающим потоком идущие из Китая – одноразовые. Но пока еще ни один транспортник не может похвастать тем, что сервис этих европейских и японских «клонов» обеспечен бесперебойно. Вот и приходится им, как одной московской компании, содержать экспертов, которые быстро находят европейский аналог запчасти и заказывают их. Говорят, за год ни одной полностью оригинальной запчасти не попалось. Вот как: китайский автопром сам по себе, бойкие «дистрибьюторы» и «дилеры» сами по себе, а бедолаги водители и механики сами по себе. А так – все хорошо.

ФотонАльфаот компании«Ирито»

Двухосный «КрАЗ» все еще остаетсяэкзотикой

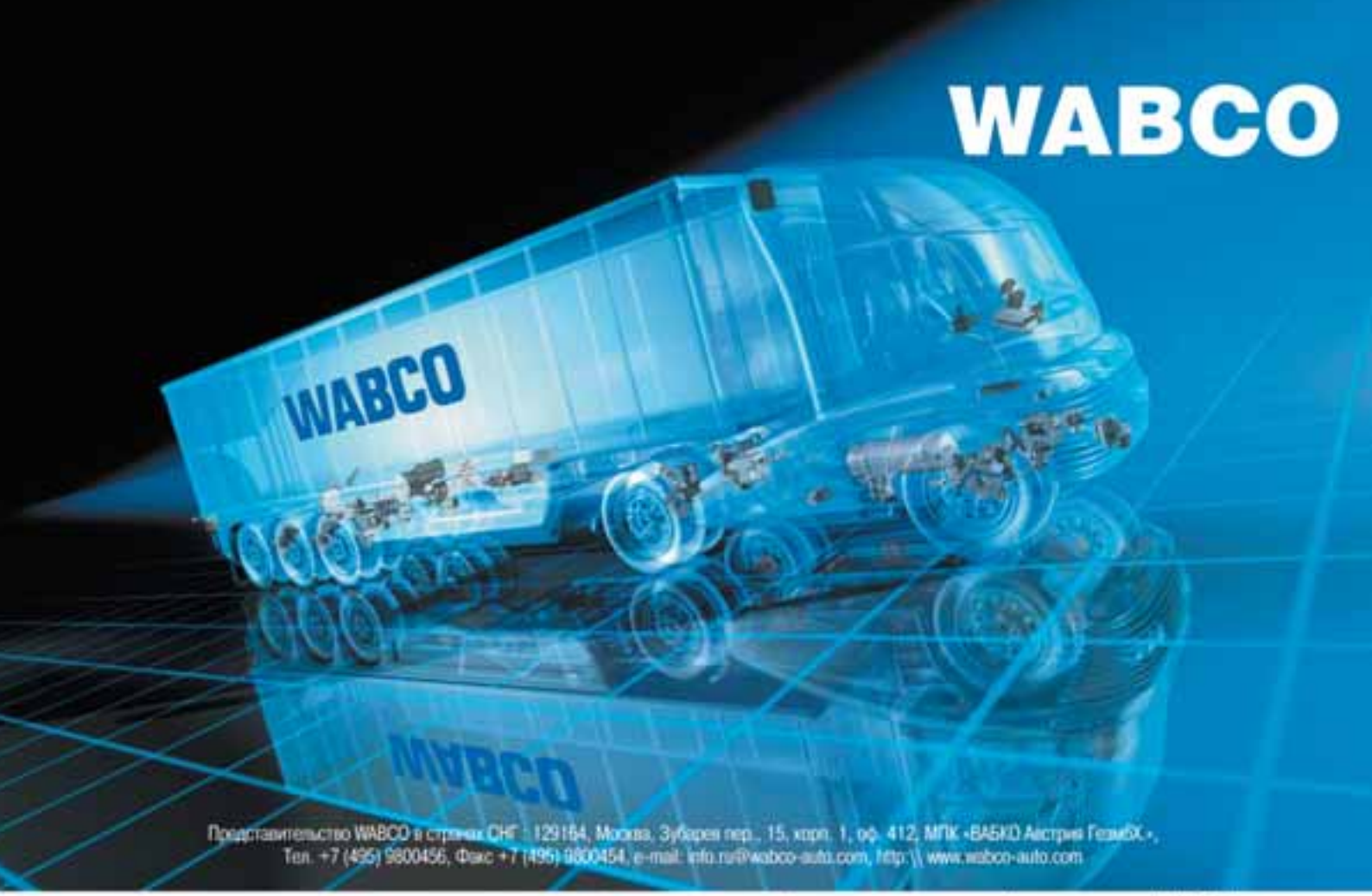
Семейство автомобилей «Урал» с новыми кабинами

КамАЗ-53082 – премьера МИМС-2007

«Непрофильное» событие

Нельзя сказать, что отечественные автозаводы ничего не предпринимают для улучшения ситуации на рынке. Кажется, совсем недавно состоялась премьера камского среднетоннажника КамАЗ-5308, и вот в этом семействе появилась оригинальная новинка. 12-тонный трехосный бортовой автомобиль КамАЗ-53082 с колесной формулой 6x2 предназначен для работы в составе автопоезда полной массой 34 т. Для этого будет использоваться двухосный прицеп полной массой 14 т. Двигатель Cummins мощностью 285 л.с., отвечающий требованиям норм Евро-3, кабина со спальным местом, максимальная скорость до 100 км/час должны обеспечить новому автомобилю хороший спрос у российских транспортников.

Вообще же, российский рынок коммерческого транспорта все активнее начинает интересоваться грузовыми автомобилями и фургонами полной массой 6 – 7 т. Именно с этой активностью было связано одно из важнейших событий на салоне. Компании IVECO и «Самотлор-НН» объявили о создании в Нижнем



Представительство WABCO в Северо-Западном регионе России:
191119, Санкт-Петербург, наб. Обводного канала, 93А
Тел. +7 (812) 702-4226, факс +7 (812) 702-4229
E-mail: alexei.sedykh@wabco-auto.com

Представительство WABCO на Украине:
04073, Киев, Московский Проспект, 6, оф. 305
Тел. /Факс:+38(044) 464 46 56
E-mail: info.ua@wabco-auto.com

Представительство WABCO в Беларуси:
220070, Минск, ул. Переходная 64, комната 7
Тел/факс: +375 17 295 69 18
E-mail: victor.vaitsekhovich@wabco-auto.com

Представительство WABCO в Южном регионе:
Моб. тел: +7 (918) 554 4149; факс. +7 (863) 299 42 53
E-mail: alexey.chistyakov@wabco-auto.com

Представитель WABCO в Сибирском и Дальневосточном регионах:
Моб. тел: +7 (383) 214 59 94; факс +7 (383) 334 52 40
E-mail: dmitry.biletskiy@wabco-auto.com

Дилеры

РОССИЯ

1.	Москва	**Йост Рус**, Тел/факс: 007(495) 737 0619	
2.	Москва	**Глобал Трак Сервис**, Тел/факс: 007 (495) 739 62 17	
3.	Москва	**Интердеталь**, Тел/факс: 007 (495) 2680380	
	Челябинск (филиал)	**Синегорье-Авто**, Тел: 007 (3517) 280330, Тел/Факс: 007 3517 280980	
4.	Москва	**Кармин Автогруз**, Тел: 007 (495) 7769043, факс: 007(495) 2215783	
5.	Москва	**Лорри Лайн**, Тел/факс: 007 (495) 1013606, 4403000	
	Нижний Новгород (филиал)	**Автомаркет НН**, Тел/факс: (8312) 964658	
	Казань (филиал)	**Лорри Лайн Казань**, Тел/факс: 007 (843) 5707963	
6.	Москва	**ЮАГ**, Тел/факс: 007 (495) 5145580;	
	Московская обл. (филиал)	**ЮАГ**, Тел/факс: 007 (495) 5408098, (903) 5686207	
7.	Москва	**Трак Моторс**, Тел: 007 (495) 5401067	
8.	Московская обл.	**Универс**, Тел: 007 (495) 9806230, 9806231	
	Белгород	**Универс**, Тел: 007 (4722) 346253	
10.	С-Петербург	**Грузавто**, Тел: 007 (812) 3369510	
	Великий Новгород (филиал)	**Автоплюс**, Тел: 007 (8162) 627796	
	Оренбург (филиал)	**Орентрак**, Тел:007 (3532) 991852, 991855	
	Самара (филиал)	**Орентрак**, Тел: 007 (8462) 164087	
	Иркутск (филиал)	**Сибавтогруз**, Тел: 007 (3952) 555731, 603404	
	Псков	**Тектранс**, Тел: 007 (8112) 623586	
11.	С-Петербург	**АО Колесо Фортуны**, Тел: 007 (812) 703 3200, Факс 007 (812) 703 3242	
	Тверь (филиал)	**АО Колесо Фортуны**, Тел: 007 (0822) 490692	
	Мурманск (филиал)	**АО Колесо Фортуны**, Тел: 007 (8152) 250710	
	Белгород	**Дальнобойщик**, Тел: 007 (4722) 358530	
	Тверская область	**Транзит-Сервис**, Тел: 007(48251)68116	
	Москва	**АО Смартэк**, Тел: 007 (495) 7875061	
12.	С-Петербург	**МВС-АВТО**, Тел: 007 (812) 3202847, Тел/Факс: 007 (812) 3202845;	
13.	С-Петербург	**Балткам**, Тел: 007(812) 3340310, 3276520	
	Ленинградская обл.(филиал)	**Балткам**, Тел: 007 (812) 3310494	
	Ленинградская обл.(филиал)	**Балткам**, Тел: 007(81375) 24607	
	Ленинградская обл.(филиал)	**Балткам**, Тел: 007(81371) 22541	
14.	Тверь	**Афекс Плюс**, Тел/факс: 007 (910) 648 41 44	
	Пермь (филиал)	**Афекс плюс Пермь**, Тел: 007(34273) 34091, (3422) 938220	
15.	Калининград	**ООО БТК**, Тел/факс: 007 (4012) 453294, 732008	
16.	Аксай	**Гомжина ИП**, Тел: 007 (86350) 55501	
17.	Ростов на Дону	**Росавто**, Тел: 007 (8632) 928880	
18.	Челябинск	**Коммерческий Транспорт**, Тел/факс: 007 (3512) 475051, 470309	
	Екатеринбург (филиал)	**Коммерческий Транспорт**, Тел: 007(343) 2902005	
	Курган (филиал)	**Коммерческий Транспорт**, Тел: 007 (908) 8274139, (922) 6790829	
19.	Набережные Челны	**АСП Мастер**, Тел: 007 (8552) 462730, 333640, 467930	
20.	Новосибирск	**Гермес**, Тел/факс: 007 (383)3566149,3566150	

Сервисные центры

РОССИЯ

1.	Москва	**Интертрансэкспедиция**, Тел. 007 (495) 3572036, 3568111	ABS, ECAS, EPS
2.	С-Петербург	**МКС-Сервис**, Тел. 007 (812) 5678248	ABS, ECAS, EBS
3.	Калининград	**Себейкин**, Тел./факс: 007 (4012) 453294	ABS, ECAS, EBS
4.	Московская обл.	**Глобал Трак Сервис**, Тел/Факс: 007 (095) 5352626	ABS, ECAS, EBS
5.	Челябинск	**Коммерческий Транспорт**, Тел. 007 (3512) 317777, 515257	ABS, ECAS, EBS

Сервисные станции

РОССИЯ

1.	Москва	**Автокила СТК**, Тел. 007 (495) 232 91 00	Отечественные автомобили
2.	Москва	**Ростехно**, Тел 007 (495) 6592427, 6592409	ABS, ECAS,EBS
3.	Москва	**Трансервис 36**, Тел/факс 007 (495) 4904941, 4905788	ABS, ECAS, EBS
4.	Московская обл.	**АЗР Балашиха**, Тел. 007 (495) 5218291, 5244698	ABS
5.	Московская обл.	**Интертранссервис**, Тел/факс 007 (495) 5496690, 5496672	ABS
6.	Московская обл.	**Полярная Звезда**, Тел/факс 007 (495) 9941127, 9941345	ABS, ECAS, EBS
7.	Московская обл.	**Симекс Сервис**, Тел 007 (495) 7306891/92/93/94	Отечественные автомобили
8.	Московская обл.	**Скания Сервис**, Тел. 007 (495) 7875001, Факс (495) 7875003	ABS, ECAS, EBS
9.	Московская обл.	**Скан Юго Восток**, Тел 007 (495) 5038344, 5590137	ABS, ECAS, EBS
10.	Московская обл.	**Трансервис**, Тел 007 (495) 5589007, 7619200	ABS, ECAS, EBS
11.	С-Петербург	**Испытатель**, Тел. 007 (812) 2267519; 2258711	ABS, ECAS, EBS
12.	С-Петербург	**Парнас Автокомплекс**, Тел.007 (812) 4490589, 4490584	ABS, ECAS, EBS
13.	С-Петербург	**Совавто Санкт-Петербург**, Тел.007 (812) 7002550, 3800232	ABS, ECAS, EBS, Прицепы
14.	С-Петербург	**Кварта**, Тел: 007 (812) 4480615, Факс: 007 (812) 4480614	ABS, ECAS, EBS, Прицепы
15.	С-Петербург	**Питертранцентер**, Тел: 007 (812) 3264681	ABS, ECAS, EBS, Прицепы
16.	С-Петербург	**МАН Автомобили Россия**, Тел. 007 (812) 4495252	ABS, ECAS, EBS, Прицепы
17.	Ленинградская обл.	**Петроскан (Сертолово)**, Тел. 007 (812) 5938090, 5938088	ABS, ECAS, EBS, Прицепы
18.	Ленинградская обл.	**Ковчег**, Тел.007 (812) 9898500, 9813300	ABS, ECAS, EBS
19.	Волгоград	**Интеравтосервис**, Тел 007 (8442)745288	ABS, ECAS, EBS
20.	Новгородская обл.	**АС**, Тел/факс 007 (81666) 51487, 51298	ABS, EBS, ECAS
21.	Пермская обл.	**Бизнесс – Транс**, Тел 007 (34273) 34291, (3422) 938220	ABS, ECAS, EBS
22.	Тверская обл.	**Бенцингер**, Тел 007 (4822) 384824	ABS, ECAS, EBS
23.	Минеральные Воды	**Совтрансавто Сервис - Мин Воды**, Тел. 007 (86531) 51355, 51752	ABS
24.	Минеральные Воды	**Кавказ Автосервис**, Тел. 007 (87922) 50640	ABS, ECAS, EBS
25.	Смоленск	**Транзит**, Тел 007 (4812) 417554,417572	ABS, ECAS, EBS
26.	Ростовская обл.	**Совтрансавто–Аксай**, Тел. 007 (86350) 54945, 54942	ABS, ECAS, EBS
27.	Ростовская обл.	**Транс-Абсолют**, Тел 007 (86350)55156, 55233	ABS, ECAS, EBS
28.	Краснодарский край	**Кубань Скан**, Тел: 007 (86162) 61393, 61540	ABS, ECAS
29.	Н. Новгород	**Трансинвест - НН**, Тел. 007 (8312) 604184, 665460	ABS, ECAS
30.	Н. Новгород	**Техпорт**, Тел. 007 (920) 2501321	ABS, ECAS, EBS
31.	Н. Новгород	**Тиропанефтранс**, Тел. 007 (8312) 759833, 759832, 759831	ABS, ECAS, EBS, Прицепы
32.	Екатеринбург	**Уралэкосервистранс**, Тел./факс 007 (343) 3452404	ABS, ECAS, EBS
33.	Владивосток	**Волвладсервис**, Тел: 007 (4232)381303	ABS, ECAS, EBS
34.	Воронеж	**ASS**, Тел: 007 (4732) 205286, 402286	ABS, ECAS, EBS
35.	Ижевск	**Транмастер**, Тел: 007 (3412) 540898, 563177	ABS, ECAS, EBS
36.	Челябинск	**Ремонт 93**, Тел: 007 (351) 7257958, 7911670	ABS, ECAS, EBS
37.	Омск	**Евросиб Трак**, Тел: 007 (3812) 260233	ABS, ECAS, EBS
38.	Ярославль	**МАЗсервис**, Тел: 007 (4852) 721874	ABS, ECAS, EBS
39.	Великий Новгород	**НБИ Транспорт Сервис**, Тел: 007 (8162) 186836	ABS, ECAS, EBS
40.	Иркутск	**СибАвтоГруз**, Тел: 007 (3952) 555774	ABS, ECAS, EBS
41.	Тольятти	**АМТ-Сервис**, Тел: 007 (8482) 635876, 635224	ABS, ECAS, EBS
42.	Липецк	**Автодеталь**, Тел: 007 (4742) 433161, 433342	ABS, ECAS, EBS

Iveco с берегов Волги

Новгороде совместного предприятия по выпуску широкой гаммы автомобилей на базе популярной модели Daily. Среди наиболее востребованных версий – маршрутное такси с системой погрузки инвалидных кресел-колясок, автомобиль скорой медицинской помощи, несколько типов фургонов, эвакуатор. Всех их можно было увидеть на стенде, одном из самых насыщенных на салоне.

Самосвалы – практически самые востребованные среди коммерческого транспорта, не удивительно, что их можно было увидеть на стендах

основных игроков рынка. Так, «Урал» показал 20-тонную модель 63685 и 25-тонную машину 6563. Свой 25-тонник показали минчане. Модель 6516А8-321 предназначена для работы, как на дорогах общего пользования, так и на строительных площадках.

400-сильный ярославский дизель, мощная рама типа «лонжерон в лонжероне» и возможность использования передних и задних тележек повышенной грузоподъемности позволяют увеличить массу грунта и строительных материалов, перевозимого в кузове объемом 21 куб.м., до 33 т.

Слов нет, МИМС – событие для компаний, работающих в области коммерческого транспорта, так сказать, «непрофильное». Но трудно было не откликнуться на приглашение Оргкомитета принять участие в «новоселье» в третьем павильоне. Приехали, показали свои новинки и правильно сделали. Все же, в основе своей отечественные автомобили во многом превосходят «восточных братьев» европейских автогигантов.

Грузовики Ford Cargo все чаще появляются на российскихдорогах

Шасси «Урал 4320-20» предназначено для работы в нефтегазовой отрасли

Праздник в райском уголке

Текст и фото Леонид Круглов

«Суперпляж» в московском районе Крылатское – один из самых престижных уголков отдыха в городе. Здесь можно покататься на водном велосипеде, поиграть в волейбол, вдоволь поплавать. Но вот увидеть на лужайке сразу три грузовика, да еще и новенький автобус в придачу – такого здесь еще не было.

Не было, пока компания «МАН Автомобили Россия» не облюбовала этот райский уголок для празднования своего 10-летнего юбилея.

На праздник положено делать подарки, но в данном случае сами виновники торжества приготовили подарок не только всем гостям, но и российским автотранспортникам. В практике мирового автопрома еще не было случая, чтобы одновременно с мировой премьерой нового автомобиля она же, день в день, прошла и в Москве. Решение, принятое руководством компании MAN и П. Г. Нильсоном, было однозначным, и вот на лужайке «Суперпляжа» появились два новых тягача – TG-X и TG-S. Компанию им составил автобус MAN Lion's, также ставший российским дебютантом...

Выступая перед гостями, П. Г., как все называют г-на П-Г. Нильсона, рассказал о больших планах, стоящих перед компанией, и о том, какими силами ее коллектив будет добиваться поставленных целей.

Под аплодисменты участников праздника были названы имен старейших работников компании, среди которых и человек, первым переступивший порог офиса – Ирина Скворцова. Все выступавшие вспоминали, как компания «МАН Автомобили Россия» год за годом набирала обороты, стремительно завоевывая позиции лидера российского рынка коммерческого транспорта.

Дебютанты на лужайке крылатскогопляжа

П.Г. - у капитана есть все основания быть довольным своей командой

Череда поздравлений была прервана еще одним сюрпризом, подготовленным юбиляром. Перед гостями предстал новый тягач TG-X V8, самый мощный и новый автомобиль такого класса в Европе. Наиболее любопытные успели заметить на нем, как и на двух других автомобилях, уже российские номера. Дело в том, что буквально на следующий день после презентации он во главе колонны автомобилей MAN стартовал с Васильевского спуска у стен московского Кремля в супермарафон к берегам Тихого океана. Расстояние от Москвы до Владивостока более 9700 км, и этот путь автомобилям предстоит пройти в оба конца.

До позднего вечера звучала музыка, поздравительные тосты и шутки многочисленных гостей, среди которых были дилеры и партнеры компании, представители деловых кругов, пресса. У компании «МАН Автомобили Россия» много друзей.

[ЮБИЛЕЙ]

110 лет и один день

Текст и фото Любовь Ильина

Второй век компания Tatra выпускает грузовые автомобили, предназначенные для работы в самых тяжелых дорожных и климатических условиях. Более полувека они работают в Забайкалье, Сибири, Заполярье. Там, где не каждый автомобиль продержится хотя бы два сезона

Всякий раз, бывая в Копршивнице, я старалась попасть на испытательный полигон. Как на любой автомобильной компании, здесь он святая святых. Сама процедура получения допуска, возможность одной из первых увидеть новинку – все это окутано какой-то тайной и создает ту атмосферу сопричастности к чему-то необычному, за что я люблю свою профессию.

Однако, на этот раз все обстояло совсем наоборот – ворота полигона были широко распахнуты, на площадке, где обычно стоит подготовленная к тест-драйву одна, реже – две машины стояло два десятка разнообразных и разноцветных автомобилей, между которыми неторопливо ходило несколько десятков зрителей.

Повод для такого гостеприимства был более чем достойный – компания Tatra отмечала свой 110-летний юбилей. Правда, этот юбилей связан с появлением легкового автомобиля, первый грузовик появился в Копршивнице годом позже – в 1898 г. Но, тем не менее, юбилей – есть юбилей, тем более, что это было первое официальное представление Роналда Адамса широкой публике в качестве Председателя совета директоров компании Tatra.

Именно со встречи с руководством, новым руководством компании Tatra, начался юбилейный день.

Для Роналда Адамса это была уже вторая встреча с моими коллегами (первая состоялась на выставке СТТ-2007), а для Технического директора Мирослава Кржизека и Директора по продажам Иржи Полмана это была не только первая встреча с российскими журналистами, но и вообще первая пресс-конференция. Оба они появились в

Новое руководство компанииTatra–М. Кржизек,Р.Адамси И. Полман

Седельный тягач семейства TerrNo

И это тоже представитель семейства TerrNo

Полноприводный двухосный TerrNo пригодится и на стройке, и в сельскомхозяйстве

ШассиForce5x5 предназначенодля монтажаустановок залпового огня

Jamal отлично знакомроссийским строителям

компании недавно, и им, как членам новой команды, предстоит сделать много.

Благодаря авторитету Роналда Адамса в американских деловых кругах, компания получила довольно крупные заказы американской армии, которые заметно поправили финансовое положение фирмы. Затем последовали инвестиции в размере 28 млн. долл. На развитие новых технологий, которые позволят компании расширить модельный ряд и получить новые заказы.

Что же касается присутствия компании Tatra на российском рынке, то и Р. Адамс, и И. Полман считают это одной из основных целей компании на ближайшие годы. Чтобы укрепить свои позиции на нем и улучшить конкурентоспособность автомобилей, в компании завершается подготовка нового, традиционного для философии компании V-образного двигателя воздушного охлаждения по нормам Евро-4. А не за горами постановка на конвейер двигателя Евро-5 и полным ходом идет проектирование двигателя Евро-6.

Спустя пару часов мы смогли познакомиться с новинками компании на знаменитом полигоне Копршивнице. Праздничный день начался с выставки новинок компании, причем, в их ряду были и армейские автомобили, которые показываются «на людях» крайне редко.

Но самым популярным оказался, конечно же, «род» TerrNo. Он объединяет грузовые автомобили гражданского назначения – бортовые грузовики, тягачи, самосвалы, шасси. На полигоне стоял десяток машин, среди которых выделялся самосвалы T815-230S25 28 325 6x6.2/341 с двигателем мощностью 400 л.с. и грузоподъемностью 16,4 т. и

T815-230S24 33 325 6x6.2/34A грузоподъемностью 19 т. Многочисленное семейство седельных тягачей представляли модели T815-220R45 19 280 4x4.2/373 и T815-230R25 28 325 6x6.2/341. Семитонный полноприводный автомобиль T815-2LOR42 17 242 4x4.1R.411 и десятитонный

грузовик T815-21ER45 17 230 4x4.1/55T замыкали ряд TerrNo.

«Капотники» представлял 26-тонный самосвал Jamal T163, который и завершал экспозицию обычных автомобилей.

«Обычных» потому, что остальная часть выставки была окрашена в защитные цвета. Tatra всегда была сильная армейскими машинами. Не так давно на ее шасси выпускали дальнобойные артиллеристские системы Dana и Zuzana. На полигоне было много разного из современной армейской истории компании - и Armax, и Force, и T815-7. Если четырехосные шасси Armax можно с одинаковым успехом использовать и для монтажа бетоносмесителя, и установки залпового огня, то шасси 5x5 и уж тем более 6x6 предназначены только под установку вооружения, в том числе и ракетного.

Пока зрители тренировались в заездах на унитазах и квадроциклах, кружили над городом на вертолетах, немногочисленный журналистский корпус упражнялся в управлении большегрузной техникой, благо полигон в Копршивнице – один из лучших в Европе, и здесь есть, где развернуться.

Среди тех, кто с удовольствием предоставлял свой автомобиль на «растерзание» журналистам был и давний мой знакомый – многократный участник и призер Дакара Томаш Томичек. Сколько раз встречалась я с ним и здесь, на полигоне, и в Брно на салонах Autotec, все время поражалась его оптимизмом и буквально вечной молодостью. Вот и теперь после пары кругов по проселкам полигона мы ненадолго предались приятным воспоминаниям, связанным с нашей последней встречей в прошлом году в Брно.

Седельник Armax может перевозить контейнеры с армейскими грузами

T815-7 может перевозить и РЛС и ракетные комплексы

Одна из самыхпопулярных самосвальных версийсемейства TerrNo

Второй век компания Tatra выпускает грузовые автомобили, предназначенные для работы в самых тяжелых дорожных и климатических условиях. Более полувека они работают в Забайкалье, Сибири, Заполярье. Там, где не каждый автомобиль продержится хотя бы два сезона. Кстати, печальный опыт уже был – выдержали не все. А «Татры» выдерживают.

Три новичка на дорогах Баварии

Текст и фото Леонид Круглов

MAN
V8
MAN

Тягачи TGX V8 на линейке готовности

Холгер Коос у первой модели TGX V8

В середине сентября, выдавшегося, по словам старожилов, довольно прохладным, более двухсот журналистов собрались в Мюнхене, чтобы познакомиться с новинками немецкой автомобилестроительной компании MAN Nutzfahrzeuge Group. Стомиллионные инвестиции компании, многолетний труд конструкторов, инженеров и дизайнеров материализовались в новые автомобили, которым уже скоро предстоит начать трудиться и на российских дорогах.

Истина - посередине

К новым автомобилям можно подходить с разными мерками. Можно утверждать, что это глубоко модернизированная модель TGA, а можно говорить о полностью самостоятельных разработках. Истина, скорее всего, лежит посередине. Без традиций семейства TGA создать новые модельные ряды было бы крайне сложно, вместе с тем, объем новых узлов и агрегатов достаточно велик для того, чтобы говорить о совершенно новых моделях.

Прежде всего, новые модели заметно отличаются внешне, и на это делается основной упор, когда заходит речь об их особенностях. Рассказать о них я попросил человека, который имеет непосредственное отношение к их разработке. Мой собеседник – Холгер Коос, начальник Отдела дизайна тяжелых грузовиков компании MAN.

- Готовясь к появлению модельного ряда TGS/TGX, мы решили основываться в нашей работе на пожеланиях наших заказчиков – тех, кто постоянно находится в кабинах наших машин. Мы разослали подробную анкету, по результатам анализа которой и определили направления модернизации.

Прежде всего, мы решили изменить внешний облик автомобиля. Он должен был стать более динамичным, с ярко выраженными аэродинамическими линиями. В новых моделях отсутствует традиционная облицовка радиатора с

мощной решеткой. Ей на смену пришла панель с расположенной на ней эмблемой компании.

Надо сказать, что это не просто панель. Она, по сути, представляет собой направляющую, которая обеспечивает приток воздуха к радиатору. Заново проектируя переднюю панель, мы одновременно полностью изменили систему подачи охлаждающего воздуха, который пошел двумя мощными потоками в верхней части радиатора и под передним бампером. В результате, несмотря на исчезновение большой решетки, объем подаваемого воздуха увеличился на 15%. Нормальный режим охлаждения двигателя обеспечило смещение радиатора вниз по сравнению с моделью TGA.

Вместе с тем, готовя новый стиль кабин, мы старались максимально сохранить преемственность дизайна и узнаваемость наших автомобилей. Боковые панели кабины выглядят почти нетронутыми. Почти. Но только увеличение радиуса скругления передних боковых граней на несколько процентов улучшило аэродинамику автомобиля.

Интерьер кабины

Действительно, внешне представители нового семейства выглядят совершенно иначе. Однако, не утратив при этом узнаваемые и характерные родовые черты. Если внешне удалось многое сохранить еще от предшественников с индексом 2000, то интерьер кабины просто создан заново. Над ним дизайнеры работали почти 3 года.

- Да, решение изменить интерьер было принято Советом директоров компании еще в 2004 году. В двух словах его суть сводится к созданию большого свободного пространства, высвобождения водителя из замкнутого отсека, как это сделано на некоторых моделях других компаний. Интересно, что если при разработке внешнего стиля было рассмотрено более 100 (!) вариантов, то концепция нового интерьера была утверждена с первого раза. Она построена на принципе горизонтального членения больших плоскостей панели приборов, обивки дверей и стен. Как вы могли заметить, это членение усилено применением различных тонов окраски поверхностей каждого «яруса», проходящего по всей кабине. Их три и они предназначены для размещения основного и вспомогательного оснащения кабины. Нижний ярус – это емкости для хранения личных вещей, холодильник. Средний ярус – закрывающиеся панели для доступа к проводам, электронике, системам управления. Верхний ярус – панель приборов и органы управления автомобилем.

Давая задание на проектирование нового интерьера, Совет директоров поставил перед нами задачу использовать только лучшие, обязательно мягкие и «теплые» отделочные материалы для органов

Обилие хрома явно «к лицу» новому тягачу

Скорость 100 км/час – непредел для автопоезда массой 44 т

Для теста подготовили несколькобортовых полуприцепов Kogel, Shnitz, цистерны и самосвальные платформы

управления и узлов, к которым прикасаются руки водителя или пассажира.

Мы также использовали результаты анкетирования, и в случае с интерьером они оказались курьезными. Ровно 50% опрошенных категорически потребовали убрать с центральной консоли держатель стаканов, который, по их мнению, лишь расслабляет водителя. И ровно 50% респондентов столь же категорически потребовали, ни при каких условиях не трогать этот же самый держатель. Как же поступить? Очень просто – мы изменили форму полочки для держателя, а его сделали в виде вкладыша. Кто хочет – ставит, кто не хочет – убирает. А полочка-то для всяких мелочей остается!

Вообще же, работая над новой кабиной, мы старались максимально увеличить объем различных ящиков, полочек, контейнеров, чтобы водитель мог сам для себя организовывать рабочее и жилое пространство.

Интересные решения

Даже кратковременное пребывание в кабине позволяет убедиться в том, насколько грамотно и рационально проработан интерьер. Кто-то в шутку сказал, что кабина TGX – «дальнобойная» версия BMW. Холгер Коос однозначно утверждает, что легкового «прототипа» не было, было лишь задание Совета директоров максимально приблизить уровень комфорта кабины к салону легкового автомобиля.

С проблемой комфорта связано и еще одно решение внешнего стиля. Кронштейны крепления боковых зеркал переставлены буквально на несколько миллиметров, но это позволило значительно снизить уровень внешних шумов, а улучшенная звукоизоляция двигателя дополнила результат, и теперь в кабине можно спокойно разговаривать, не повышая голоса.

Я не спроста начал рассказ о новинках именно с кабины. Во-первых, именно в интерьере проявляется вся степень заботы о человеке за рулем. Во-вторых, по большому счету, в автомобиле, как и в человеке, все должно быть прекрасно – и интерьер, и экстерьер, и динамика, и экономика.

Одновременно с проектированием новой кабины была заново разработана передняя подвеска и значительно изменена конструкция заднего моста. Конструкторы компании решили, что для работы на современных

первоклассных дорогах будет вполне достаточно однолистовых рессор, что позволило снизить вес подвески более, чем на 50 кг.

За счет изменения конструкции заднего моста удалось снизить его вес на 20 кг, при этом за счет изменения передаточного числа 1:15,2 против 1:17, он стал более динамичным, что сразу же отметили водители во время тестов на больших расстояниях.

Общее же снижение массы автомобиля за счет применения новой кабины, подвески и мостов достигло 150 кг, что в сочетании с улучшившейся аэродинамикой и общей динамикой дало 20-процентную экономию топлива.

В автомобилях применили еще несколько интересных решений. Например, для улучшения развесовки магистральных тягачей и некоторых шасси под специальное оборудование, ресиверы тормозной системы расположили за задней осью внутри рамы.

Оригинально решили новую систему освещения – угловые фары ближнего света позволяют осветить пространство, находящиеся как бы «за углом». Тем самым, обеспечена высокая безопасность при маневрировании на тесных городских улицах и в стесненных условиях складов.

Обращает на себя внимание наличие большого количества вспомогательных электронных систем, обеспечивающих высокую степень безопасности движения и автоматизации процессов управления автомобилем. Отметим серийное применение системы ESP (Electronic stability program), ARS (Active roll stabilization), LGS (line guard system), ACC (Adaptive cruise control) и ряд других. В соответствии с требованиями правил ECE R-29 кабины автомобилей TGS и TGX оборудованы системами контроля безопасной дистанции до впереди идущего автомобиля. Анализируя скорости движения обеих автомобилей, она не позволяет приблизиться к идущему впереди автомобилю на расстояние, превышающее тормозной путь в случае экстренного торможения. Система автоматически включается при достижении скорости более 30 км/час и предупреждает водителя громким звуковым сигналом о возможности возникновения критической ситуации.

Тест-драйв

Во время тест-драйва в условиях движения по автостраде в плотном потоке водитель-испытатель несколько раз пробовал «загнать» наш автопоезд в опасную зону, но каждый раз срабатывал звуковой сигнал и система подтормаживания машины.

Не менее интересна, но, к сожалению, пока мало пригодная в условиях российского бездорожья система LGS, которая не только четко удерживает автомобиль в заданном ряду, но и предупреждает водителя, засыпающего за рулем. Принцип ее действия достаточно прост – два датчика «считывают» полосы разметки справа и слева от автомобиля, удерживая его точно по центру ряда. Стоит совершить резкий маневр или на долю секунды потерять контроль над автомобилем, который неизбежно начнет вилять, как система подаст сигнал и обеспечит снижение скорости. Для ее надежной работы необходимо наличие четко видимой разметки, а с этим у нас, как вы понимаете, большие проблемы. Пока еще трудно поверить, что жизнь водителя напрямую связана с е качеством. А то еще, не дай Бог, придется чистить дороги зимой, а это уже и вовсе из области фантастики.

Бортовые автомобили и седельные тягачи семейства TGS рассчитаны на работу на дорогах всех категорий при короткой и средней протяженности маршрутов. Шасси этого семейства предназначены, прежде всего, для установки специального и строительного оборудования, фургонов, цистерн и самосвальных кузовов с одно- или трехсторонней разгрузкой.

Тягач TGX V8 с 44-тонным полуприцепом

Автомобили могут поставляться с рядными шестицилиндровыми дизельными двигателями Евро 4 мощностью 320, 360, 400 или 440 л.с. серии D2066 (объемом 10,5 л) или 480 л.с. серии D2666 объемом 12,4 л. 540-сильный двигатель D2666 поставляется только в версии Евро-5.

Требования норм Евро-4 реализуются применением системы EGR в сочетании с новым фильтром PM-Kat. Для достижения требований норм Евро-5 используется система SCR с реагентом AdBlue. Кстати, шасси, предназначенный для оборудования, имеющего собственный силовой агрегат, также отвечающий требованиям норм Евро-5, предусмотрена установка отдельного бака для реагента.

У автомобилей, предназначенных для работы на строительных площадках, есть и еще одна отличительная особенность. На них устанавливается упрощенный, зато более мощный передний бампер, а фары опущены заметно ниже по сравнению с дорожной версией.

Заказчикам предлагаются на выбор три типа кабин – L, LX или M, отличающиеся внутренней высотой (1385 или 1665 мм) и длиной (1770 или 2145 мм). «Дневная» кабина M не имеет спального места, а кабины серии L отличаются наличием одного или двух спальных мест.

Автомобили выпускаются с различным количеством осей – от двух до четырех – и широким выбором комбинации ведущих и управляемых осей.

Седельные тягачи семейства TGX относятся к автомобилям, предназначенным для работы на дальних сверхдальних международных маршрутах. Исходя из предназначения машин, они могут поставляться с комфортабельными кабинами XL, XLX или XXL, оборудованными, соответственно, одним или двумя спальными местами. Все они имеют одинаковую внутреннюю длину (2145 мм), но отличаются высотой (1560, 1857 или 2100 мм).

Г-н Шелер охотно отвечал на вопросы журналистов со всей Европы

Двигатели

Линейка двигателей выглядит более внушительно. В нее входят 3 двигателя серии D2066 мощностью 360, 400 или 440 л.с., два – серии D2676 мощностью 480 или 540 л.с. и V-образный восьмицилиндровый шестнадцатилитровый гигант D2868 мощностью 680 л.с!

Прежде, чем познакомиться с ним ближе, отметим, четыре дизеля отвечают требованиям норм Евро-4, а два последних – Евро-5.

Говоря о новом двигателе, прежде всего, отметим, что на сегодня это самый мощный в Европе серийно выпускаемый двигатель для грузовых автомобилей. Кроме мощности, он отличается и большим крутящим моментом, превышающим 3000 Нм. в диапазоне от 1150 до 1450 об/мин. Новый двигатель с его 680 «лошадьми» обладает огромным запасом мощности – при движении со скоростью более 80 км/час с полным грузом по дороге международного уровня, он едва «раскручивается» до 1100 об/мин. По сообщению компании MAN, он может устанавливаться на тяжелые седельные и балластные тягачи для работы в составе автопоездов полной массой до 250 т.

Седельный тягач, предназначенный для работы в составе автопоезда полной массой до 60 т, оснащенный этим двигателем, и кабиной XXL с двумя спальными местами, получил индекс TGX V8. Двигатель комплектуется 12-скоростной автоматической коробкой передач TipMatic.

Серийное производство новых двигателей завершило семилетний период проектирования, сборки и испытаний большой серии опытных образцов. В 2002 г было подписано соглашение с компанией Liebherr о начале совместного производства основных узлов и агрегатов будущего двигателя, а, начиная с 2006 г, опытные образцы этого моторы были показаны на нескольких выставках.

Член Совета директоров компании MAN г. Шеллер оценивает европейский рынок магистральных тягачей с двигателями мощностью более 600-620 л.с. в 2 тыс. шт. Чтобы обеспечить себе 20% этого рынка, как это планирует компания MAN, ей необходимо выпускать по 400 машин ежегодно. Между тем, по некоторым сведениям, в планах компании «MAH Автомобили Россия» уже в ближайшее время договориться о поставке в Россию ста машин TGX V8.

100%
Trucknology®

www.man-mn.ru

Филиал ООО «МАН Автомобили Россия»

Приглашает к сотрудничеству по оптовой продаже запасных частей в Северо-Западном регионе РФ.

прямой телефон
+7 (812) 449 52 52
оптовая продажа запчастей
+7 (812) 932 19 93

MAN

Соответствует оригиналу

Сколько сегодня в Санкт-Петербурге сохранилось легендарных МАЗ-200? Давайте посчитаем.

Текст и фото Евгений Нифашев

Уникальный и весьма редкий по нынешнимвременам грузовик не просто находу,авыполняет тяжелую рутинную работу

Сколько сегодня в Санкт-Петербурге сохранилось легендарных МАЗ-200? Давайте посчитаем. Первый самосвал, уже как памятник, стоит на постаменте на территории одного из старейших автотранспортных предприятий города. Другой, в модификации пожарного автомобиля, пылится в ангаре, наряду с другими авторарите тами, в ожидании завершения строительства Национального Автомобильного музея Санкт-Петербурга. И, как будто, все. Даже в обширной коллекции «автореквизита» киностудии «Ленфильм» не сохранилось «живых» МАЗов-200.

Живой и аутентичный

Но, как это ни странно, обнаружилась еще одна машина. Более того – на ходу, в хорошем техническом состоянии и даже в «аутентичном» виде (то есть – полностью соответствуя заводскому оригиналу)! Автор этих строк, увидев «двухсотый» на одной из оживленных магистралей Питера (по которой разрешено движение грузового автотранспорта), едва поверил своим глазам. Госномер машины удалось запомнить – и позже не составило особого труда «вычислить» уникальный грузовик.

Оказалось, что Михаил Скачков успешно использует МАЗ-200 в качестве рабочего тягача с прицепом-шаландой для перевозки металлолома. Уникальный и весьма редкий по нынешним временам грузовик не просто на ходу, а выполняет тяжелую рутинную работу!

Несмотря на то, что грузовик используется как рабочая машина на каждый день, переделки на нем минимальны: добавлено лишь то оборудование, которое обеспечивает более-менее приемлемую эргономику работы водителя и средства по обеспечению безопасности в современных дорожных условиях. Это - раздельные кресла-сиденья (водительское – от польского легкого фургона «Жук», пассажирское – от «Москвича-412»); подрулевой рычажок управления наружным светом и указателями поворотов от «Волги-31029» (слева на рулевой колонке), кнопка включения «аварийки», несколько дополнительных контрольных лампочек-«глазков» (классический дизайн которых не меняется с того времени, когда МАЗ-200 серийно выпускался) и вытяжных кнопок-выключателей, большие панорамные зеркала заднего вида, задние фонари-блоки от КАМАЗа и «тройственные» габаритные огни на крыше кабины, современный электроомыватель под капотом для ветровых стекол кабины и еще так, по мелочам. В остальном

же – на 90% соответствует оригиналу.

Даже передняя светотехника осталась полностью без изменений, и сохранились совсем малюсенькие «дворники» на раздельных ветровых стеклах кабины. Имеются и родные конусообразные колпачковые гайки на подводках к тормозным ресиверам (они, кстати, устанавливаются до сих пор на железнодорожные автодрезины). Правда, под современный полуприцеп для удобства маневрирования пришлось на полметра укоротить раму в задней части.

Автомобиль из самых последних серий, выпуска 1964 года, однако приобретен в 1992-м… новым! Как так получилось? Очень просто: советские грузовики и джипы находятся на консервации в спецхранилищах Министерства обороны РФ. Например, кроме уже относительно современных ЗИЛ-130, 131; ГАЗ-52/53, 66; МАЗ-500; УРАЛ-375; КРАЗ-256; «козликов» и «буханок» марки УАЗ – есть еще ЗИЛы - «Колуны»(157) и «Захары»(164), и даже легендарные джипы-«газики» - ГАЗ-69! Вот среди этого «добра» и оказался герой нашего рассказа. Напомним читателю его «биографию».

Серийный грузовик

Отечественный грузовой автомобиль МАЗ-200 серийно выпускался с 1947 по 1965 год (до 1951 - ЯАЗ-200). От первоначально выпускавшегося ЯАЗ-200 внешние отличия заключались в иной решетке радиатора и в эмблеме зубра (вместо эмблемы медведя). Сам же ЯАЗ-200 являлся почти точной копией американского грузовика GMC-803, а двигатель ЯМЗ-М204 - копия двигателя GMC-4-71. Еще летом 1945 под маркой ЯАЗ-200 грузовик был показан в Кремле руководству страны.

Автомобиль из самых последних серий, выпуска 1964 года, однако приобретен в 1992-м… новым

Сохранились совсеммалюсенькие «дворники» на раздельныхветровых стеклах кабины

Грузовик по внешнимгабаритам кажется едва ли не меньше среднетоннажного «Газона»(ГАЗ-53или 3307)

Огромные корпуса головных фар вкупе с аккуратными «капельками» световых габаритов с указателями поворотов «в одном флаконе»

Широкие подножки кабины, за которыми, как бы уже под кабиной, располагаются оригинальные инструментальные металлические ящики-сундуки

«Семитонка» понравилась, и Правительство СССР приняло решение о серийном выпуске нового автомобиля в Ярославле. Осенью того же года вышло постановление о создании завода по производству тяжелых дизельных грузовиков в Минске – МАЗа.

Новое предприятие было образовано на месте автосборочного завода, который, согласно постановлению Правительства от 9 августа 1944 (всего через 6 дней после освобождения Минска от немецко-фашистских войск), должен был производить сборку армейских грузовиков «Студебеккер» и «Мак» из узлов, поступавших из США по ленд-лизу. До этого здесь были старые ремонтные мастерские. Оборудование для сборки американских автомобилей было получено с Горьковского автозавода. Уже в ноябре-декабре 1944-го первая сотня «минских американцев» отправилась на фронт, а в 1945-ом завод собрал еще 3300 американских машин. Осенью 1945-го в Минске началась подготовка к производству новых автомобилей: сюда был передан из Ярославля опытный образец грузовика ЯАЗ-200. Однако для страны, половина городов и сел которой лежали в руинах, более жизненно важным стал другой вариант этой машины.

В 1946-ом ярославцы разработали на базе грузовика шеститонный самосвал для перевозок сыпучих грузов и строительных растворов на строительных и дорожных работах ЯАЗ-205. От прототипа он унаследовал четырехцилиндровый двухтактный дизель ЯАЗ-204А с непосредственным впрыском и прямоточной продувкой, основой которого были те самые американские моторы GMC 4-71. Автомобиль оборудовали пятиступенчатой КПП Ярославского завода, пневматическим приводом тормозов, деревометаллической кабиной, дисковыми колесами вместо спицованных как на

оригинале. Шасси ЯАЗ-205 отличалось от шасси ЯАЗ-200 укороченными базой, рамой и карданными валами, а также отсутствием буксирного устройства. Таким образом, на Ярославском заводе с августа 1947 приступили к производству моделей ЯАЗ-200 и ЯАЗ-205, а в Минске первой машиной, вышедшей из ворот экспериментального цеха 1 ноября 1947, стал самосвал МАЗ-205. Первые 5 самосвалов приняли участие в праздничном параде 7 ноября 1947 года. МАЗ строился еще три года. В это время три четверти комплектующих агрегатов для МАЗ-205 поступали с ЯАЗа и других заводов страны.

До 1949 в Ярославле успели выпустить всего 103 самосвала ЯАЗ-205, но вскоре перешли на выпуск еще более мощных трехосных тяжеловозов ЯАЗ-210. А с пуском большинства цехов основного производства в 1950 г. в Минск стали переезжать многие ведущие специалисты из России, в частности один из создателей ЯАЗ-200 - Г.М. Кокин, который впоследствии стал первым Главным конструктором МАЗа. Тогда же в Минск перевели и все производство грузовиков ЯАЗ-200, где с февраля 1951 началось серийное производство автомобилей уже под маркой МАЗ-200. Уже в 1951 завод выпустил 25 тысяч «двухсотых» машин против 15 тысяч плановых. Как базовый тип МАЗ-200 просуществовал на конвейере до 31 декабря 1965, когда его сменили бескапотные машины знаменитого «пятисотого» семейства.

Впервые в отечественном автостроении на МАЗ-200 была применена пятиступенчатая коробка передач с синхронизаторами на четырех высших ступенях и ускоряющей передачей. В системе питания двигателя появился нагнетатель. Новинкой стал тахометр, устанавливаемый на приборной панели. МАЗ-200 оснащали однодисковым «сухим» сцеплением, тормозами с пневматическим приводом, рессорной зависимой подвеской всех колес с гидравлическими рычажными амортизаторами у переднего моста. Концы передних рессор соединялись с рамой не через пальцы со втулками, а через резиновые подушки. Шины — размером 12,00-20". А вот основной материал при изготовлении кабины

Щиток приборов — от среднетоннажного ГАЗ-51 с внешней подсветкой

Из-за полного отсутствияусилителя рулевогоуправления руль может выкручивать только физически очень сильный водитель

Четырехцилиндровый двухтактный дизель (ЯАЗ-204А), мощностью 120 «лошадок»

Для удобства маневрирования пришлось на полметра укоротить рамувзаднейчасти

го, имели васильковую или бежевую окраску.

Модификации

МАЗ-200П (1962-1965) отличался от обычного МАЗ-200 новым двигателем мод. ЯМЗ-236 (180 л.с.); МАЗ-200Д - шасси для установки специальных кузовов. На базе МАЗ-200 также были разработаны седельный тягач МАЗ-200В, лесовоз МАЗ-501, полноприводный грузовик МАЗ-502, самосвал МАЗ-205. Серийный седельный тягач МАЗ-200В (1952-1966). С 1962 по 1965 заводом выпускалась модификация МАЗ-200М, отличавшаяся более мощным двигателем ЯМЗ-236, и МАЗ-200Р также с двигателем ЯАЗ-236; и, кроме того - с гидроаппаратурой для управления опрокидыванием кузова самосвального полуприцепа МАЗ-5232В. Отличия МАЗ-200В от базового МАЗ-200 заключались в меньших габаритных размерах ввиду уменьшения заднего свеса (длина уменьшилась до 6495мм против 7620мм у МАЗ-200, колесная база оставлена прежней), за кабиной в специальной стойке располагались два запасных колеса, на раме - седельно-сцепное устройство. На базовые шасси монтировались также различные фургоны, краны, бетоносмесители. По заказу Министерства Обороны часть «двухсотых» производилась в полноприводном варианте - 4х4.

А теперь вернемся к «нашему» грузовику.

Подробности

Грузовик МАЗ-200 не только необычен по конструкции, но и весьма элегантен внешне. Небольшая кабинка с «квадратными» дверями и широкими подножками позади короткого капота, с обеих сторон выступающие круглые крылья передних колес. Причем, последние визуально как бы «приземляют» конструкцию передней части (кабины и капота) - поэтому тяжелый грузовик по внешним габаритам кажется едва ли не меньше среднетоннажного «Газона» (ГАЗ-53 или 3307)! А чего, например, стоят одни только рельефные накладные фигурки зубров с боков капота и огромные корпуса, словно домашние кастрюли, головных фар вкупе с аккуратными «капельками» световых габаритов с указателями поворотов «в одном флаконе»? А внутри

кабины, несмотря на её очевидную компактность и просто огромнейшую «баранку», не ощущается никакой стеснённости (в отличие от того же Газ-53), даже если водитель и пассажир в зимних одеждах. И даже уютно как-то.

Сама кабина деревянная с металлической листовой обшивкой и имеет «открытые» деревянные обрамления с внутренней стороны дверей по периметру опускных стекол! Щиток приборов – от среднетоннажного ГАЗ-51 с внешней подсветкой. Силовой агрегат - оригинальный, без каких-либо существенных переделок и вмешательства в его основную конструкцию. То есть - тот же четырехцилиндровый двухтактный дизель (ЯАЗ-204А), мощностью 120 «лошадок». Полное отсутствие как такового усилителя рулевого управления (оттого и руль такой огромный, который может выкручивать только физически очень сильный водитель). Не просто взаимозаменяемые, а с так называемым «зеркальным» креплением – широкие подножки кабины, за которыми, как бы уже под кабиной, располагаются оригинальные инструментальные металлические ящики-сундуки. Но самое интересное – домкрат, который называется «штатным». Его «нога» закреплена спереди в подкапотной части и в сложенном («походном») положении располагается параллельно переднему бамперу.

В движении

Несмотря на «рычащий» двухтактный дизель и с минимальной шумоизоляцией в кабине - во время движения можно разговаривать практически не повышая голоса (кроме максимальных оборотов, конечно). От жесткой многолистовой рессорной подвески трясет, но положение ощутимо спасают мягкие «москвическое» и «жуковское» раздельные сиденья. А вот скоростная динамика почти «никакая» - до 40 км/ч с прицепом и до 60-ти (максимум) – когда порожняком. Но, по большому счету, скорость этому грузовику и не нужна. Зато тяга... Ощущение такое, что «двухсотый» при желании стащит даже космическую ракету!

Современные аналоги

Если же брать в расчет габаритные размеры самого автомобиля и мощность силового агрегата (а не развиваемое тяговое усилие Нм) – сюда подходят «среднетоннажники» типа ГАЗ-3307 и ЗИЛ-5301 «Бычок». Ну, а по мощности в тех самых «ньютонах на метр» - тяжелые грузовики «камазовского» класса.

К сожалению, сейчас в России (и на белорусском МАЗе тоже) нет грузового автомобиля, который также как МАЗ-200, при относительно компактных габаритах для тяжелого грузовика, обладал бы завидной «тягловой» мощностью. Такие параметры есть только у тракторов.

Любопытно, что сам двигатель с тем же числовым маркировкой, то есть - ЯАЗ-204, выпускался почти без существенных конструктивных изменений еще долгое время после того, как прекратился выпуск автомобиля, на который он устанавливался – в качестве силового агрегата стационарных и аварийных электрогенераторных установок.

Основные технические характеристики базового грузового автомобиля МАЗ (ЯАЗ) – 200:

Время серийного производства	С 1 ноября1947- по 31 декабря1965
Габаритные размеры (мм) **Длина** **Ширина** **Высота** **База**	 7620 2650 2430 4520
Кол-во мест в кабине (включ. вод.)	2
Грузоподъемность (кг)	7000
Масса в снаряженном состоянии/полная (кг)	6400/13625
Максимальная скорость (км/ч)	65
Средний расход топлива (л/100км)	32 л
Двигатель/объем/ мощность/КПП	ЯАЗ-204А - дизель, 2х-тактный, 4х-цилиндровый/ 4,65л/120л.с./5
Рулевой механизм	червяк и сектор – без усилителя
Размерность колес	12,00-R20

Ездим на Doblo, ожидаем Ducato

Текст и фото Андрей Бычков

В первую неделю осени состоялось официальное открытие нового автосалона компании «Автомир», которая вот уже более 10 лет занимается розничной продажей и техобслуживанием легковых и грузовых автомобилей как отечественных, так и иностранных производителей

На питерских улицах все чаще можно увидеть симпатичные «каблуки»-иностранцы от именитых производителей, но, пожалуй, самый солидный вид (и самый застекленный, с панорамным обзором, «фургончик») у одного из них - Fiat Doblo Panorama. И хотя эти «итальянцы» заметны уже, как говорится, невооруженным глазом, спрос на них пока еще превышает предложение. «Коммерсантов» этих ждут, и все вновь прибывающие партии автомобилей мгновенно находят покупателей. Впрочем, теперь ситуация на питерском рынке заметно изменилась в лучшую сторону.

Шестой автосалон открылся

В первую неделю осени состоялось официальное открытие нового автосалона компании «Автомир», которая вот уже более 10 лет занимается розничной продажей и техобслуживанием легковых и грузовых автомобилей как отечественных, так и иностранных производителей. Это уже шестой по счету автосалон компании, он находится на Юго-Западе города и «заточен», в частности, именно под продажу, гарантийное и послегарантийное обслуживание Fiat Doblo Panorama. Символическая красная ленточка была перерезана и официальный старт продажам столь востребованных «коммерсантов» был дан.

Напомним нашим читателям, что данные универсалы (а именно так автомобиль позиционируется производителем) собираются в России, а конкретнее - на производственной площадке ОАО «ЗМА» (компания «Северсталь-авто») в г. Набережные Челны, где сборка Doblo Panorama началась в апреле текущего года. Специально для выпуска Doblo Panorama на ЗМА было создано новое производство, оснащенное самым современным оборудованием ведущих мировых производителей — DURR, Somac, JOFA, SIXTAU и др.

В России Fiat Doblo Panorama выпускается в специальном «северном» исполнении. По сравнению с автомобилями, производящимися для

Это уже шестой по счету автосалон компании, он находится на Юго-Западегорода и «заточен», в частности,именно под продажу, гарантийное и послегарантийное обслуживание Fiat Doblo Panorama

На сегодняшнийдень «панорамный» универсалявляется покаединственным «коммерсантом», реализуемым в новомавтосалоне

Генеральный директор ООО «Форсаж»Николай Рой на пресс-конференции

европейского рынка, российская модификация отличается комплектующими из более эластичной резины, способными противостоять сильным морозам, аккумулятором увеличенной емкости, эксплуатационными жидкостями с пониженным порогом замерзания, а также генератором и отопителем повышенной мощности. На российском рынке автомобиль предлагается в трех комплектациях — Base, Classic и Comfort. Всего до конца 2007 года будет выпущено более 3 тыс. Fiat Doblo Panorama.

На сегодняшний день «панорамный» универсал является пока единственным «коммерсантом», реализуемым в новом автосалоне. Но во второй половине декабря в свободной экономической зоне “Алабуга” в Татарстане, где «Северсталь-авто» построила новый завод, начнется производство легкого коммерческого грузовика Fiat Ducato. В первый же год будет произведено 75 000 Ducato. «Коммерсант» будет выпускаться с пятью типами кузовов (фургон, комби, микроавтобус, с двух- и пятиместной кабинами), в 14 модификациях (различия в длине шасси и высоте крыши). Все машины оснащены 2,3-литровым дизельным двигателем, в базовую комплектацию входит усилитель руля и маршрутный компьютер. Стоимость Ducato - от $18 000. Реализация автомобиля, конкурентами которого в своем классе являются Ford Transit и легкие коммерческие грузовики Volkswagen и Renault, на питерском рынке также начнется через новый автосалон компании «Автомир».

Но еще более серьезно «грузовая тема» от «Автомира» найдет свое развитие примерно через год. На пресс-конференции, состоявшейся на открытии нового автосалона, генеральный директор ООО «Форсаж» Николай Рой рассказал о том, что в рамках развития направления по продаже и техобслуживанию грузовых автомобилей компания «Автомир» заключила соглашение о строительстве дилерского центра Scania на земельном участке, расположенном на пересечении Таллиннского и Волхонского шоссе. На этот раз уже чисто грузовой автоцентр откроется в конце 2008 года.

«Коммерсанты» набирают обороты

Символическая красная ленточка былаперерезанаи официальныйстарт продажам столь востребованных «коммерсантов» был дан

В церемонии открытия нового автоцентра принял участие Андрей Снисаревский, руководитель департамента развития дилерской сети «Северсталь-авто», которому мы задали несколько вопросов:

- Процент роста продаж «коммерсантов» опережает сегодня рост продажи легковых автомобилей. Ваша компания как-то откликается на эти требования времени?

- Разумеется. Мы планируем расширить линейку именно коммерческой техники. А для более успешной реализации «коммерсантов» будет создана целая сеть дилерских центров по всей России, в том числе не менее 200 дилерских центров только коммерческих моделей Фиата. Что касается Исузу – речь идет о тяжелых 16-ти тонных грузовиках и самосвалах - то мы будем создавать региональные склады на момент их прямых поставок из Японии, а затем построим 7-8 дилерских центров по продажам и обслуживанию «японцев», и один из этих центров точно будет в Санкт-Петербурге.

- Чем вы объясните такой рост «интереса» к коммерческой технике?

- Тут, я думаю, в первую очередь сыграл свою роль следующий фактор. Долгое время на нашем рынке коммерческих перевозок имелась только подержанная импортная техника. Сегодня поступает все больше предложений от мировых производителей, предлагаются новые и первоклассные автомобили – а поэтому спрос превышает предложение. Кроме того, мы наблюдаем и строительный бум, и рост грузоперевозок, а, значит, коммерческая техника в любом случае и дальше будет становиться все более востребованной. Поэтому наша компания не видит проблем с реализацией грузовой и строительной техники. Скорее, некоторые трудности существуют с ее техническим обслуживанием, с подготовкой специалистов, с обеспеченностью запчастями. Что касается нового автоцентра, то он полностью соответствует всем корпоративным стандартам.

- Какие «коммерсанты» сегодня более востребованы – легкие или тяжелые?

- И те, и другие. Все зависит от специфики регионов – поэтому трудно предугадать, какие автомобили в целом будут легче продаваться. Если говорить о Санкт- Петербурге, то мы полагаем, что тяжелая техника здесь будет продаваться потруднее, чем легкие «коммерсанты». На сегодняшний день ситуация в Питере такова - все автомобили с грузоподъемностью до 5 тонн продаются сразу же под заказ и «свободных», которые бы просто стояли, ожидая своего покупателя, вообще нет.

- Это касается и Doblo Panorama?

- Пожалуй, в первую очередь. И хотя в городе их уже немало, но это все равно маленькая доля того, что мы хотели бы здесь реализовать. Благодаря продажам Doblo и Ducato мы надеемся охватить не менее 15 процентов от продаж всей коммерческой техники в Петербурге. А это означает ежемесячную продажу 30-40 машин только в одном центре. Кстати, к концу 2010 года мы планируем иметь в Петербурге десять дилерских центров.

Хроника автопробега: путь длиною 9800 км

Нижний Новгород

В самом центре столицы - на Васильевском спуске - 3 сентября был дан старт автопробегу Москва-Владивосток. В долгий путь отправился ставший легендой еще до своего появления в России седельный тягач MAN TGX. Наши читатели знают, что этот автомобиль создан специально для перевозки грузов на дальние расстояния. Он разработан в Германии, но отлично приспособлен к российским дорожным условиям.

Как заявил Александр Цесарь, директор по продажам ООО «МАН Автомобили Россия», дочернего предприятия компании MAN - «На сегодняшний день TGX обладает самым мощным двигателем среди серийных автомобилей. Просторная и комфортная кабина, оснащенная двумя спальными местами, выполнена с учетом пожеланий водителей и предоставляет все условия для работы и полноценного отдыха».

Официальная премьера MAN TGX в Европе (это произойдет на выставке в Амстердаме) состоится в октябре. И то, что именно нашим соотечественникам была предоставлена уникальная возможность первыми увидеть и оценить новый MAN, свидетельствовало о приоритетности российского рынка для немецкого производителя.

Все, на что он способен

Да, путь с самого начала обещал быть непростым, но зато TGX предоставлялись исключительные возможности продемонстрировать все, на что он способен. «По меркам Германии, 9800 км, разделяющие Москву и Владивосток – это огромное расстояние, - сказал Александр Цесарь. - Мы, как производители, прекрасно понимаем, что это – серьезное испытание для наших автомобилей».

Впрочем, «легенда» отправилась в путь не в одиночку, а со «свитой». Вместе с TGX по маршруту следуют еще 4 машины: 2 грузовых автомобиля MAN TGA – грузовиков предыдущей серии, на базе которых и был разработан TGX, и две машины техпомощи. Команда насчитывает восемь человек: четыре водителя, двух механиков и двух журналистов. Колонна проследует через Нижний Новгород, Казань, Самару, Уфу, Челябинск, Омск, Новосибирск, Иркутск, Улан-Удэ, Читу и Хабаровск, чтобы, в конечном итоге, оказаться во Владивостоке 8 октября. В каждом городе запланирован презентационный показ тягача MAN TGX, который сегодня представлен в России в единственном «экземпляре».

В октябрьском номере журнала мы расскажем читателям о начальном этапе этого пути.

У флагмана — свой счет

Итак, первой остановкой стал Нижний Новгород. К тому моменту, как колонна въезжала в город, новый MAN TGX, идущий во главе, уже преодолел свои первые 3000 километров, которые прошел во время перегона из Германии в Россию.

Презентация проходила возле стен Нижегородской ярмарки, которая благодаря своей славной, почти двухвековой истории и удивительной архитектуре является одной главных достопримечательностей города.

Среди гостей презентации были представители ведущих нижегородских компаний, заинтересованных в приобретении грузовой техники иностранного производства.

Перед присутствующими выступил директор по продажам новых автомобилей ООО «МАН Автомобили Россия» Александр Цесарь, а также представители ООО «Центр грузовых автомобилей» - официального дилера MAN в Нижнем Новгороде. Генеральный директор компании Сергей Колосов заявил, что «уникальность автопробега состоит именно в том, что, не успев сойти с конвейера, абсолютно новая модель отправляется в такой далекий путь. Ни один европейский производитель грузовой техники до сегодняшнего дня еще не проводил столь серьезных мероприятий в России».

Говоря о положении дел в компании в целом,

Презентация в К азани

Самара

коммерческий директор ООО «Центр грузовых автомобилей» Михаил Ширдин отметил: «В настоящий момент с техникой марки MAN уже работают ведущие организации Нижнего Новгорода – сети магазинов «Магнит» и «Копейка», сеть газовых заправок «Реал-Инвест», сеть автосалонов «БЦР-Автоком», перевозчик продукции Борского стекольного завода компания «Бортранссервис» и другие. Нет сомнений, что в ближайшее время количество таких компаний будет расти».

Не страшен долгий путь

Вторая остановка была в Казани. Колонна из трех грузовиков MAN и двух джипов сопровождения совершила остановку на городском ипподроме, где прошла презентация новейшего седельного тягача.

Мероприятие посетил заместитель министра транспорта Республики Татарстан Азат Галиахметов, представители крупнейших компаний Казани: АСТС, «Виона», «Каринэ», «Герта», «Дельтранс», «Дизайн Авто», ETK, «Казмехмонтаж», «Нэфис Косметикс», «ПО Начало», «РЭДИ», «Сервис Идея», «Таланид», «Транспортник», «Элемент Лизинг», «Янский и Ко». Презентация прошла при организационной поддержке официального дилера MAN в Казани группы компаний «МИБ» и Ассоциации международных автомобильных перевозчиков.

Все желающие получили возможность осмотреть машину и задать вопросы водителям и механикам.

«От TGX мы ждем высоких продаж, – сказал Булат Миннегалиев, генеральный директор группы компаний «МИБ». – Этот автомобиль превосходит всех своих конкурентов, и я уже сейчас вижу, что люди проявляют к нему огромный интерес. Это абсолютно надежная техника, которой не страшен путь и в десять раз длиннее, чем из Москвы до Владивостока».

Команду автопробега и гостей народными татарскими песнями приветствовал ансамбль «Булгар Кызлары», который никого не оставил равнодушным.

Уже на следующее утро команда автопробега выдвинулась в Самару.

Веха в истории MAN

И вот - Самара. Здесь седельный тягач MAN TGX был представлен на территории космического музея.

Новый MAN TGX вызвал неподдельный интерес у самарчан. Мероприятие посетили представители Правительства Самарской области и сорока крупнейших предприятий города, в числе которых ЕД «Атриум», «Аякс», «Водная техника», «Волгатрансинвест», ТСК «Волжские Берега», «Вольский кондитер», «Грузовой экспресс», «Дизель», «Инкомцентр», ЦСКБ «Прогресс», «Металлист Самара», «Самаратрансстрой», ПФ «Сплав», «Транс-Вектор», «Химпласт», «Элит секьюрити», Samru.ru.

«Мы сегодня находимся в уникальном месте, хранящем память о первых годах покорения космоса, – отметил в своей речи директор по продажам ООО «МАН Автомобили

Россия» Сергей Мусохранов. – Значимость запуска новой линии TGX для нашей компании – это как для нашей страны запуск первого человека в космос. Это веха в истории MAN».

Мероприятие прошло в теплой дружеской атмосфере, которую помогли создать артисты ансамбля песни и пляски «Волжские казаки» и дуэт саксофонистов «Ди-Джаз».

Настоящее немецкое качество

14 сентября MAN TGX и команда автопробега были представлены гостям праздника на площади перед городским дворцом спорта в Уфе.

В мероприятии приняли участие представители ведущих компаний Башкирии, в частности, «СТС Автодор», «Уфа-Афтолэнд», «Глобал Моторс», «Руфсталь», а также корреспонденты телеканалов и печатных изданий региона. Организационную поддержку оказал дилер MAN в Уфе – компания «ЕвроТранс».

Выступая перед собравшимися, директор по продажам компании «МАН Автомобили Россия» Александр Цесарь отметил: «Основная идея автопробега состоит в том, чтобы показать нашим потенциальным клиентам, насколько новая разработка MAN надежна. Этот автомобиль сошел с конвейера 16 августа, и многие специалисты недоумевают, как мы могли решиться отправить в 10000-километровый автопробег совершенно новую модель».

Многие из присутствовавших на празднике работают с техникой MAN не первый год и не понаслышке знают, что такое настоящее немецкое качество.

Алексей Барсков, генеральный директор ЗАО «Чесноковский асфальтобетонный завод», использует самосвалы и тягачи MAN на строительстве дорог с 2004 года. «За это время никаких нареканий у нас не возникало, – отметил господин Барсков. – И хотя машины испытывают серьезную нагрузку, – все-таки, сказывается специфика уральского региона, – они показывают себя очень достойно».

После того, как всем желающим была дана возможность задать вопросы водителям и представителям «МАН Автомобили Россия», перед гостями выступил Государственный академический ансамбль народного танца имени Файзи Гаскарова. Кульминацией зажигательного действа стал танец с саблями.

А колонну грузовиков уже ждали в Челябинске.

Уфа

Здесь будет завод

Текст и фото Леонид Круглов

Этого поля, расположенного в пяти километрах от родины мировой космонавтики, уже много лет не касался плуг землепашца. Бурьян, пасущиеся овцы и стаи воронья – вот и вся его флора и фауна. Если внимательно присмотреться к полю, можно заметить четыре белых колышка, вбитых на почтительном расстоянии друг от друга.

С этих колышков начинается один из самых грандиозных проектов в области мирового автомобилестроения. Здесь, на площади 55 га уже через полтора года появится новый автомобильный завод, из ворот которого будут выходить грузовые автомобили с эмблемой Volvo на облицовке радиатора.

Демонстрационные пробеги автомобилей Volvo стали уже традиционным. Москва – Санкт-Петербург, Заполярье, Сибирь, Урал, Юг России. В этом году маршрут был выбран необычный – колонна грузовиков прошла по Золотому кольцу, посетив исторические и культурные центры России. В отличие от предыдущих пробегов финиш был назначен не в столице, а в древней Калуге, в 190 км от Москвы.

Естественно, что выбор этот был не случаен. Ведь именно здесь, в пригороде состоится закладка первого камня в фундамент будущего комплекса. Новый завод сможет выпускать 15 тыс. грузовых автомобилей всех классов, представленных в производственной программе компании. Однако, как отметил на встрече с журналистами Йенс Холтингер, которому предстоит возглавить и строительство завода и руководством им, в случае необходимости эта цифра может быть увеличена до 20 и даже 25 тыс. автомобилей в год. Кому, как не г-ну Холтингеру знать возможности будущего завода – ведь именно он является руководителем проекта, согласно которому завод будет оснащаться только новым и самым современным оборудованием. Как обычно в таких случаях, вопрос локализации производства является самым важным и острым, но, по словам представителей компании Volvo, уже сейчас, на стадии подготовки строительства, идет проработка нескольких перспективных проектов.

На импровизированной пресс-конференции губернатор Калужской области г-н Артамонов отметил, что новый завод обеспечит немало рабочих мест, что для города и области крайне актуально.

Что же касается самих калужан и жителей области, то они получили отличную возможность познакомиться с будущими «земляками», приняв участие в многочисленных

тест-драйвах тягачей и фургонов Volvo, представленных на выставке, посвященной финишу пробега.

За успех начатого дела – по бокалу «Вольвенка»

Пройдет пара лет, и в Калуге будут выпускать такие автомобили

Портрет в рабочем интерьере

Текст и фото
Леонид Круглов

Чуть более года назад, в августе 2006 г., ООО «ЕвоБус Руссланд», дочерняя компания концерна DaimlerChrysler, получила крупный заказ из Москвы на поставку 600 пригородных автобусов Mercedes-Benz Conecto H

СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ «ТЕКСАКО»

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

Ursa®

МОТОРНЫЕ МАСЛА ДЛЯ ТЯЖЕЛОЙ ТЕХНИКИ

Генеральный спонсор «АСМАП-Профи 2007»

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

TEXACO

Официальные дистрибьюторы «Тексако»: Москва ООО "ТД "Интен" (495) 933-64-89 **Москва** ООО "Б.з.К. сайт" (495) 185-59-26 **Ангарск** ООО "Эпара" (3951) 59-92-97 **Барнаул** ПБОЮЛ Стародубов С.Г. (3852) 77-37-58 **Благовещенск** ООО "Эксилло" (4162) 52-13-42 **Брянск** ООО "Пелло Плюс" (4832) 57-08-53 **Брянск** ООО "ТД "Гремит" (4812) 41-82-22 **Великие Луки** ООО "ТД "Смазочные материалы" (81122) 16-55-95 **Великий Новгород** ООО "Мосалет" (8162) 65-41-43 **Владивосток** ООО "Юникон ДВ" (4232) 34-91-72 **Владимир** ООО "Гутта-Фил" (4922) 33-55-04 **Владимир** ООО "ПОАТиС" 8-920-901-37-77 **Волгоград** ООО "Техника" (8442) 67-00-67 **Воронеж** ООО "Смазочные материалы" (4732) 21-78-79 **Екатеринбург** ЗАО "Урал-нефть-сервис" (343) 216-11-43 **Иваново** ИП Прокофьев А.Н. (4932) 59-85-50 **Иркутск** ООО "МГ" (3952) 55-89-90 **Казань** ООО "Альфа-сайт" (843) 229-56-92 **Калуга** ИП Евсеев А.Л. (4842) 74-75-58 **Кемерово** ООО "Трансимпресурс" (3842) 77-72-08 **Киров** ООО "Авто Плюс" (8332) 56-84-08 **Киров** ООО "Сайт трейд" (8332) 79-40-15 (16) **Комсомольск-на-Амуре** ООО "ТД "Масла и Смазки" (4217) 59-11-31 **Кострома** ООО "Авто-Плюс" (910) 895-30-61 **Краснодар** ООО "Евростар" (861) 266-41-67 **Красноярск** ООО "СКОМ" (3912) 52-18-33 **Курск** ПБОЮЛ Порядин В.В. (4712) 55-44-75 **Липецк** ООО "Компания Шинторг" (4742) 34-39-04 **Мурманск** ООО "ЛМС-Сервис" (8152) 43-39-41 **Нижневартовск** ЗАО "Западно-Сибирский континент" (3466) 24-51-88 **Нижний Новгород** ООО "Мега-Сайт" (8312) 75-95-06 **Новосибирск** ООО "Сайт групп" (383) 279-79-03 **Омск** ООО "Автостель" (3812) 37-01-20 **Пенза** ООО "Авто сила" (8412) 35-03-86, 32-13-87 **Пермь** ИП Каменских Т.Б. (342) 294-62-42 **Псков** ООО "ТД "Смазочные материалы" (81133) 5-75-28 **Ростов-на-Дону** ИП Глава КФХ Черкасский В.А. (863) 234-49-88, 233-82-56 **Рязань** ООО "ПФК Комтекс" (4912) 25-16-41 **Самара** ООО "Смазочные материалы" (846) 931-25-71 **Санкт-Петербург** ООО "Тексойл" (812) 495-62-38 **Саратов** ООО "Саратов сайт" (8452) 64-13-77 **Смоленск** ООО "ТД "Гремит" (4812) 41-88-99 **Тамбов** ООО "Тамбов Смазочные Материалы" (4752) 52-45-32 **Тверь** ООО "МАКОН" (4822) 44-63-33 **Тюмень** ООО "Независимость" (3452) 45-08-11 **Ульяновск** ООО "АСБ групп" 8 (917) 610-15-04 **Уфа** ООО "Партнерцентр" (347) 292-16-07 **Уста** ООО "Детали машин и механизмов" (82147) 6-89-53 **Хабаровск** ООО "Ви Би Эс (V B.S)" (4212) 33-39-44 **Энгельс** ООО "Саратов сайт" (8453) 77-50-97 **Ярославль** ООО "Астрикон" (4852) 48-11-88

A Chevron company product

©2007 Chevron Products Company, San Ramon, CA. All rights reserved.
Ursa and the Texaco Star logo are trademarks of Chevron Intellectual Property LLC.

Сейчас автопарк «Мострансавто» насчитывает более 6 000 автобусов, которые заняты на более чем 1 200 маршрутах в 74 городах и 5 400 поселках

Сиденья туристического типа с регулируемыми спинками и откидными подлокотниками специально сконструированы для эксплуатации на пригородных маршрутах

Со времен СЭВа московские транспортники такого не видели. Когда «Икарусы» сотнями поступали в городские автопарки, это считалось само собой разумеющимся. Но в наше время получить одним контрактом сразу 600 (ШЕСТЬСОТ!) автобусов – такое в новейшей истории российского транспорта произошло впервые.

Чуть более года назад, в августе 2006 г., ООО «ЕвоБус Руссланд», дочерняя компания концерна DaimlerChrysler, получила крупный заказ из Москвы на поставку 600 пригородных автобусов Mercedes-Benz Conecto H. Первые автобусы должны были быть переданы еще в 2006 году государственному унитарному предприятию ГУП МО «Мострансавто», а большая часть поставлена в первой половине 2007 года. Автобусы Conecto выпускаются на турецком заводе Hosdere (Стамбул), двигатели и КПП идут с заводов DaimlerChrysler в Мангейме и Гаггенау (Германия).

Выступая на пресс-конференции, посвященной подписанию этого поистине исторического контракта, Коммерческий директор компании EvoBus Теодор Маурер заявил:

- Мы рады, что Мострансавто приняло решение в пользу пригородного автобуса марки Mercedes-Benz. Автобусы Conecto H завоевали большую популярность во многих регионах Европы. Этот крупный заказ для Мострансавто и выбор именно автобуса Mercedes-Benz станет знаковым событием на российском автобусном рынке

Пригородный рейсовый автобус Mercedes-Benz Conecto H вместимостью до 52 сидячих мест предназначен для пассажирских перевозок на средние дистанции (до 200-250 км). Сиденья туристического типа с регулируемыми спинками и откидными подлокотниками специально сконструированы для эксплуатации на пригородных маршрутах. Комфорт в салоне автобуса даже в экстремальных погодных условиях обеспечивают двойное остекление и кондиционер. Двенадцатиметровый автобус оснащен шестицилиндровым рядным дизельным двигателем OM 457 hLA, отвечающим нормам Euro 3, мощностью 220кВт/300 л.с., шестиступенчатой механической коробкой передач Mercedes-Benz, двухконтурной пневматической тормозной системой, ABS и антипробуксовочной системой ASR.

Автобусы Mercedes-Benz Conecto собираются на заводе Mercedes-Benz Tuerk A.S. в Хошдере недалеко от Стамбула – модернизированном в 2005 году. Завод в Хошдере (Hosder) – отсюда буква

H в обозначении модели. В настоящий момент этот завод является самым современным автобусным производством в мире и входит в тройственную кооперацию европейских автобусных заводов DaimlerChrysler наряду с заводами в Мангейме и Ной-Ульме.

За 10 лет, которые выпускается модель Coinecto, было собрано 6,5 тыс. машин, так что в Россию поступают отработанные автобусы.

В течение года автобусы поступали в «Мострансавто» (МТА) - государственную российскую транспортную компанию, которая осуществляет пассажирские перевозки в Москве и Московской области на городских, пригородных и международных маршрутах. Сейчас автопарк «Мострансавто» насчитывает более 6 000 автобусов, которые заняты на более чем 1 200 маршрутах в 74 городах и 5 400 поселках. Маршрутная сеть охватывает около 30 000 километров. В 2005 году было перевезено более 760 млн. пассажиров.

Новый заказ на современные автобусы не только позволил существенно обновить парк «Мострансавто», но и вывести его на качественно новый уровень. Не секрет, что до недавнего времени большую часть парка здесь составляли машины самой популярной в России марки Second Hand.

Выбирая Conecto в качестве массовой «рабочей лошадки», московские транспортники руководствовались, скорее всего, двумя основными соображениями. Во-первых, это отлично отработанная модель, работающая в десятках стран. Следовательно, накоплен большой опыт не только эксплуатации, но и технического обслуживания в самых различных условиях.

Во-вторых, Conecto просто удивляет своей функциональностью, правда, на европейский манер. Это там «пригородник» может обойтись багажником объем чуть меньше двух «кубов». По российским меркам, этого явно недостаточно. Зато во всем остальном автобус демонстрирует уровень, с большим трудом достижимый российскими автобусниками. Это, прежде всего, высокая степень безопасности, насыщенность электронными системами управления тормозами, подвеской, трансмиссией.

То же самое можно сказать и об уровне комфорта салона. Это не только первоклассные сидения. Так, мощность кондиционера в режиме охлаждения составляет 28 кВт, а в режиме обогрева – 40 кВт. К этому нужно добавить еще 4 отопителя суммарной мощностью 4,4 кВт. и 35-киловаттный отопитель Webasto.

К системам безопасности можно отнести и комплекс спутникового дистанционного контроля нахождения автобуса и прохождения им по маршруту. Такими комплексами сейчас оборудованы все машины. В массовом порядке такая система в России применяется впервые.

Прошел ровно год с начала эксплуатации автобусов Conecto H в Москве и Подмосковье. Сейчас уже можно говорить о немалом накопленном опыте. За это время была разработана система технического обслуживания и ремонта машин. Базой ее стала автоколонна No 1417 в г. Коломна. Подготовленные здесь специалисты работают в Можайске и других подмосковных городах, где организованны свои сервисные центры. Все автобусы имеют стандартную гарантию компании Evobus – 1 год или 100 тыс. км. пробега на автобус и 200 тыс. км. - на силовой агрегат и трансмиссию.

Транспортники отмечают высокую степень готовности новых машин к выходу на линию, где работать им приходиться, кстати сказать, с максимальными нагрузками. Например, на маршруте Москва – Волоколамск протяженностью чуть больше 120 км. интервалы движения в выходные дни сокращены порой до 15 – 20 мин., и машины уходят из Москвы с полной загрузкой.

Застать автобусы в парках можно только глубокой ночью, все остальное время они находятся на своем «рабочем месте» - городских улицах, пригородных магистралях, сельских дорогах Подмосковья.

За 10 лет, которые выпускается модель Coinecto, было собрано 6,5 тыс. машин, так что в Россию поступают отработанные автобусы

Несостоявшиеся

Текст Евгений Нифашев

Эти автомобили были изготовлены в очень ограниченном количестве, и ни одного из них не сохранилось до наших дней

Почти сразу после окончания Великой Отечественной войны советские автозаводы выпустили несколько новых моделей грузовиков. Некоторые из них стали настоящими легендами, сохранились и даже на дорогах попадаются до сих пор. Среди них - грузовики ГАЗ-51, ЗиС-151 (чуть позже -157), МАЗ-200. Мы же рассмотрим некоторые из тех моделей, которые должны были вот-вот встать на конвейер для серийного производства, но по разным причинам этого так и не произошло. Эти автомобили (от одного из крупнейших отечественных производителей) были изготовлены в очень ограниченном количестве, и ни одного из них не сохранилось до наших дней.

ГАЗ-33

ГАЗ-34

ГАЗ-56

Через шесть лет после начала производства «трехтонки» ГАЗ-51 (1946г.) на ГАЗе приступили к созданию новой полуторки следующего поколения. Техническое задание на грузовой автомобиль с индексом ГАЗ-56 грузоподъемностью 1500кг стали разрабатывать в 1952 году под руководством Главного конструктора грузового направления ГАЗа А.Д. Просвирнина. В августе 1954-го Ведущим конструктором машины был назначен А. Бутусов (он же, впоследствии, отвечал и за разработку 1,1-тонного ГАЗ-62 – первого прототипа армейского «бескапотника» - предтечи ГАЗ-66).

Важным новшеством на новой полуторке стал неразъемный задний мост с вставным редуктором с гипоидной передачей. Для улучшения проходимости часть ГАЗ-56 планировалось оснащать кулачковыми самоблокирующимися дифференциалами повышенного трения. Вместо пальцев рессор применили оригинальные резиновые детали, сократив тем самым число пресс-масленок (что положительно сказывалось на значительном снижении трудоемкости обслуживания автомобиля). Автомобиль проектировался в расчете на перспективный двигатель ГАЗ-21 (в начале 1950-х он находился еще на стадии разработки) с электромуфтой вентилятора; также предполагалось оснастить коробку передач синхронизаторами на третьей и четвертой передачах. Дизайн кабины создал скульптор Лебедев: пластилиновый макет кабины делали сразу в натуральную величину. (Хотя по поводу авторства дизайна можно поспорить, так как она с одной стороны перекликалась с аналогичной первой опытной модификации УАЗ-300 образца 1949 года; а с другой – смахивала вовсе на заокеанские.)

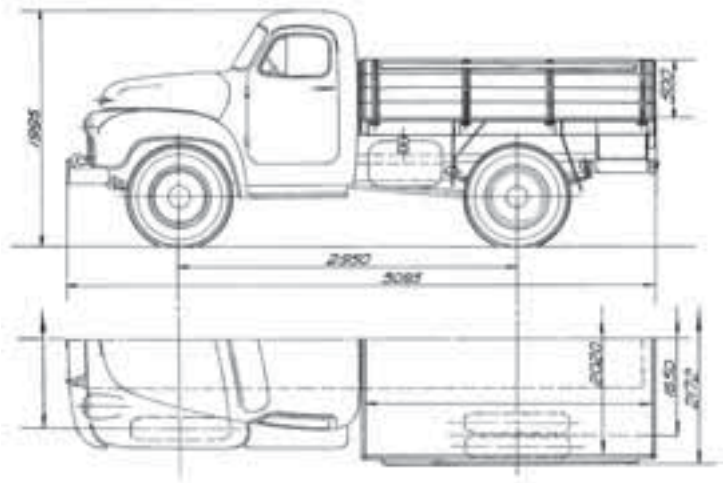
Первые образцы новой полуторки вышли на испытания в 1956-м. Замечания, конечно же, были. Среди прочего – низкий уровень крыльев кабины из-за чего водитель не чувствовал правый габарит. Однако кабину

дорабатывать не стали, так как в конструкторско-экспериментальном отделе (КЭО) уже шла работа над заменой ГАЗ-51 - ГАЗ-53. Кабину последнего, с целью унификации, и было решено использовать на полуторатонном ГАЗ-56.

Достоин серийного производства

Конструктивно-дизайнерским прообразом знаменитого «пятьдесят третьего» «Газона» (такое прозвище получил еще в советские времена один из самых распространенных грузовых отечественных «среднетоннажников» - ГАЗ-53/52) стала новая полуторка ГАЗ-56, так как уже в 1960-м первые образцы с новыми кабинами от будущего ГАЗ-53 первой серии вышли на межведомственные испытания.

Пробег с представителями различных автомобильных НИИ и ГлавМосАвтоТранса составил по общей протяженности около 25 тысяч км и по времени длился почти полгода: с 10 января по 1 июня. Помимо ГАЗ-56 в колонне шли ГАЗ-51А, полноприводный ГАЗ-62 (прототип ГАЗ-66) и две полуторатонные иномарки образца 1956 года: заокеанский «Форд-Меркьюри-350» и европейские (из ФРГ) «Опель-Блиц» и полноприводный армейский вариант универсального «Унимога» (последний выступал аналогом для ГАЗ-62). Трасса испытаний проходила по шоссе Центральной России (чистому асфальту и заснеженным дорогам), горным серпантинам Кавказа, размытым черноземным проселкам Ставрополья, пескам Средней Азии, лесным «грунтовкам» Сибири и другим районам страны. ГАЗ-56 показал себя, в общем-то, неплохо. Его рама была прочнее, чем на иномарках, да и рессоры работали надежнее. Но в тяжелых условиях не справлялась с охлаждением двигателя электромуфта вентилятора (впоследствии от нее отказались вовсе). Главным же недостатком был слабый мотор. Это особо подчеркнула комиссия, признавшая автомобиль достойным серийного производства. 70-сильного двигателя ГАЗ-21 (тогда уже ЗМЗ-21) для грузовика полной массой три с половиной тонны явно не хватало. Форсировать же мотор до 80-85л. с., увеличив степень сжатия, как это практиковалось на экспортных «Волгах», конструкторы не могли: в глубинке нормой был «72-й» бензин, а на селе – и вовсе «66-й». Хотя, к тому времени была уже марка нового А-76 и «элитного» АИ-93. Тем не менее, машину числили уже как предсерийную. ГАЗ-56 показывали на столичной ВДНХ (ныне – ВВЦ), делали о нем репортажи, и он даже попал на этикетку спичечных коробков!



ГАЗ-56

ГАЗ-56. Габаритныеразмеры

ГАЗ-56 на автопробеге

Работы прекратить

Однако новой полуторке марки ГАЗ-56 не суждено было встать на конвейер - для серийного выпуска: заводу без значительных вложений не по силам было освоить сразу две новые модели грузовых автомобилей - ГАЗ-53 и 56.

В 1962 году все работы по ГАЗ-56 были прекращены. Правда, кое-какие нововведения, примененные на несостоявшейся полуторке 2-го поколения, все же прижились на последующих автомобилях ГАЗа. Например - КПП (с доработками) на ГАЗ-53, электромуфту вентилятора некоторое время ставили на первые «Волги» «двадцать-четверки» (ГАЗ-М24), заделка концов рессор на грузовиках и вовсе дожила до наших дней.

Последняя машина из тех, что в 1960 году прошли Государственные (или – как тогда писали - Межведомственные) испытания, работала на ГАЗе аж до второй половины 1990-х годов (как раз до того времени, когда на конвейер готовили нынешнюю полуторку – «ГАЗель»). От оригинала остались лишь кабина, рама да несколько мелких деталей, но на компактном грузовичке так удобно было маневрировать в цехах, что от него долго не отказывались.

Параллели

На базе ГАЗ-56 был спроектирован легкий седельный тягач - ГАЗ-56К. На шасси «ГАЗели», спустя десять лет после начала ее серийного производства, также спроектировали тягач для полуприцепов.

ГАЗ-56 второго образца послужил прообразом (дизайнерским – главным образом) для среднетоннажного ГАЗ-53. Современная же «ГАЗель», в свою очередь, послужила также дизайнерской основой для более «взрослого» грузовика категории «С» в «правах» – «Валдая».

ГАЗ-56 первой серии – по дизайну – «собирательный образ» автомобилей американских концернов «Форд», «Шевроле» и «Бьюик»; современная «ГАЗель» также недалеко ушла: слегка «перелицованный» европейского отделения «Форд» - коммерческий «Транзит», образца 1986 года. Но кто тогда обращал внимание на подобные «мелочи»? ГАЗ, похоже, остался верен традициям с того самого времени, когда новой завод в молодом СССР в 29-ом «инвестировали» американцы. и за основу производства был взят автомобиль с родины инвесторов. Почти все последующие автомобили, выходившие из ворот ГАЗа, за исключением только легковой «Победы» и некоторых других опытных - были в той или иной степени кальками автомобилей производства США.

Кабина от «взрослого» грузовика будущего семейства ГАЗ-53 на полуторатонном ГАЗ-56 второй серии смотрелась неуклюже. И где-то глубоко внизу в «недрах» огромного капота прятался ставший поневоле «компактным» двигатель от «двадцать первой» «Волги». Как и на 1-тонном симбиозе легкового седана «Волги» ГАЗ-31029 и грузовика ГАЗ-3307 - также несостоявшимся уже в наше время, пикапе «Атаман» ГАЗ-2308.

Единственно, чем все же различаются указанные полуторки марки ГАЗ – количеством мест: в кабине: на «ГАЗели» их 3 (включая, конечно же - водителя). Правда, вместо скромной рекламы на ВВЦ или спичечных этикетках, у современной полуторки более высокие «запросы»: престижные автосалоны, глянцевые профильные журналы и даже видеоролики на ТВ!

Так что широко известная и популярная полуторка семейства «ГАЗель» (ГАЗ-3302/2702), образца середины последнего десятилетия XX века – оказалась далеко НЕ ВТОРЫМ послевоенного периода автомобилем

в истории Горьковского Автомобильного завода (т.е. после знаменитого первенца аналогичной грузоподъемности – грузовиков легендарного семейства ГАЗ-АА)..

ГАЗ-62

Прототипу легкого полноприводного бескапотного грузовика для армии ГАЗ-66 – ГАЗ-62, повезло чуть-чуть больше, нежели «гражданскому брату» ГАЗ-56. После всех испытаний ГАЗ-62 стал производиться малыми сериями по заказу армии. За неполных три года было выпущено… целых 69 автомобилей! (1959г. - 40, 1960 – 21, 1961 - 5, а в 1962 году – только 3) Причина падения спроса – машина не очень понравилась самим заказчикам, и военные от него отказались. Вероятно, из-за низкой грузоподъемности при габаритах среднего грузовика (1,1т).

Среди особенностей конструкции предтечи «шишиги», помимо полного привода 4х4 (до него уже была такая же «военная» модификация на базе «пятьдесят первого» - ГАЗ-63) и бескапотной компоновки (ею уже обладали первые УАЗы-«головастики») – силовой агрегат. На ГАЗ-62 для повышения мощности и снижения расхода топлива (впервые в мировой практике!) был установлен бензиновый мотор с системой форкамерно-факельного зажигания, созданной советскими изобретателями (и удачно повторенной некоторыми зарубежными фирмами как… ноу-хау). Конструкция кабины: для доступа к двигателю не только откидывалась вперед (против хода) на двух пружинах, но и важным преимуществом модели было уменьшение габаритной высоты благодаря брезентовому верху кабины, откидным рамкам ветровых стекол и съемным верхним боковинам дверей вместе со стеклами. Благодаря этому ГАЗ-62 мог разместиться внутри вертолета Ми-4 и десантироваться на парашюте! Кстати, двигатель форкамерного типа (только уже 4-цилиндровый) повторно устанавливался на первые выпуски представительской «Волги» ГАЗ-3102 в середине 1980-х (удивительным образом минуя автомобиль более высокого класса – 7-местный лимузин «Чайка» ГАЗ-14…).

На ГАЗе учли ошибки - и стали готовить к производству более профессиональный автомобиль, который должен был заменить морально устаревший ГАЗ-63 (полноприводник на базе ГАЗ-51). Так появилась знаменитая «шишига» ГАЗ-66; продержавшаяся с успехом на конвейере на протяжении 35-ти лет (с 1 января 1964 по 1 июля 1999 г.г.)! Этот автомобиль был популярен не только в Вооруженных Силах.

«Удачливые» модели

Но после окончания «мелкосерийного» выпуска в 1962 году ГАЗ-62 и началом постановки на конвейер модернизированного ГАЗ-66 в 1964-м существовал еще один оригинальный промежуточный образец среднетоннажного грузовика «в погонах», который также не пошел в серийный выпуск, хотя имел неплохие характеристики. А именно - ГАЗ-33 с тремя осями колесной формулы 6х4 и с грузоподъемностью 7 тонн. Для этой машины был применен двигатель мощностью 140л.с., с которым даже максимальная скорость движения по ровному шоссе превышала порог ста километров в час! Машина удачно прошла испытания в 1963 году, но вскоре работы на эту тему были закрыты.

ГАЗ-62. 1959 г.

Хотя отдельные элементы дизайна кабины «тридцать третьего» находили отражение в середине 70-х при рестайлинге «пятьдесят третьего» - но это тема отдельного разговора.

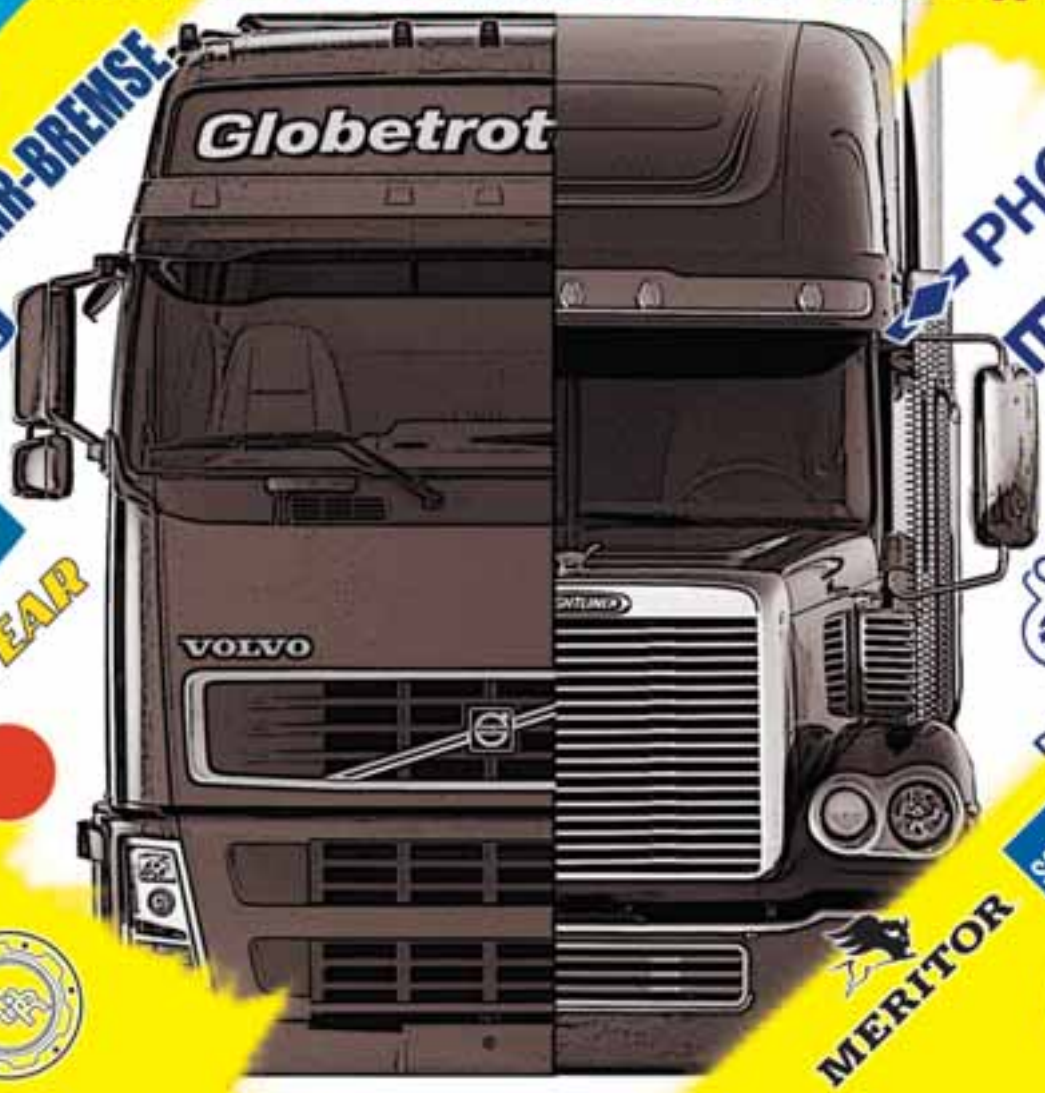
Правда, в 1964-м, после постановки на конвейер для массового выпуска модернизированного ГАЗ-66 – на его базе изготовили опытный полноприводный трехосник формулы 6х6 с увеличенными грузоподъемностью и мощностью силового агрегата – ГАЗ-34. Но и он повторил «удачную» судьбу своего предшественника по числовому индексу (ГАЗ-33).

Видимо, опять по «стратегическим» соображениям. Ведь нужно было развивать массовый выпуск гражданского «пятьдесят третьего» и военной «шишиги»; а не заниматься всякими «подопытными кроликами», экспериментируя еще и с дизайном.

ГРУЗАВТО

gruzavtogroup

ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И ПРИЦЕПОВ ЕВРОПЕЙСКОГО И АМЕРИКАНСКОГО ПРОИЗВОДСТВА



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

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

Оптовый склад: тел./факс: (812) 746-4845, тел. (812) 336-9518, 336-9197, 336-9510, 336-9196

Магазины: Россия, Санкт-Петербург, Московское ш. 21-й кв., (в районе выдуха с/з «Пенсионеровский»), тел.: (812) 324-5283, 322-5307
СПб, пр. М. Жукова, угол Трухановых о-в, (КАС „Первомайская"), тел.: (812) 335-71-75, (812) 973-23-98
Россия, Санкт-Петербург, проезд Шушары, тел.: (812) 970-2841

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

ООО "СибАвтоГруз"

[illegible]

ООО "Галеон"

[illegible]

ООО "Термокинг Красноярск"

[illegible]

Наши региональные партнеры:

ООО "Ростовагропромтранс"

[illegible]

ООО "Орентрак"

[illegible]

ООО "Автоплюс"

[illegible], д. 6
тел.: (8102) 623974, (8102) 227783, (8102) 623974

ООО "АВТО-СТАРТ"

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

ООО "Транссервис"

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

"ГрузАвтоЦентр"

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

ГРУЗАВТОИНФО

СПЕЦТЕХНИКА В ДЕТАЛЯХ

Первый из четырёх

В тоннелях и на взлетных полосах

На одной из специализированных выставок России японская компания TAEUCHI представила мини-самосвальный погрузчик — TCR50. Модель предназначена для работ при строительстве дорог и тоннелей, взлетно-посадочных полос и электростанций, в горнодобывающей промышленности и сельском хозяйстве. При весе в 5 680 кг максимальная грузоподъёмность модели — 3 700 кг. Для оптимальной работы конструкторы TAEUCHI предусмотрели возможность поворота платформы самосвала на 90 градусов. Лёгкость управления и множество функций помогают оператору во время роботы, также как и хорошая обзорность из кабины. У TCR50 высокая изоляция салона, что обеспечивает низкий уровень шума и вибраций, а противоударная крыша погрузчика гарантирует её безопасность. Высокая экологичность силового агрегата, установленного на новинке, и низкое шумовыделение позволяет технике без неудобств работать и в городской черте.

По узким дорогам – без проблем

Один из крупных дистрибьюторов «Shell» заказал компании DAF транспортные средства, способные без проблем передвигаться по узким городским дорогам. Автомобиль модели FAN LF55, благодаря небольшой ширине и управляемому заднему мосту, максимально подходит для работы в стеснённых дорожных условиях. Колесная база транспортного средства всего 3,8 м, ширина — 2,35 м, при том, что окружность поворота модели – 12,47 м. Благодаря двум камерам, расположенным сзади автомобиля, водитель без труда видит на мониторах картинку в реальном времени, что исключает «мёртвые зоны». В стандартной комплектации DAF FAN LF55 оснащён 6,7-литровым двигателем GR165 мощностью 285 л.с. Экологический формат силового агрегата — Евро-4. Кроме высокой манёвренности и маленьких габаритов автомобиль характеризуется высоким комфортом в кабине и возможностью опционной модернизации.

Включая бездорожье

Автомобильный завод «Урал» «Группы ГАЗ» представил новый полноприводный трубоплетевоз. Он выполнен на базе автомобиля «Урал-6320» (колесная формула 6х6, полная масса до 26 тонн) с применением технических решений семейства дорожных грузовиков предприятия.

На грузовике установлен двигатель ЯМЗ-7511-10 мощностью 400 л.с., в то время как ранее на внедорожных «Уралах» мощность двигателя не превышала 300 л.с.

Автомобиль был представлен в Москве в исполнении трубоплетевозного автопоезда. Автопоезд-трубоплетевоз предназначен для транспортировки длинномерных грузов (труб длиной 12 м и плетей длиной до 36 м диаметром 530-1420 мм) по дорогам с твердым покрытием, грунтовым и труднопроходимым, включая бездорожье. Перевозка длинномерных грузов осуществляется на поворотных кониках автомобиля-тягача и прицепа-роспуска. В транспортном положении прицеп-роспуск может перевозиться на раме тягача. Допустимая полная масса автопоезда - до 47,5 тонн (конструкцией допускается до 58,1 тонны), грузоподъемность – до 20,3 тонны, а при применении прицепа-роспуска САВ-9042 – до 44,8 тонн.

Грузовик оснащен рулевым механизмом RBL, рулевым приводом с гидроусилителем. Раздаточная коробка - механическая с двухступенчатым редуктором, цилиндрическим блокируемым межосевым дифференциалом планетарного типа и пневматическим переключением передач. Передняя подвеска с двумя полуэллиптическими одноушковыми рессорами, гидравлическими амортизаторами со стабилизатором поперечной устойчивости; задняя - балансирная, на двух полуэллиптических рессорах, с реактивными штангами со стабилизаторами поперечной устойчивости.

С самым малым радиусом поворота

О модификации вилочных погрузчиков моделей AGRES и AGRES Compact заявила компания NISSAN. Приоритетами стала высокая степень экологичности моделей, безопасности оператора, а также сочетания качества и умеренной цены. Безвредность для окружающей среды была достигнута за счёт двигателей K21 или K25, которые работают на бензине и сжиженном нефтяном газе (LPG). Как дополнительная возможность экономии предлагается выбор режима работы погрузчика — power или economy mode (второй вариант позволяет понизить расход топлива на 17% за счет уменьшения оборотов двигателя и снижения вращающего момента). На 2 и 3-тонных дизельных погрузчиках с установлены двигатели QD32, которые позволили сократить эмиссию NOX и PM на уровне, который соответствует нормам выброса вредных веществ за 2008 год. Безопасность оператора обеспечивается системой присутствия, сигнальным зуммером стояночного тормоза, также ремнём безопасности и системой выключения автоматической трансмиссии. Система управления раскачиванием, которой оснащены погрузчики, получила высокую оценку еще в предыдущих версиях. Кроме того, техника имеет самый малый радиус поворота в своем классе - 1,950 мм у 1.6-тонных погрузчиков и 2,030 мм - у 2.5-тонных. Модели от NISSAN появятся в продаже с середины сентября 2007 года

Самосвальный кузов на четырехосном шасси

Компания Тонар сообщила о расширении номенклатуры производимой техники, представив новинку — самосвальный кузов Тонар - 6552 на четырёхосном шасси. Автосамосвал с задней разгрузкой и фиксированными боковыми бортами предназначен для перевозки сыпучих инертных грузов (песок, гравий, асфальт и т.д). Кузов фиксируется в транспортном положении и усилен рёбрами жёсткости. Задний борт имеет автоматический механизм блокировки и размыкания. При объёме грузовой платформы 19,5 куб. м максимальная грузоподъёмность самосвала достигает 25,5т. Подогрев днища и боковых стенок кузова достигается выхлопными газами. Транспортное средство комплектуется гидрооборудованием Penta P.F.C/4(154)4443 (Италия), которое гарантирует максимальный подъём грузового отсека до 50 градусов.

При отсутствии устроенных дорог

Белорусская компания Амкодор представила новинку — землевоз АМКОДОР 20231. Транспортное средство с колесной формулой 6х6 предназначено для транспортирования и разгрузки сыпучих материалов при отсутствии устроенных дорог. Техника комплектуется силовым агрегатом Cummins QSC8.3-C260 мощностью 190 кВт. Максимальная скорость движения автомобиля 45 км/ч. При вместимости грузового отделения 12 куб м. грузоподъёмность автомобиля составляет 24 тонны. Благодаря полному приводу новая модель АМКОДОР 20231 подходит для работ на непроходимых участках и характеризуется заметной экономией в техобслуживании и более высокой производительностью, по сравнению с автомобильными самосвалами, при строительстве дорог и развязок.

Два новых форвардера

Американская компания John Deere представила новые форвардеры — 1010D и 1410D. Силовые агрегаты, установленные на новинках, увеличивают мощность техники (до 6% в зависимости от модели), они характеризуются крутящим моментом при низких оборотах двигателя, они экологичны, благодаря системе рециркуляции охлаждаемых выхлопных газов (EGR). Шестиколесный форвардер 1010D среднего размерного класса характеризуется грузоподъёмностью 10 т. при длине 9050, ширине — 2700 и высоте в транспортном положении 3700 мм. 4 –цилиндровый дизельный двигатель John Deere 4045 HTJ-76, установленный на John Deere, вырабатывает 86 kW мощности при 2000 об./мин. Модель 1410D относится к крупному размерному классу и имеет 8 колёс. Грузоподъемность форвардера — 14000 кг. Новые модели спецтехники оснащаются двигателями серии EcoIII, известными по использованию на других моделях лесозаготовительных машин John Deere.

Первый из четырёх

Текст и фото Антон Михайлов

Минский автозавод по праву считается родоначальником четырёх предприятий, каждое из которых уникально в своём роде

Белорусский автозавод, Могилёвский автозавод, Минский завод колёсных тягачей, Курганский завод колёсных тягачей — все эти предприятия начинали свою деятельность с выпуска разработок СКБ МАЗа. Таким образом, Минский автозавод по праву считается родоначальником четырёх предприятий, каждое из которых уникально в своём роде. Перенесёмся в самое начало 1950-х годов и проследим биографию «больших МАЗов», ставших впоследствии БелАЗами, МоАЗами, Волатами и Русичами.

Нужен 25-тонник!

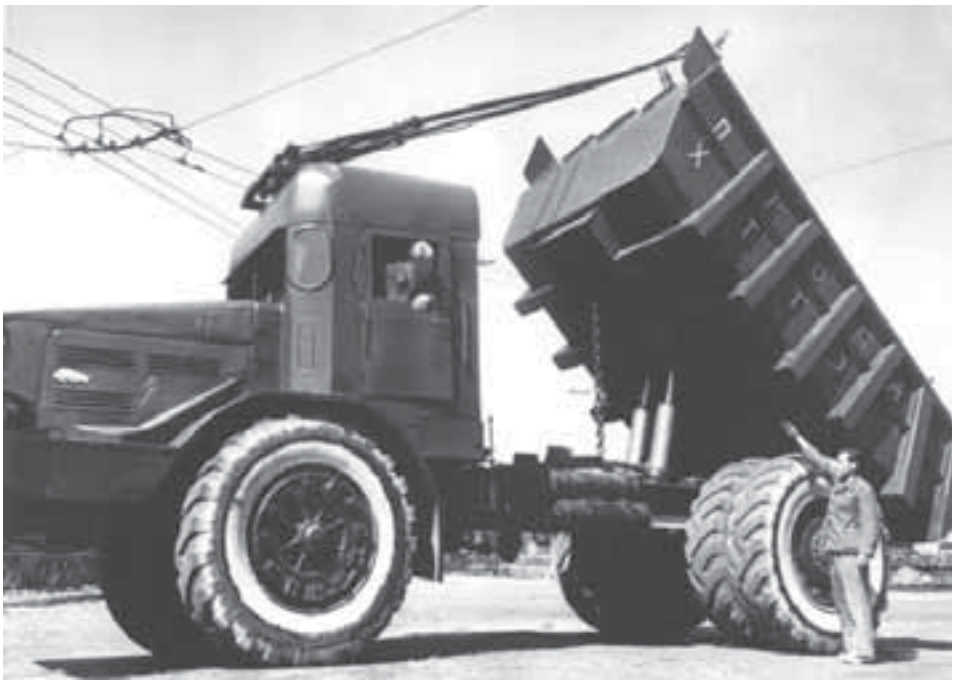
После испытания первого образца ядерного оружия в 1949 году в СССР начала создаваться атомная промышленность. Предприятия новой индустрии предполагалось развернуть на Урале, в Сибири и на Европейской территории страны. Это должны были быть очень энергоёмкие производства. Однако строительная техника первой послевоенной пятилетки не могла справиться с проблемой быстрого возведения таких объектов. Прежде всего, требовались мощные внедорожные самосвалы, способные доставлять из каменных карьеров огромные гранитные глыбы для плотин. Выпускавшийся в то время пятитонный МАЗ-205 для этой цели явно не годился. Нужен был 25-тонник!

Поэтому Минскому автозаводу было поручено наладить выпуск нового класса грузовых машин. Справедливости ради необходимо отметить, что сначала разработкой карьерного 25-тонника занялся Ярославский автозавод. Именно в Ярославле родился проект самосвала, получившего индекс ЯАЗ-225. Да и у него был вполне чёткий зарубежный прообраз – японский Komatsu. Однако реальный образец ЯАЗ-225 так и не был построен, техдокументацию передали в Минск, где она была существенно доработана.

Первоначально предполагалось

МАЗ-525 со специально для него спроектированным самосвальным прицепом МАЗ-5210. Грузоподъёмность прицепа составляла 40 т, так что перед вами первый в СССР карьерный самосвальный автопоезд суммарной грузоподъёмностью 65 т

«Ноу-хау» Харьковского трамвайно-троллейбусного управления – троллейвоз МАЗ-525Т. Несколько таких машин работали в украинских карьерах «Агат»



Вероятно, последний сохранившийся в мире МАЗ-525 -внутризаводской кран-эвакуатор

Серийный 40-тонник МАЗ-530 в сравнении с ЗИС-150

использование серийной кабины от ЯАЗ/МАЗ-200, слегка смешённой влево, однако в Минске создали более просторную оригинальную кабину, изменили индекс с 225 на 525, внесли целый ряд других усовершенствований. Так появился МАЗ-525.

МАЗ-525 был примечателен тем, что впервые на шасси автомобильного типа был установлен 12-литровый танковый дизель — вернее его дефорсированный (с 450 до 300 л.с.) вариант под обозначением Д-12А. Крутящий момент от двигателя передавался последовательно на гидромуфту, далее через двухдисковое сцепление на пятиступенчатую (первоначально четырёхступенчатую) коробку передач, и, наконец, через карданный вал на задний мост с планетарными колёсными редукторами. Этот мост, в отличие от переднего, крепился к мощной раме жестко, без каких-либо рессор. Никакая подвеска не выдержала бы ударных нагрузок, которые возникали при загрузке самосвала каменными глыбами размером шесть кубометров.

Специально для работы в паре с МАЗ-525 в Свердловске начали выпускать экскаваторы с таким объёмом ковша. Чтобы самортизировать разрушительные удары, дно кузова было выполнено двойным, из стальных листов с дубовой прокладкой между ними. Непосредственно на раму нагрузка передавалась через шесть резиновых подушек. Главным амортизатором служили огромные колёса с диаметром покрышек 172 см. При разгрузке кузов опрокидывался на угол в 65 градусов при помощи двух солидных гидроцилиндров, давление в которых создавал отдельный насос. Машина имела снаряженную массу чуть более 24 тонн и могла развивать максимальную скорость до 30 км/ч. Расход топлива в зависимости от условий движения составлял 130-160 л на 100 км пути.

Крутить баранку, особенно на загруженной машине, помогал гидроусилитель руля. Несмотря на большую колёсную базу, самосвал имел хорошую маневренность в карьерах — радиус поворота составлял 12 м.

Внешний вид машины претерпел ряд последовательных изменений в процессе серийного выпуска. Если на первом образце мотокапот в основании был равен ширине кабины, то в серии он стал значительно уже — для экономии металла. Опыт работы в пыльных карьерах подсказал решение — устанавливать два воздушных фильтра. Менялось количество вертикальных рёбер усиления кузова — оно уменьшилось с семи до шести.

Машины стратегического назначения

Однако грузоподъёмность в 25 т была не всегда достаточной. Всё возрастающие объёмы добычи полезных ископаемых требовали более грузоподъёмных машин. Министерством были составлены требования на перспективный самосвал грузоподъёмностью 40-50 т. Не заставило себя долго ждать и постановление Совета Министров, в соответствии с которым МАЗу поручалось создание перспективной машины. В марте 1957 года первый опытный образец трёхосного 40-тонного карьерного самосвала МАЗ-530 вышел на испытания. А в мае его уже демонстрировали широкой публике на ВСХВ СССР. Однако стать массовыми этим машинам не довелось. Традиционная компоновка плохо подходила для машин такой грузоподъёмности. С учётом нескольких минских опытных образцов и выпускавшихся с 1960 по 1963 г.г. в Жодино «серийных» МАЗ-530, изготовили не более трёх десятков таких машин.

В 1958 году производство МАЗ-525 было передано из Минска в Жодино, на завод, ставший впоследствии БелАЗом. В течение десяти лет 525-й на двух белорусских заводах был выпущен приличным тиражом, выраженным четырёхзначным числом. Первый советский двадцатипятитонный самосвал широко использовался на всех великих стройках как у себя в отечестве, так и за рубежом вплоть до 1980-х годов.

По своему уровню «стратегические» самосвалы МАЗ-525 и МАЗ-530 были значительным

МАЗ-528 с бульдозерным отвалом.Разработка была признана неудачной.

МАЗ-532 с металлической бортовой платформой. Очевидно, эта машинаиспытывалась как колёсная альтернатива гусеничным артиллерийским тягачам

Серийный тягач МАЗ-538 служил базой для котлованных, траншейных и некоторых других инженерныхмашин СоветскойАрмии. В войскахэтамодель используется и в настоящее время

Одноосный тягачМАЗ-529. Для перемещений без прицепныхагрегатов машина временно обретала«колёсную формулу» 3х2

достижением советского автопрома, положившим начало производству большегрузной колёсной технике не только на БелАЗе. Ещё более важное значение этой машины состояло в том, что она явилась отправной точкой формирования творческого коллектива инженеров во главе с талантливым конструктором Б.Л. Шапошником. Организовавшись в 1954 году в Специальное КБ МАЗа, этот коллектив и занялся проектированием настоящих машин стратегического назначения.

Одним из первых изделий, созданных СКБ, был одноосный тягач МАЗ-529, опытный образец которого был изготовлен в 1956 году. МАЗ-529 успешно прошел все испытания, был поставлен на производство и стал использоваться не только в комплекте со скрепером, но и в качестве тягача-установщика ракетных комплексов на стационарных позициях. Серийное производство одноосных тягачей МАЗ-529 было постепенно развёрнуто в 1958-1959 годах в Могилёве на Союзном заводе подъёмно-транспортного оборудования Минтяжмаша СССР. Постепенно одноосники стали основной продукцией и в 1966 году этот завод был переименован в автомобильный. Так МАЗ после БелАЗа дал начало МоАЗу.

Основными же изделиями, ради которых и было организовано СКБ на МАЗе, были четырёхосные полноприводные тягачи для буксировки артиллерийских систем. Первый опытный образец такого четырёхосного тягача, получившего индекс МАЗ-535, был изготовлен в 1956 году. Эта машина, наряду со своей более поздней версией МАЗ-537, обросла довольно большим числом модификаций. После нескольких лет производства в Минске четырёхосные тягачи первого поколения стали выпускать в Кургане. Таким образом, разработка МАЗовского СКБ положила начало ещё одному автопроизводителю — Курганскому заводу колёсных тягачей. А само МАЗовское производство специальных колёсных тягачей, как известно, превратилось в самостоятельный МЗКТ.

Инженерные тягачи

Ещё одно направление, которым занималось СКБ МАЗа в 1950 г.г. — это так называемые колёсные инженерные тягачи — двухосные машины для навески бульдозерных

Опытный вариант МАЗовского одноосника со смещённой кбоку кабиной. Позже такая компоновка стала стандартом для новых одноосных моделей Могилёвского автозавода

Это не спортивное купе, а аэродромный тягач МАЗ-541, созданный на базе агрегатов карьерного самосвала МАЗ-525. Гигантские габариты, танковый двигатель, «максималка» всего 30 км/ч и непривычностильный для советского автопрома дизайн — таким вошел в историю первый в СССР настоящий авиабуксировщик

отвалов и тому подобного оборудования.

В 1955 году был изготовлен первый тягач такого типа МАЗ-528, предназначенный для работы, прежде всего, с бульдозерным отвалом. МАЗ-528 получился откровенно неудачной машиной. «Благодаря МАЗу-528 мы поняли, как не надо делать инженерные тягачи», — вспоминают ветераны-конструкторы.

Было изготовлено всего два опытных образца МАЗ-528, которые позже были использованы в качестве агрегатных «доноров» для следующей малоизвестной разработки — «лесовозного» тягача МАЗ-532. В паре с прицепом МАЗ-532 мог транспортировать 20 кубометров древесины. Существовал также вариант с бортовой металлической платформой. Очевидно, что МАЗ-532 испытывался и как лёгкий артиллерийский тягач. В серию эта разработка не пошла. Было построено всего несколько опытных образцов.

По результатам испытаний МАЗ-528 и МАЗ-532 были согласованы с заказчиком технические требования для ИКТ-С (инженерный колёсный тягач средний). Была предложена универсальная схема тягача, обеспечивавшая работы с толкаемым и буксируемым навесным и прицепным оборудованием в обоих направлениях, что обеспечивалось не только наличием всех реверсивных передач, но и левосторонним расположением водителя и механизмов управления при движении в любом направлении. Разработка получила обозначение МАЗ-538. Серийное её производство развернули в Кургане. Поговаривают, что «модель 538» изготавливают по отдельным заказам до сих пор.

Однако наименее известен, пожалуй, самый экзотический минский тяжелый тягач — аэродромный МАЗ-541, предназначенный для буксировки новых (для конца 1950-х годов, естественно) мощных пассажирских самолётов Ту-104Б и Ил-18Д. Главное, что поражает в этой машине — это внешность почти, как у спортивного купе при габаритах карьерного самосвала!

За базу для МАЗ-541, первый образец которого собрали в 1959 году, взяли МАЗ-525. Размер колеи задних колёс и их ошиновка полностью соответствовали таковым у карьерного самосвала. Поскольку на передние колёса приходилась значительно меньшая нагрузка, то их колея была меньшей и соответствовала армейскому внедорожнику МАЗ-502, однако шины для передних колёс использовались от ЯАЗ-214. Всего изготовили три экземпляра МАЗ-541.

Родоначальник

Таким образом, МАЗ дал начало не просто нескольким автозаводам, а стал родоначальником нескольких направлений в отечественном автомобилестроении, которые впоследствие весьма успешно развивались самостоятельно и достигли ощутимых успехов не только в пределах «1/6 части суши», но и в мировых масштабах.

Так, например, БелАЗ и МЗКТ стали крупнейшими производствами своего профиля на планете, чем обязаны МАЗу.

CLASSIFIED

ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

РЕМОНТ
импортных
ПРИЦЕПОВ
BPW, ROR, SAF и др.
ТЯГАЧЕЙ
Volvo, Scania —
двигателей, КПП, электрики
ЗАПЧАСТИ

с/х Ленсоветовский, Московское шоссе, 233, лит. Ж
т. 746-45-33, 746-48-30, 746-44-13
e-mail:newcom-spb@mail.ru

СКЛАД ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ
СПб, ш. Революции, д 58А
т./ф.: (812) 225-1274, 716-8960

SAF SPb
Официальное представительство компании SAF в Северо-Западном регионе

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

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

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

Ремонт грузовых автомобилей и полуприцепов
- Ремонт ходовой
- Малярно-кузовные работы
- Грузовая мойка
- Предпродажная подготовка

Петергофское шоссе, 75
тел. 8-901-306-06-09
www.ambar-spb.ru

ВСЕ ВИДЫ РЕМОНТА
ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВЫХ ПРИЦЕПОВ И ПОЛУПРИЦЕПОВ
АВТОМОБИЛЕЙ (двигатель, ходовая, КПП, редуктор, электрика, воздух)
клёпка накладок

СПб., ул. Бестужевская, 2а Тел. 8-901-304-3124, 974-12-22

TRAK TRUCK STOP
ООО "ТРАК-СТОП"
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

ГЕФЕСТ
РЕССОРЫ
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. 1а e-mail: resora@mail.ru
т.: 972-49-59, 972-49-60, 8-901-309-23-25
т./ф.: 451-15-68

ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

КОРОНА АВТО ООО
ОПТОВЫЙ ПОСТАВЩИК АВТОЗАПЧАСТЕЙ ДЛЯ ИМПОРТНОГО КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА, ПРОВОДИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ НАБОР ПЕРСОНАЛА ПО ВАКАНСИЯМ:

- Менеджер по региональным продажам
- Менеджер по проекту "Автосборочные предприятия"
- Маркетолог
- Помощник менеджера по продажам
- Помощник менеджера по снабжению
- Водитель категории "В"

Высокая заработная плата. Перспективы роста. Оформление по ТК РФ. м. "Кировский Завод".

Резюме присылайте по факсу (812) 331-08-84 или office@korona-auto.spb.ru с указанием вакансии в заметкой "для Здановича Надежды"

Работать в "Корона Авто" престижно!

Евро-Транс-Авто СПб, Колпино, ул. Межевая, 27

РЕМОНТ европейских тягачей и полуприцепов

- ЭЛЕКТРИКА, ABS, EDS, АКПП
- ЭЛЕКТРОМАНИПУЛЯТОРЫ
- ТО-2 полуприцепов и грузовиков
- ЗАПЧАСТИ (VOLVO, SCANIA, оси BPW, SAF, ROR и др.)
- ГРУЗОВЫЕ ШИНЫ, ШИНОМОНТАЖ

Требуются водители с опытом работы в международном направлении

тел./факс: (812) 461-08-76 тел.: 8 911 232-25-60

ПРОДАЖА ТЯГАЧЕЙ И ПОЛУПРИЦЕПОВ НА ЗАКАЗ
(812) 944-94-00
e-mail: staloonid@mail.ru

ТРАНСЛАЙН ООО "Транслайн-СТТ"

РЕМОНТ ГИДРОБОРТОВ И ПОДВЕСОК ГРУЗОВИКОВ

КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ И СПЕЦТЕХНИКИ

тел. 227-73-52, 380-93-63
195027, СПб, Якорная ул., д.14, к.3
www.transline.spb.ru

Официальный Сервисный Центр LIEBHERR

РОТАРОV ГРУЗОВОЙ СЕРВИС

Сварка аргоном
Компьютерная диагностика MB
Ходовая часть
Электрооборудование
Воздушные системы
Агрегатные работы

СПб, пр. 9-го Января, 21
тел./факс: (812) 772-8474, 906-4047
e-mail: potapov@gruz-service.ru www.gruz-service.ru

ООО "АВТОСЕРВИС"

ТО И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ SCANIA, VOLVO, МАЗ, КАМАЗ,
КУЗОВНЫЕ, МАЛЯРНЫЕ РАБОТЫ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ,
ТОКАРНЫЕ И СВАРОЧНЫЕ РАБОТЫ,
РЕМОНТ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ И ПНЕВМОСИСТЕМ,
ШИНОМОНТАЖ, МОЙКА.
РАБОТАЕМ С 9 ДО 21 БЕЗ ВЫХОДНЫХ

СПб, ул. Софийская, д. 78
тел.: 334-32-38, 063
факс: 334-41-59
E-mail: sto3@asmplus.ru
www.asmplus.ru

ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВИКОВ И ПРИЦЕПОВ
ОПТ, РОЗНИЦА, ДОСТАВКА

SCANIA VOLVO RENAULT DAF MAN IVECO FREIGHTLINER BPW SAF ROR

Масла, смазки, фильтры, пластик,
светотехника, шины, диски, рессоры, глушители

Санкт-Петербург,
пр. Непокоренных, 74
т.ф.: (812) 298-1864
т. +7(901) 313-8568
Московская Славянка, д. 7
т./ф.: (812) 380-4024
mercury2004spb@mail.ru

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

SLP

ESCO

ДорСтройДеталь
Тел./факс в Санкт-Петербурге: +7 (812) 335 37 55
Тел./факс в Москве: +7 (495) 109-09-22
Тел./факс в Красноярске: +7 (391) 251-125
e-mail: info@dorstroysystem.ru
web-site: www.dorstroysystem.ru

магазин «ТракАвто»

ЛЮБЫЕ ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ПОЛУПРИЦЕПОВ И АВТОБУСОВ ЕВРОПЕЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА

Санкт-Петербург, ул. Васи Алексеева, 21,
тел.: 449-90-55, 449-90-56, 449-90-57
Гухозерское ш., д. 11/1, тел.: 8-901-316-0097

ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Ремонт топливной аппаратуры
ТНВД
■ Диагностика, ремонт, в том числе с ЭДС и Евро 2.
■ Снятие, установка, регулировка и ремонт форсунок, насос-форсунок.
■ Common Rail
SCANIA DAF MAN IVECO VOLVO
КОМПЛЕКС УСЛУГ ЗА ОДИН ДЕНЬ
ООО "Дизель мастер", Московское шоссе, 13а
тел.: +7(812) 715-7950 т./ф.: (812) 373-9848

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

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

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

ООО «Пневмо-Сервис»
Ремонт воздушных систем
на грузовиках и прицепах
WABCO
Bendix
KNORR
Haldex
GRAU
BOSCH
● Пневматические тормозные системы
● Пневмоподвеска
Диагностика, ремонт, регулировка, замена, восстановление
Заключаем договора на обслуживание
СПб, п. Шушары, ул. Ленина, д. 2
(812) 932-6609, пн.-пт., 9.00-18.00

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

*VOLVO*SCANIA*Mercedes Benz*MAN*IVECO*DAF*RENAULT*
АВТОХАОС Центр
СПб, Таллинское шоссе, Телези, 20
(812)715-33-33
РАЗБОРКА
ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВИКОВ
Колтушское ш., д. Янино, д. 1 (800 м. от КАД)
(812)973-79-00
www.autohaos.spb.ru e-mail: autohaos@peterlink.ru
СКУПКА ГРУЗОВИКОВ (812)973-08-05, 945-77-11

703-15-15
www.euroauto.ru
EURO AUTO
Магазин запчастей для грузовиков:
332-5821
320-3087, 970-6297
449-7226
Разборка груз.а/м:
337-5597
332-5821

ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

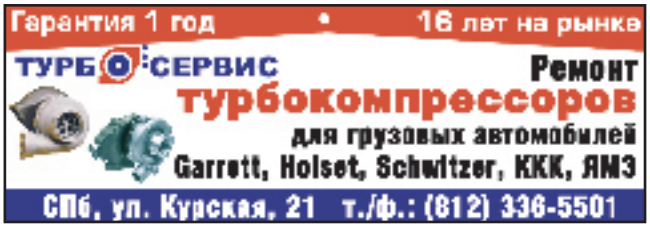
ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ АВТОСЕРВИСА

АВТОНОМНЫЕ ОТОПИТЕЛИ

АВТОСТЕКЛА

ТУРБОКОМПРЕССОРЫ



АВТОЭКСПЕРТИЗА

СТАРТЕРЫ, ГЕНЕРАТОРЫ, РАДИАТОРЫ

АВТО СПУТНИК
МАГАЗИН
тел: 378-54-54
РАДИАТОРЫ
Новые и восстановленные для импортных грузовиков
охлаждения, интеркулера, кондиционера, отопления
СЕРВИС
– Ремонт радиаторов
– Webasto установка и ремонт
– Сварка в аргоне
т.: (812) 378-65-63, 378-62-01, 973-57-41
СПб, Бассейная ул., 38, с 9 до 21 без вых.
e-mail: info@sputnik-service.ru www.sputnik-service.ru

АВТОПРОМГРУПП
СТАРТЕРЫ ГЕНЕРАТОРЫ
ДЛЯ ВСЕХ ВИДОВ ИНОМАРОК
легковых, грузовых автомобилей, спецтехники, автобусов
БОЛЬШОЙ ВЫБОР. ГАРАНТИЯ 3 ГОДА. КОМПЛЕКТУЮЩИЕ
ПРОДАЖА • РЕМОНТ • ОБМЕН
ПОЛНАЯ ДИАГНОСТИКА – БЕСПЛАТНО
тел.: (812) 314-8685, 314-8696, 970-2444
Исаакиевская пл., ул. Якубовича, д. 2 • 9:00 - 21:00 без выходных
www.starter.ru e-mail: spb@starter.ru

ООО "СТАРТЕР"
СТАРТЕРЫ И ГЕНЕРАТОРЫ
Ремонт, обмен и комплектующие на грузовые а/м и спецтехнику
ул. Седова, д. 10 Тел. (812)380-45-42
пр. Маршала Жукова, д. 21, лов. А, секц. 34 Тел. (812)324-43-20
Северный пр-кт, д. 5, секц. 10 Тел. (812)715-38-08

СТАРТЕРЫ и ГЕНЕРАТОРЫ
на более чем 5000 моделей легковых, грузовых иномарок и спецтехники на складе в СПб и на заказ.
Опт, розница, ремонт
Садовая ул., 112-114
т./ф.: 325-8950
т./ф.: 702-7113
т./ф.: 714-0998
пр. Обух. Обороны, 69
т.: 963-6631
www.startergenerator.ru
Icq: 253-282-644

www.startservice.ru startservis@mail.ru
Ремонт, продажа, обмен • Комплектующие
Гарантия, сервис • Полная диагностика (бесплатно)
СТАРТЕРЫ
СТАРТ СЕРВИС
ГЕНЕРАТОРЫ
ДЛЯ ИНОМАРОК ГРУЗОВЫХ, СПЕЦТЕХНИКИ, ЛЕГКОВЫХ
м. "Пл. Ал. Невского", ул. Тележная, 37, тел.: 380-92-24, 271-18-07
Энергетиков, 65, тел.: 226-30-03, 970-51-44
п. Шушары, Московское ш., а/с "Бадаево", тел.: 715-65-97

СТАРТЕРЫ
РЕМОНТ • ПРОДАЖА • ГАРАНТИЯ
ГЕНЕРАТОРЫ
Салова, 70 «ГАММА» с 9-21 ежедневно
на грузовики автобусы
334 06 31
973 32 21

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

РАДИАТОРЫ
ВСЕХ СИСТЕМ ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И СПЕЦТЕХНИКИ
НОВЫЕ И ВОССТАНОВЛЕННЫЕ
• В Т. Ч.: ОСНОВНЫЕ РАДИАТОРЫ
• ИНТЕРКУЛЕРЫ
• РАДИАТОРЫ КОНДИЦИОНЕРОВ
• РАДИАТОРЫ ОТОПИТЕЛЕЙ
термомуфты
(812) 375-3452, 938-7684, 968-9761, 370-11-70

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

КОЛЕСА, ШИНЫ, ДИСКИ

ШИНЫ для СПЕЦТЕХНИКИ
Michelin Goodyear Mitas Solideal Hanan Белшина

35/65-33	Yokohama	L-5	Atlas-Copco
29.5R25	Yokohama	L-3	Volvo L220E
26.5R25	Michelin	L-4	Caterpillar 972
26.5R25	Mitas	L-3	L 574
23.5R25	Michelin	L-5	Volvo L120E
23.5-25	Белшина	L-3	Dressta 534,L34
16.00-25	Continental	L-3	Calmar кран
15.5-25	Solideal	L-3	Volvo L40E L45E
16.9-30	Mitas	E-3/L-3	Komatsu
16.9-28	Solideal	E-3/L-3	Hidromek, CAT
23.1-26	Advance	UK-5	Dunapac
16.9-24	Solideal	E-3/L-3	JCB; Terex
12.5/80-18	Advance	E-3/L-3	JCB; Komatsu
10.0-16.5	Solideal	E-3/L-3	Bobcat

JCB
TEREX
KOMATSU
VOLVO
CATERPILLAR
LIEBHERR

ООО "АВАНТЕК"
194100, С-Пб, ул. Литовская, 16
(812) 324-7485, 295-1792
8-921-658-8707
avantek@yandex.ru • www.avantek.h15.ru

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

Колесный Рай
ШИНЫ ГРУЗОВЫЕ
новые восстановка б/у диски шиномонтаж
Санкт-Петербург, ул. Кубинская, 76 корп. 4
т.: 8-901-305-37-98, (812) 370-43-86, т./ф.: (812) 723-00-19

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

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

ЭВАКУАЦИЯ

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

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

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

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

КОЛЕСА, ШИНЫ, ДИСКИ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР
ШИНА Bridgestone Firestone Kraburo TYREX
ГРУЗОВЫЕ ШИНЫ • ДИСКИ • МОНТАЖ
НОВЫЕ • Б/У • НАВАРКА
Московское шоссе, д. 46, лит. В, оф. 400,
т./ф.: (812) 703-3085, 703-3086
www.1001shina.ru 1001shina@mail.ru