ГРУЗАВТО
gruzavtogroup
DAF центр Санкт-Петербург

DAF
Дилер DAF №48009

Ремонт любой сложности

Гарантийный ремонт а/м DAF

Современное оборудование

Большой склад оригинальных запчастей

Продажа новых и б/у а/м DAF

TRP Truck & Trailer Parts
запасные части для европейских а/м и прицепов

Санкт-Петербург, Московское ш., 233, лит.3
Отдел по продаже американских з/частей: (812) 363-1923, отдел по продаже европейских з/частей: (812) 363-1933
отдел по продаже з/частей и автомобилей DAF: (812) 363-1924, сервисная станция: (812) 363-1925, 926-2663
факс: (812) 746-4848
Магазины: Санкт-Петербург, Московское ш. 21-й км., (в районе виадука с/х «Ленсоветовский»), тел.: (812) 324-5283, 322-5367
пр. М. Жукова, угол Турухтанных о-в, тел.: (812) 335-71-75, (812) 973-23-98

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

**Семикратный** чемпион

**Сочлененные** гиганты


2 (52) ФЕВРАЛЬ 2008

РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ БЕСПЛАТНО

# ГРУЗАВТОИНФО

ГРУЗОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ В ДЕТАЛЯХ

## В качестве тестовой модели

Fleetguard®

ЛИДЕР
В ОБЛАСТИ
ТЕХНОЛОГИИ
ФИЛЬТРАЦИИ

Поставщик
по Северо-Западу
фирма «АМГ»
Санкт-Петербург
Софийская ул., 6
Тел. (812) 326-4242
E-mail: auto@amg.spb.ru

АМГ

ГРУЗАВТО
gruzavtogroup

Продажа импортной
грузовой техники

Американские
тягачи

Европейские
тягачи

Прицепы
и
полуприцепы

Продажа рефрижераторов Schmitz 2007 г. выпуска
Кредит без первого взноса
Россия, Санкт-Петербург, Московское ш. 21-й км., (в районе виадука с/х «Ленсоветовский»)
Тел.: (812) 324-5217
E-mail: info@gruzavto.ru www.gruzavto.ru

АВТОСЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР
СОЗВЕЗДИЕ

АМЕРИКАНСКИЕ
ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

ПРОДАЖА
РЕМОНТ
ЗАПЧАСТИ

+7 812 336-5791
+7 812 225-8364
+7 812 225-2822
8 800 555-0755
(звонок по России бесплатный)

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

Торгово-демонстрационная площадка 8 (81361) 95-536 п. Ульяновка Ленинградской области

Филиал: г. Армавир 8 (86137) 732-08, 8-928-444-00-34

# ИНСТРУМЕНТ УСПЕХА

**39** **авторизованных станций технического обслуживания на территории России.**

**Фирменный сервис от Volvo.** Профилактическое обслуживание и ремонт по оптимальному графику. Высококвалифицированный и опытный персонал.

**Оригинальные запасные части Volvo.** Настоящий Volvo – это то, что внутри грузовика. Фирменные запчасти – гарантия надежной работы автомобиля.

**Сервисные контракты Volvo.**

Это просто – заключите сервисный контракт, и Вы сможете эффективно прогнозировать и контролировать Ваши расходы.

VOLVO TRUCKS. СОЗДАВАЯ БУДУЩЕЕ

www.volvotrucks.ru

# [СЛОВО РЕДАКТОРА]

## О «Ванях-Виллисах», «Партнерах» и не только

Номер, который вы держите в руках, предлагает темы, традиционные не только для нашего журнала вообще, но и для февраля в частности. Конечно же, мы уделим должное внимание Дню защитника Отечества, вспомнив о технике, не без помощи которой наш народ одержал победу над фашисткой Германией. В частности, был такой легкий армейский вездеход ГАЗ-67Б, получивший в армии прозвище «Ваня-Виллис». Это был самый массовый автомобиль Великой Отечественной войны – более сорока тысяч машин перевозили солдат, таскали противотанковые орудия и даже служили базой для установки реактивных минометов. А сегодня этот «козлик» является мечтой многих коллекционеров.

Также вы прочитаете о том, как новому Пежо Партнеру пришлось узнать не понаслышке о том, что такое русская зима. Согласитесь, просто так погонять машину по дорогам и проселкам и назвать это тест-драйвом – занятие не самое интересное. Поэтому Peugeot Partner VTC несколько дней поработал в одном из подмосковных подсобных хозяйств. Вообще Peugeot Partner VTC обладает почти всеми внешними достоинствами и атрибутами «досугового» внедорожника, но при этом остается настоящей «рабочей лошадкой».

Наверняка, многим покажутся интересными подробности о гигантских городских низкопольниках. Один вид этих сочлененных суперавтобусов вызывает ассоциации с какими-то фантастическими насекомыми. Также любопытно будет узнать о новинках и раритетах в сфере спецтехники, и о «голосовых связках» для автомобилей, то есть о сигналах, которые, как оказывается, бывают электромагнитными и пневматическими. А ведь все начиналось с того, что перед совершенно безголосой машиной шел человек с флажком, предупреждая о приближающейся опасности

**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 25.01.2008
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 7-17,2м³,
грузоподъемность от 1 до 3,8 тонн

**Iveco Eurocargo**
Евро-3, грузоподъемность шасси 12,5,
объем фургона до 75 м³

**Iveco Stralis**
грузоподъемность шасси до 16,5 т,
объем фургона до 75 м³

**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 1 900 евро**

**Самосвал Iveco Trakker**
Euro 3, грузоподъемность до 35 т,
полная масса автопоезда до 85 т,
объем кузова до 20м³

## Крупнейший сервисный центр IVECO в России

WABCO

ROLFO

**Мы доверям**

Shell RIMULA

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

# [СОДЕРЖАНИЕ]

[ЛЕНТА НОВОСТЕЙ] ..... 6

[ПРЕЗЕНТАЦИЯ]

Самые молодые ..... 20

[ВЫСШАЯ ПРОБА]

В качестве тестовой модели ..... 22

[ФОРМУЛА УСПЕХА]

Семикратный чемпион ..... 30

[ДЕТАЛЬНЫЙ РАЗГОВОР]

Голосовые связки для «коммерсантов» ..... 42

[АВТОБУСЫ]

Сочлененные гиганты ..... 48

[ГРУЗОВИКИ]

ПАТРИОТичный грузовичок ..... 54

[ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКТ]

Проверки перед дорогой ..... 60

[ХРОНОГРАФ]

«На пикапе драном и с одним наганом...» ..... 66

SPECIAL ..... 71-90

[ЛЕНТА НОВОСТЕЙ] ..... 72

[СПЕЦТЕХНИКА]

Первый в мире ..... 74

[АВТОБУСЫ]

«Безымянный» низкопольник ..... 78

[ХРОНОГРАФ]

Тот самый «крокодил» ..... 84

[CLASSIFIED] ..... 91

# ГРУЗАВТОСЕРВИС

gruzavtogroup

Ремонт автомобилей
Freightliner
Kenwort
International
Volvo
Mack

Диагностика и ремонт
двигателей Cummins,
Detroit Diesel, Caterpillar

Запчасти оптом и в розницу

Санкт-Петербург, Московское ш., 233, лит.3
Отдел по продаже американских з/частей: (812) 363-1923,
отдел по продаже европейских з/частей: (812) 363-1933
отдел по продаже з/частей и автомобилей DAF: (812) 363-1924,
сервисная станция: (812) 363-1925, 926-2663, факс: (812) 746-4848
E-mail: info@gruzavto.ru www.gruzavto.ru

## Предназначен для грузов неопределенной формы

Создан первый металловоз на базе дорожных грузовиков автомобильного завода «Урал» «Группы ГАЗ». Специализированный автомобиль «Урал-63774» выполнен на базе шасси «Урал-63685» (колёсная формула 6х4).

Автомобиль является совместной разработкой автомобильного завода «Урал» и его официального представителя – «Спецавтомаша». Грузовик предназначен для перевозки объёмных грузов неопределённой формы общей массой до 16 с половиной тонн.

Металловоз-ломовоз комплектуется более мощным двигателем производства ярославского завода «Автодизель» «Группы ГАЗ» – ЯМЗ-7511 мощностью 400 л.с., в то время как на серийные автомобили «Урал-63685» устанавливаются двигатели ЯМЗ-7601 мощностью 300 л.с. Для обеспечения самопогрузки самосвального кузова, автомобиль-металловоз комплектуется гидроманипулятором с большим вылетом, оснащённым лепестковым захватом либо грейферным ковшом. Управление гидроманипулятором металловоза осуществляется с пульта оператора, расположенного на поворотной колонне.

Металловоз может оснащаться различными типами гидроманипуляторов: «ЛВ-185», «Синегорец-75» и «ОМТ-97М».

Выгрузка металлолома или мусора осуществляется подъёмом самосвальной платформы. Для выгрузки задняя стенка кузова металловоза выполнена в виде распашных ворот, створки которых фиксируются в открытом состоянии вдоль бортов кузова.

Автомобильный завод «Урал» начал осваивать производство дорожных грузовиков в ноябре 2005 года. В течение прошлого года производители спецтехники приступили к активному освоению шасси автомобиля «Урал-63685» под размещение различного навесного оборудования. Так появились уникальный, не имеющий аналогов автокран грузоподъёмностью 40 т, автоцистерны, автобетоносмесители, сортиментовозы, самосвалы с трёхсторонней разгрузкой и другая специальная техника.

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

# Ваш надежный партнер справится с любым грузом!

## - Самосвал

**Цена от 2 420 000 руб.***

Объем кузова от 10 до 16 м$^3$
Колесная формула: 4х2, 6х2, 6х4

## - Бортовая платформа

**Цена 2 072 000 руб.**

Грузоподъемность от 12 до 25 т
Возможно дооборудование гидроманипулятором
Колесная формула: 4х2, 6х2, 8х2

## - Бетономиксер

**Цена от 3 200 000 руб.**

Объем 9 м$^3$
Колесная формула: 6х4

Компания "Аларм-Трак" - официальный дилер Ford Cargo в России. Ford Cargo представлен широким модельным рядом - седельные тягачи, самосвалы, дорожные грузовики, автовозы. "Аларм-Трак" сотрудничает с ведущими компаниями по дооборудованию грузовых автомобилей с целью создания на их базе строительной и специальной техники, а также различных видов фургонов.
Автомобили в наличии. Срок исполнения заказа на поставку автомобиля - от 2,5 месяцев.

на правах рекламы

* Цена указана в российских рублях и является минимальной исходя из объема двигателя и комлпектации.
Оплата производится в рублях. Цена действительна на дату публикации.

Ford TRUCKS

alarmtrucks aT
Официальный дилер **Ford Cargo**

**ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР FORD CARGO**
- Продажи
- Сервисное обслуживание
- **NEW!** Trade in: иномарки до 10 лет, отечественные автомобили до 5 лет в обмен на новый автомобиль Ford Cargo

**Санкт-Петербург, Озерки, Выборгское ш.23**
**(812)777-2-777** **www.777-2-777.ru**

## Выбирай любую начинку

Японский производитель коммерческой техники, компания Hino, сообщила о модернизации модели Ranger. Грузовик, который относится к среднему грузоподъёмному классу до 11 тонн, отвечает высоким экологическим стандартам и характеризуется низким потреблением топлива. Кроме всего прочего у обновленного автомобиля увеличена грузоподъёмность, которая теперь составляет 6,4 тонны. При покупке, для удобства заказчика, он может выбрать именно ту начинку в грузовике, которая ему больше всего подходит: транспортное средство комплектуется пятью видами двигателей различной мощности, автоматической или механической коробкой передач и большим набором дополнительных опционных возможностей. В пресс-релизе компании также сказано об уменьшении выброса вредных веществ в окружающую среду, например: на 10% сократился выхлоп NOx.

## Создано «дизельное» подразделение

Новое подразделение, которое будет заниматься разработкой дизельных двигателей для лёгких грузовиков, создала компания Nissan. Подразделение будет относиться к компании Nissan Motor Light Trucks Co., Ltd, которая принадлежит Nissan Motor Co., Ltd (доля 85%) и компании Nissan Diesel Motor Co., Ltd (доля 15%). Целью создания подразделения, которое будет насчитывать 111 квалифицированных инженеров и 300 человек работающего персонала, является занятие лидирующего положения на мировом рынке лёгкого коммерческого автотранспорта. Новая структура должна быстро реагировать на нужды потребителей и предоставлять новые качественные разработки для своего сегмента. Компания Nissan Motor Co., Ltd была образована в 2003 году, а за 2006 год смогла увеличить количество продаж своей продукции на 23%, что составило 492 000 автомобилей.

## Отметили 50-летний юбилей

Коллектив Курганского автобусного завода отметил 50-ю годовщину своего предприятия.

История завода берёт своё начало с того момента, когда автобус ПАЗ-651 был передан в Курган для более быстрого запуска предприятия, и уже за первое пятилетие завод достиг проектной мощности – 5000 автобусов в год. А к 1967 г. курганскими автобусостроителями были выпущены 50000 автобусов базовой модели. В 1967-77 г.г. завод приступил к выпуску автобусов КАвЗ-685.

К 1993 г. курганским автобусным заводом проведена подготовка и организовано производство нового семейства автобусов вагонной компоновки вместимостью 24 пассажира, в объёме 150-200 шт. в год. Именно здесь в 1992 г. были изготовлены первые автобусы КАвЗ-3275, КАвЗ-32784 и КАвЗ-3278, отличающиеся более высоким уровнем комфортабельности и соответствующие международным требованиям по безопасности.

С целью удовлетворения потребностей рынка в больших автобусах в 1998 г. техническими службами были разработаны новые модели автобусов на большегрузных шасси – городской и пригородный автобусы КАвЗ-422910 и КАвЗ-4229-01. Также большое внимание уделяется завоеванию рынка вахтовых автобусов. Разрабатывается полноприводная модель КАвЗ-422990 с колёсной формулой 6х6. Кроме того, тогда же «КАвЗ» вернулся к изготовлению вахтовых машин на шасси «Урал».

В 2001 году Курганский автобусный завод вошёл в состав «Группы ГАЗ». В ходе мероприятий по выводу предприятия из кризисного состояния в 2001 году Курганским автобусным заводом был разработан «школьный» автобус, наиболее полно отвечающий требованиям ГОСТ к автобусам для перевозки детей. Первый заказ на поставку 55 «школьных» автобусов для Ярославской области «КАвЗ» выполнил в 2001 году. За два года с начала реализации программы в рамках национального проекта «Образование» Курганским автобусным заводом изготовлены и поставлены около 3000 школьных автобусов во все регионы России.

Вхождение в «Группу ГАЗ» открыло перед заводом перспективу производственного развития предприятия. Руководством компании было принято стратегическое решение – организовать на Курганском автобусном заводе производство средних автобусов ПАЗ-4230 «Аврора».

Согласно стратегии развития предприятия до 2016 года, «КАвЗ» должен полностью заменить оборудование для заготовительного цеха. С начала наступившего года стартуют реконструкция окрасочного комплекса и полный рестайлинг модельного ряда автобусов «Аврора».

К своему юбилею «КАвЗ» полностью обновит модельный ряд производимых автобусов: с наступившего года на главном конвейере начнут производить средние городские автобусы КАвЗ-4239, в этом же году полностью будет прекращено производство капотных автобусов КАвЗ-3976.

## КОМПАНИЯ БАЛТКАМ ПРИГЛАШАЕТ НА РАБОТУ

**БалтКам** - дистрибьютор ArvinMeritor, BPW, Contitech, Cummins, Dinex, Firestone, Fleetguard, Freightliner, Knorr-Bremse, Mahle, Monroe, ROR, Sachs,WABCO и многих других производителей автокомпонентов премиум класса для грузовых автомобилей открывает 3 вакансии:

- **Бренд Менеджер автокомпоненты SACHS, MAHLE**
- **Бренд Менеджер автокомпоненты BPW, SAF, ROR**
- **Бренд Менеджер автокомпоненты для Scania, MAN**

БАЛТКАМ

### ТРЕБОВАНИЯ К КАНДИДАТУ:

- Знание устройств импортных грузовых автомобилей или способность самостоятельно овладеть этими знаниями
- Обладание отличными коммуникабельными способностями, умение излагать свои мысли, как в устной, так и письменной форме
- Высшее образование

### ОБЯЗАННОСТИ:

- Активное продвижение брендов на рынке запчастей РФ
- Формирование товарной матрицы брендов, исследование рынка, размещение заказов поставщикам
- Выполнение плана по оптовым продажам

**Ежемесячная оплата труда 75 000 руб.**
(по результатам собеседования)

www.baltkam.ru Тел.: **8-800-333-65-20 (доб. 276).** Контактное лицо: Екатерина Деревянко

# ROTHER

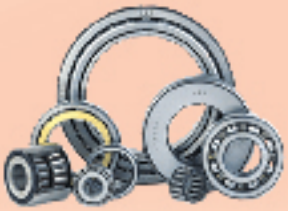
**Большой склад запчастей**
**Все в наличии в Санкт-Петербурге.**

**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

## Вахтовка приходит на помощь

Вахтовый автобус производства автомобильного завода «Урал» «Группы ГАЗ» пришел на помощь оказавшимся в снежном плену камчатским пассажирам.

Утром 14 января, в сильную метель, рейсовый микроавтобус импортного производства выехал из Усть-Камчатска в Петропавловск-Камчатский, несмотря на штормовое предупреждение. Машина завязла в снегу в 50 км от пункта отправления. В ней находились десять пассажиров (из них двое – дети) и два водителя. После того как о пропаже автобуса сообщили местные жители, спасатели и милиция начали поиск. Проведение операции мешали снежные сугробы высотой до двух метров, низкая видимость на трассе и ветер, скорость которого достигала 24 метров в секунду.

Для проведения спасательной операции был снаряжен вахтовый автобус повышенной проходимости марки «Урал». На его борту находились специализированное оборудование, запас топлива и продуктов питания. После обнаружения попавшего в снежный плен микроавтобуса, сотрудники МЧС по Камчатскому краю эвакуировали всех пассажиров, доставив их в Усть-Камчатск и развезя по домам.

Как отметил начальник ГУ МЧС РФ по Камчатской области Анатолий Плевако, прокуратуре еще предстоит разобраться с инцидентом. «В том районе уже шла пурга и между населенными пунктами людей перевозили только грузовики «Урал», оборудованные под вахтовки. Это уже не первая подобная ситуация. Нужно наказывать перевозчиков, которые не обращают внимания на предупреждения МЧС и служб Гидромета».

## Находя самые короткие пути

Компания Renault Trucks на крупной выставке в Лионе (Франция) представила свою новую разработку – транспортное средство с техническими решениями для программы FIDEUS (Freight Innovative Delivery of Goods in European Urban Space – инновации по усовершенствованию грузоперевозок в европейских городах). Новинка на форуме была представлена вместе с грузовиком Hybrys. Комплекс нововведений был представлен на примере грузовика Midlum (12 т.). Транспортное средство хоть и комплектуется силовым агрегатом со стандартной мощностью 190 л.с. но является достаточно экологичным автомобилем с низким уровнем шума. Точная система месторасположения и навигации максимально способствует ориентированию водителя на незнакомой местности или в городе, помогает найти самые короткие пути к конечной точке доставки груза. Для облегчения работы оператора также существует система автоматического отпирания грузового отсека и функция «помощника при парковке». Для облегчения погрузки/выгрузки и увеличения уровня безопасности товаров грузовой отсек имеет удобное зональное освещение и камеры наблюдения. После использования грузовика как выставочного экспоната технику оставят для эксплуатации во Франции.

EURO PART

запчасти для коммерческого транспорта

инструменты

оборудование

(812) 336 25 67
г. Санкт-Петербург,
ул. 9 Января - 57, оф. 22
www.europart.ru

ДОРСТРОЙДЕТАЛЬ
запасные части для дорожно-строительной техники

КОВШИ СКАЛЬНЫЕ

импортного производства
для экскаваторов и погрузчиков
любых марок

системы защиты ковшей:
сегменты, бокорезы, "пятки"

адаптеры и зубья
любых систем:
ESCO
Metalogenia, CombiParts
VOLVO, Caterpillar, Komatsu

HARDOX IN MY BODY

С-Петербург (812)335-3755
335-3756
Москва (495)109-0922
www.dorstroydetal.ru
info@dorstroydetal.ru

## Покупателям передано 132 автобуса

ООО «МАН Автомобили Россия», дочернее предприятие MAN Nutzfahrzeuge, подвело итоги продаж новых и подержанных автобусов MAN и NEOPLAN за 2007 год.

В прошлом году департамент автобусов передал покупателям 132 новых и подержанных автобуса MAN и NEOPLAN.

«Мы гордимся результатами работы российского департамента автобусов MAN в 2007 году. Для нас этот год стал знаковым, мы преодолели своеобразный рубеж - поставили нашим клиентам более 100 единиц автобусов. И это действительно хороший показатель. В наступившем 2008 году мы продолжим динамику увеличения объемов продаж автобусов MAN и Neoplan», - отметил Владимир Коробейников, директор по развитию и продажам автобусов ООО «МАН Автомобили Россия».

В 2007 году компания NEOMAN Bus GmbH, подразделение MAN Nutzfahrzeuge AG, представила новое поколение автобусов Neoplan Cityliner. Модели Neoplan Cityliner HD, Neoplan Cityliner HDC, Neoplan Cityliner HDL по праву могут претендовать на гордое звание флагманов пассажирского флота. Благодаря обновленному дизайну и особому вниманию разработчиков к остеклению автобуса, новые модели стали еще более удобными и надежными. Увеличение количества посадочных мест делает новые версии Cityliner привлекательными для перевозчиков, обслуживающих туристические агентства, или же для компаний, продающих автобусные туры. Новые Neoplan Cityliner оборудованы мотором Common Rail Euro 4, который специально предназначен для работы в жестких условиях и на гористой местности. На данный момент российские продажи новинок еще не стартовали, но в 2008 году в России планируется их премьера.

Автобусы MAN и Neoplan хорошо зарекомендовали себя на российских дорогах. Эксплуатационные показатели автобусов обеспечивают оптимальное соотношение мощности двигателя и расхода топлива. Автобусы оборудованы двигателями Евро 3, мощность которых обеспечивает плавное и скоростное движение. Межсервисный пробег достигает 80 000 км, что позволяет экономить смазочные и расходные материалы. Кроме того, «МАН Автомобили Россия» проводит обучение водителей основам экономичного управления автобусом.

Сегодня у покупателей появилась возможность увидеть новые и подержанные автобусы MAN и Neoplan на демонстрационной площадке в Ногинске, что значительно упрощает процесс выбора подходящей модели, дает возможность более подробно ознакомиться с автобусами.

## Выделяется среди собратьев

На рынке коммерческого автотранспорта компания Чайка-Сервис представила новинку, предназначенную для бурения грунта под установку столбов, оград и т.п. Для этого на шасси ГАЗ-33086 «Земляк» был установлена крано-манипуляторная установка от компании Amco Veba - 809 T2S с буром модели RT-170 итальянской фирмы «Rozzi S.p.A.». Новинка, которая предназначена для работы на обычных грунтах, характеризуется достаточно большой глубиной бурения – до 1800 мм. Диаметр бура 300 мм и работает он с максимальным давлением 240 bar (крутящий момент – 330 Nm). КМУ итальянской фирмы Amco Veba можно выделить среди других манипуляторных установок не только благодаря большому диапазону вариантов грузоподъемности, но и по широкому спектру применения оборудования данной компании.

## На замену традиционному полуприцепу

Компания Тонар представила новый полуприцеп - ТОНАР 97-461. Модель с полностью сдвигающимся тентом одновременно крышей и боковинами от немецкой компании «TSE» соответствует требованиям TIR. Новый вид конструкции, по задумкам производителя, должен заменить традиционный тентованный полуприцеп и предоставить оператору ряд новых преимуществ, как, например, ускоренный доступ к грузовому отсеку и упрощение погрузочно-разгрузочных работ. Новинка с полной массой 34500 кг способна перевозить до 27,7 т груза. Транспортное средство от Тонар сертифицировано и соответствует техническим требованиям безопасности категории «особо зелёный» (ЕВРО 3). Трёхосный полуприцеп (оси модели 1042 ООО МЗ «ТОНАР») имеет два варианта внутреннего полезного объёма кузова: 86 и 89 куб. м.

СтаКос
ЗАПЧАСТИ
для ИМПОРТНЫХ
ГРУЗОВИКОВ
ПРИЦЕПОВ
ОПТОВЫЕ ПОСТАВКИ
ВСЕ В НАЛИЧИИ
ГРУППА КОМПАНИЙ "СтаКос
Центральный офис группы компаний "СтаКос":
Санкт-Петербург, Московское шоссе, 46А, (812) 449 99 00
Магазины розничной торговли "СтаКос"
в Санкт-Петербурге
ул. Народная 43, тел.: 975 0900, 447 7908
ул. Орджоникидзе 27, тел.: 327 8753, 382 9890
пр. Маршала Говорова 10, тел.: 929 0440
промзона Парнас, ул. Домостроительная 16, тел.: 336 2861
пос. Шушары, ул. Железнодорожная 9, тел.: 607 6022
Крупнейшая региональная
оптово-розничная сеть магазинов
Великий Новгород, Воронеж, Выборг, Мурманск, Нижний Новгород, Новосибирск, Пермь, Петрозаводск, Псков, Уральский Федеральный округ, Череповец, Ярославль.
Скоро открытие: Смоленск, Ростовская обл., Краснодарский и Ставропольский край
Многоканальный телефон: (812) 449 99 00
www.stakos.ru
Scania
Volvo
Man
MB
Iveco
DAF
BPW
SAF
ROR

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

ТУРБОКОМПРЕССОРЫ
БОЛЬШОЙ АССОРТИМЕНТ ПРОДУКЦИИ НА СКЛАДЕ
ДОСТАВКА ЛЮБЫМ ВИДОМ ТРАНСПОРТА В ЛЮБЫЕ РЕГИОНЫ РФ
ПОСТАВКА ЗАВОДОВ-ИЗГОТОВИТЕЛЕЙ
В НАЛИЧИИ И ПО ЗАКАЗ. ГАРАНТИЯ
КАЧЕСТВЕННЫЙ РЕМОНТ
СКИДКИ ПОСТОЯННЫМ КЛИЕНТАМ
для ЛЮБОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ
и ИМПОРТНОЙ ТЕХНИКИ
ТУРБОЛАЙН
СПб, пр. Непокоренных, д. 63, к. 2
(812) 718-5618, 718-5619
www.turbolinc.ru
www.turbolinespb.com

GARAGE
АВТОИНСТРУМЕНТ
LICOTA
JONNESWAY
подкатные электрические гайковерты
EL~MAX
Профессиональный инструмент и оборудование для ремонта грузовых А/М
Санкт-Петербург; ул. СОФИЙСКАЯ, 14; (812)2681482; (812)4492709; www.garagetools.ru

## Новичок, готовый к экстриму

Автомобильный завод ЯРОВИТ МОТОРС на одной из выставок представил новую модель грузовиков YAROVIT семейства GLOROS. Посетители могли ознакомиться с самосвалом GLOROS A5401D (колесная формула 8x6) грузоподъёмность которого составляет 34,7 тонны. В базовой комплектации транспортное средство оснащается турбодвигателем Deutz BF 6M 1015C V-6, с непосредственным впрыском. Двигатель экологического стандарта Euro 2 вырабатывает 300 кВт. При необходимости возможна установка системных агрегатов от компании Cummins. Автомобиль укомплектован грузовым отсеком вместимостью 21 куб метр. YAROVIT — это многоосные грузовики, предназначенные для работы в экстремально тяжелых дорожных и климатических условиях. Конструкция автомобилей позволяет обеспечить максимальные показатели грузоподъемности при выполнении всех международных требований по эксплуатации автомобилей на дорогах общего пользования.

## Более агрессивный и практичный

Итальянская компания Iveco продолжает предлагать новые вариации лёгкого грузовика Daily. Новый полноприводный Daily 4x4 предназначен для работ в трудных условиях пересечённой местности или полного бездорожья. Потребителю предлагается два грузовика: с полной массой 3,5 или 5,5 тонн, короткая (3050) или длинная (3400 мм.) колёсная база и одно- или двухрядная кабина (на три или на 6 пассажиров соответственно). Силовой агрегат новой модели отвечает экологическим стандартам Евро4 и вырабатывает 176 л.с. Внешний дизайн транспортного средства выполнен по мотивам Daily 4x2, но некоторые детали и чёрный цвет в комплексе делают автомобиль более агрессивным и практичным. Транспортное средство отображает современные корпоративные ценности компании: высокие эксплуатационные характеристики и лучшие комбинации грузоподъёмности и внедорожных качеств.

## Три в одном

Состоялось торжественное открытие авторизованного дилерского центра «Группы ГАЗ» в Астрахани – «Автоцентр ГАЗ Агат-Плюс».

Центр построен с использованием новейших технологий и в соответствии с корпоративными стандартами «Группы «ГАЗ». Современная инфраструктура автоцентра, расположенного на площади более 1,5 га, обеспечивает комплексный подход к обслуживанию потребителей: проводится предпродажная подготовка, реализация автомобилей с применением гибких финансовых схем, обеспечивается фирменный гарантийный сервис.

В салоне представлен широкий выбор фирменных запасных частей и аксессуаров.

Шоу-рум площадью 830 м предоставляет все условия для совершения комфортной покупки в соответствии с концепцией “customer first” («клиент – на первом месте»), а сервисная зона площадью более 800 м , оборудована 8 постами общего сервиса.

Клиентам нового комплекса доступен весь спектр услуг, уже ставший традиционным для фирменных центров «Группы ГАЗ»: тест-драйв автомобилей, постановка на учёт в ГИБДД, различные формы страхования и выгодные предложения по кредитованию и лизингу.

Покупатели всегда найдут в автосалоне максимально широкий ассортимент автомобилей марки «ГАЗ»: модельный ряд коммерческих грузовиков, «Волгу» с новым интерьером и двигателем “Chrysler” и спецтехнику различного назначения.

Новый формат салона «три в одном» (продажа автомобилей, сервис и запчасти) соответствует требованиям современной торговли.

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

NEW! ш. Революции, д. 61 т. (812) 702-72-44

www.unit-auto.ru e-mail: info@unit-auto.ru

ПАН сервис энд партс

СЕРВИС АМЕРИКАНСКИХ ГРУЗОВЫХ ТЯГАЧЕЙ

СПЕЦИАЛИЗИРУЮЩИЙСЯ НА КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТАХ ДВИГАТЕЛЕЙ И АГРЕГАТОВ ТРАНСМИССИИ

КРАТЧАЙШИЕ СРОКИ, УМЕРЕННЫЕ ЦЕНЫ, ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД К КЛИЕНТУ.

Россия, 187000, Ленинградская область, г.Тосно, Московское Шоссе, 2.

Офис: Тел./факс: +7 (813) 614-26-63
e-mail: info@pan.su, www.pan.su

Сервис:
Тел.: +7(921)904-31-60
e-mail: service@pan.su

Запасные части:
Тел.: +7 (911) 818-27-45
e-mail: parts@pan.su

CATERPILLAR DETROIT DIESEL

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

BRIDGESTONE TOYO Firestone

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

## «Дакар»-2009 пройдет в Америке?

Мировой ралли-марафон, стартовавший в разные годы в Париже, Барселоне, Лиссабоне, но неизменно финишировавший в столице Сенегала – Дакаре, может переехать на американский континент.

Об этом сообщил журналистам на пресс-конференции в Набережных Челнах руководитель команды «КАМАЗ-мастер» Семён Якубов. Возможно, гонка пройдёт по маршруту «Буэнос-Айрес – Сантьяго». Официальная и достоверная новость пока одна – «Дакар-2009» состоится несмотря ни на что!

Новые, ещё недостаточно обкатанные, но безусловно хорошие машины КАМАЗ-4326 VK команды «КАМАЗ-мастер» были протестированы в Испании – по дороге домой из Лиссабона после отмены «Дакара-2008». Результаты теста были настолько хороши, что это, по заверению Семёна Якубова, даст возможность увеличить ресурс гоночных грузовиков, не прибегая к большим затратам, а даже несколько их сократив.

Руководитель команды опроверг появившиеся в некоторых СМИ слухи о том, что команда понесла очень большие убытки, и теперь ей предъявляют претензии спонсоры, деньги которых команда не отработала. Прямые затраты, которых уже не вернуть – это командировочные расходы. Заявочные деньги будут возвращены всем участникам. Расходы на создание нового автомобиля тоже оправдаются – помимо «Дакара», в этом году будет несколько этапов Кубка мира по ралли-рейдам, а также другие известные и популярные гонки. Претензий со стороны спонсоров нет. Более того, известие об отмене главной гонки года «подогрело» новых потенциальных инвесторов, которые готовы вкладывать средства в команду.

Семён Якубов назвал несколько гонок, в которых команда, возможно, выступит в этом году. Это «Оптик-2000» в Тунисе, «Гонка фараонов» в Египте и «Обжектив Сюд». Акцент будет сделан на ралли-марафоне «Транс-Ориенталь», который в июне нынешнего года пройдет по маршруту «Санкт-Петербург – Пекин». Эта гонка могла бы стать альтернативой «Дакару», сказал Семён Якубов, если бы до нее не оставалось так мало времени. Тем не менее, в ней могут участвовать многие известные команды, которым не удалось «сбросить адреналин» на «Дакаре».

«Вряд ли гонщикам дадут финишировать в самом Пекине за месяц до начала там Олимпийских игр. Скорее всего, остановят где-то на подступах. Великая китайская стена хоть и не для этого была построена, но за неё нас не пропустят», – пошутил Семён Якубов.

Российская часть маршрута гонки «Транс-Ориенталь» обязательно пройдёт через Набережные Челны.

## С новыми фарами и бампером

Компания Suzuki представила обновлённый минивэн Landy. 8-местный автомобиль отличается высокой вместительностью, просторным багажником, эргономичностью, а также манёвренностью на дорогах и привлекательным внешним видом. Не сильно изменённый дизайн модели в первую очередь выделяется новыми фарами и бампером. В качестве опции для покупателей предлагается система адаптивных поворотных фар, которыми можно управлять из салона автомобиля. Suzuki Landy 2.0 стал более комфортный: улучшилась система кондиционирования, сидения стали больше и удобнее, а задвижные боковые двери могут управляться дистанционным управлением. Экономичные автомобили Landy 2.0 от компании Suzuki появились в продаже 16 января 2008 года.

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

ПарнасАвтоКомплекс
группа сервисных центров

КОМПЛЕКСНЫЙ ремонт ваших ГРУЗОВИКОВ

Санкт-Петербург пр. Культуры, 42 проезда ПАРНАС
www.parnasautocomplex.ru info@pac-sto.ru

с 8-00 до 20-00 без выходных

SCANIA • VOLVO
MERCEDES • KAMAZ

прицепы • полуприцепы BPW • SAF • LOHR • ROR

ВСЕ виды РЕМОНТА, ГИБКАЯ ЦЕНОВАЯ ПОЛИТИКА

- Техническое обслуживание, ремонт, мойка
- Компьютерная диагностика и ремонт тормозных систем
- Компьютерная диагностика на оборудовании фирмы «MAHA»
- Регулировка схождения на лазерном стенде «JOSAM»
- Проточка тормозных дисков на грузовике
- Синхронизация "тягач-прицеп

телефоны:
(812) 449-05-84
(812) 449-05-89

Продажа ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ

тел.: (812) 449-13-84

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

## С 20-процентным приростом

Прошедший 2007 год предприятия группы ОАО «КАМАЗ» завершили с 20-процентным, в среднем, приростом основных производственных показателей 2006 года.

Предприятия группы выпустили и реализовали на рынке товарной продукции на сумму 85 млрд. 249 млн. рублей, что в сопоставимых ценах на 22,75% больше, чем в 2006 году.

Крупнейшие дочерние предприятия ОАО «КАМАЗ» единого технологического цикла за пределами Татарстана также добились значительного превышения объёмов производства общекорпоративной и собственной продукции:

– ОАО «Автоприцеп-КАМАЗ» (Ставрополь) – на 15,25%;
– ОАО «НЕФАЗ» (Нефтекамск) – на 21,75%;
– ОАО «Туймазинский завод автобетоновозов» – на 43,95 %.

На внутреннем и внешнем рынках продано в общей сложности 52648 грузовых автомобилей (+20,2%). Российские потребители «КАМАЗа» получили 39187 грузовиков (+20,75%), а заказчики на внешних рынках – 13461 автомобиль (+18,55%). Каждый четвёртый КАМАЗ по-прежнему идёт на экспорт.

Потребителям передано на условиях лизинга 4360 единиц техники (грузовых автомобилей, автобусов и прицепной техники) – рост к 2006 году 44,3%. Группа «КАМАЗ» реализовала, также с учётом лизинга, 1267 автобусов НЕФАЗ на базе специального шасси КАМАЗ (рост 16,4%), 12039 прицепов, полуприцепов и другой прицепной техники (рост 19,4%).

Выпущено 63184 двигателя и силовых агрегата КАМАЗ (+21,05%), из них 12 тысяч – в качестве самостоятельного рыночного продукта; запасных частей на сумму 10 млрд. 036 млн. рублей (+21,55% – в сопоставимых ценах); продукции диверсификации на 9 млрд. 486 млн. рублей (+31,3%).

Кроме всего этого, на 4 млрд. 223 млн. рублей оказано услуг непромышленного характера на сторону (рост 41,55%).

По факту сборки на главном сборочном конвейере автомобильного завода «КАМАЗа» положительную динамику по сравнению с 2006 годом имеют все семейства и виды автомобильных шасси и автомобильной техники на их базе, серийный выпуск которых ведётся и в настоящее время.

В центре внимания – автомобили повышенной грузоподъёмности на базе известного самосвала КАМАЗ-6520. Глава семейства прочно занял своё место на рынке, его положение там незыблемо. А между тем его «потомство» ещё только начинает свой рост. Суммарная сборка на ГСК новых моделей семейства (КАМАЗ-65201, -6522, - 652-24, -65225 и -65226), серийный выпуск которых начат за последние два года, увеличилась более чем на 68,5%.

Семейство среднетоннажных автомобилей, самое молодое в модельном ряду, вновь увеличило свою долю в общем объёме выпуска КАМАЗов и дало 31-процентный рост по сравнению с 2006 годом.

Продолжалось планомерное, в соответствии с императивами развития рынка КАМАЗов, снятие с производства или сокращение выпуска устаревших марок шасси. Они заменяются современными моделями, обладающими повышенными рабочими характеристиками и потребительскими свойствами. Больше всего этот процесс коснулся транспортного семейства.

Тем не менее, спрос на все виды и модели КАМАЗов в 2007 году был столь высок, что в целом снизился выпуск только двух позиций шасси. В этом плане характерно, например, шасси 43114, его выпуск сократился за год на 400 единиц. Ему на смену, как было объявлено ранее, приходит коммерческий аналог трёхосного военного «Мустанга» – КАМАЗ-5360. С учётом и возросших заказов армии, выпуск этого полноприводника в 2007 году увеличился более чем в 5 раз, суммарное производство двухосных КАМАЗов-4350 и -43501 – почти в 3 раза, а четырёхосных КАМАЗов-6350, -63501, -63502 и -6450 – более чем в 3 раза. Производство других моделей полноприводных автомобилей КАМАЗ также идёт в рост. Например, шасси КАМАЗ-43118 собрано на 17,7% больше, а седельного тягача на его базе (КАМАЗ-44108) – на 58,7%. Заметный успех имели и более лёгкие шасси этого семейства – КАМАЗ-43255, -4326 и -43261.

Технические регламенты, внедряющие в России международные стандарты «Евро-3», естественно, ускорят обновление модельного ряда КАМАЗов в 2008 году.

## Грузовик будущего с фирменным дизайном

Компания Renault Trucks представила свою концепцию Малотоннажного Коммерческого Автомобиля. Это продукт перспективных разработок компании, целью которого является создание грузовика будущего, отображающий желание покупателей и требования профессиональных пользователей в различных сферах деятельности. В отчёте Renault акцентирует внимание на использовании новых лёгких материалов в производстве, которые увеличивают грузоподъёмность автомобиля, но при этом являются не менее прочными. На новом грузовике будет новая технология шин с использованием одинарного монтажа заменяющего классическую двухскатную схему. Аксессуары на транспортном средстве будут обеспечивать новые функциональные возможности для водителя и пассажиров, а фирменный дизайн автомобиля должен запоминаться и сочетаться со всей грузовой линейкой Renault Trucks. Но основной чертой нового транспортного средства должен стать максимальный комфорт для пассажиров, эргономичность и многофункциональность внутреннего пространства. Концепция Малотоннажного Коммерческого Автомобиля включает себя не только основные принципы машиностроения от Renault, но и готовые варианты моделей для различных сфер использования, например экспресс-доставка, транспортировка сельскохозяйственной продукции, перевозка грузов с заданной температурой и т.д.

Альянс
АВТОМОБИЛЬНАЯ КОМПАНИЯ
Санкт-Петербург,
ул. Заусадебная, 25
тел.: (812) 702-81-50
тел./факс: (812) 430-15-77
www.bigavto.ru
E-mail: news@bigavto.ru
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР DONGFENG В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ
В НАЛИЧИИ!
Тягач 6x4
Бетоносмеситель 8м³
от 1 940 000 р.
6 x 4, 20 т, V 16 м³, 300 - 375 л.с.,
двигатель CUMMINS, КПП EATON-FULLER
ОДОБРЕНИЕ ТИПА ТС
ГАРАНТИЯ СЕРВИС КРЕДИТ ЛИЗИНГ

IV-PARNAS
официальный дилер
IVECO
- весь модельный ряд IVECO: Daily, Stralis, Trakker, Eurocargo
- оригинальные запчасти с доставкой по всей России
- круглосуточная СТО
- кредит и лизинг, в т.ч. международный
- специальные условия для корпоративных клиентов
Санкт-Петербург,
пр. Культуры, 44
(812) 777 77 15
www.iveco.spb.ru
IV-PARNAS
Лидер продаж в России
IVECO

# Самые молодые

Кристиан Стрефф, президент Группы PSA Peugeot Citroën, Жиль Мишель, генеральный директор Citro n и Жан-Филипп Коллен, генеральный директор Peugeot представили новые Citro n Berlingo и Peugeot Partner на заводе в городе Виго, Испания, где началось производство этих моделей.

Общий объем инвестиций, выделенных на создание данных моделей, разработанных на общей платформе № 2 Группы, составил 660 миллионов евро, из которых 334 миллиона евро было потрачено на исследование и развитие. Новички расширят существующий модельный ряд Группы уже в мае 2008 года, а предыдущее поколение останется в каталоге производителя с измененным названием Berlingo First и Partner Origin.

Новые Berlingo и Partner являются усовершенствованными моделями предыдущего поколения. В этих моделях сильные качества ранних версий – многофункциональность, надежность и удобство в эксплуатации – сочетаются с еще большим комфортом и вместительностью. Более того, обе модели оборудованы различными опциями, которые встречаются в самых последних версиях седанов среднего класса. Для комфорта в автомобилях установлен климат-контроль, датчик света и дождя. Для обеспечения безопасности к стандартной комплектации моделей (включающей ABS и фронтальные подушки безопасности) могут быть установлены дополнительные опции, как то: боковые шторки, система курсовой устойчивости ESP, ограничитель скорости и круиз-контроль. Помимо этого, новые модели Berlingo и Partner являются первыми автомобилями в своем классе, на которых устанавливается датчик давления в шинах.

Обе модели отличаются привлекательным дизайном, выполненным в соответствии со стилистическими особенностями Peugeot и Citro n.

Для грузопассажирских моделей: переднее пассажирское сидение складывается, выполняя различные функции (трансформируется в компактный стол, который может быть использован для безопасной перевозки третьего пассажира на короткие дистанции, либо складывается полностью, высвобождая дополнительное пространство для перевозки грузов).

Другое инновационное решение, использованное в производстве новых Berlingo и Partner, состоит в том, что данные автомобили станут первыми в рамках модельного ряда Группы, которые предложат клиентам новую опцию – дистанционное управление парком. Благодаря специальному телематическому устройству, которое устанавливается на автомобиль на послепродажном обслуживании, менеджер парка автомобилей имеет возможность в любое время проверить данные по общему пробегу автомобиля, датам прохождения технического осмотра или сервисного обслуживания, состояние тормозной системы, уровень масла и прочие технические характеристики, которые поступают в виде электронных сообщений на рабочую электронную почту.

Наличие подобной важнейшей информации о состоянии транспортного средства упрощает процесс технического обслуживания и эксплуатации автомобиля, позволяя максимально экономить средства на его содержание.

Новые модели будут оснащаться как дизельными, так и бензиновыми двигателями. Уровень выбросов CO2 пассажирских и грузопассажирских однообъемников, оснащенных двигателем объемом 1,6 л HDi FAP® составляет 147 гр/км и 153 гр/км соответственно.

Новый производственный проект был выполнен в соответствии с требованиями программы

улучшения качества производимых автомобилей, инициированной Планом 2010. Также как Peugeot 308 и новый Citro n C5, новые Berlingo и Partner прошли стадию утверждения и совершенствования качества по самым последним стандартам. Общий километраж, пройденный моделями в рамках тестирования до коммерческого запуска, был удвоен и составил порядка трех миллионов километров.

Запущенные в 1996 году, компактные коммерческие модели Citro n Berlingo и Peugeot Partner пользовались неизменно высоким спросом на мировом рынке: общий объем производства данных автомобилей достиг 3200000. В 2007 году, 11 лет спустя после появления на рынке, модели Citro n Berlingo и Peugeot Partner достигли лучшего в своей истории коммерческого достижения – 348000 проданных автомобилей.

В Европе (27 стран) данные модели пользуются наивысшей популярностью среди представителей деловых кругов, для которых многофункциональность автомобиля выходит на первый план. В 2007 году совокупный объем продаж грузопассажирских Citro n Berlingo и Peugeot Partner составил 128400 автомобилей, при доле рынка 29% в сегменте F1 (компактные фургоны).

Концепция Citro n Berlingo и Peugeot Partner способствовала появлению нового сегмента рынка пассажирских автомобилей для частных лиц – компактных, экономных, вместительных, практичных «фургончиков». Группа PSA Peugeot Citro n является европейским лидером в данном сегменте – объем продаж пассажирских Citro n Berlingo и Peugeot Partner в 2007 году составил 126000 автомобилей, доля рынка порядка 44%.

С запуском новых Citro n Berlingo и Peugeot Partner, Группа располагает самой широкой и «молодой» гаммой компактных коммерческих автомобилей среди европейских производителей. Менее чем за два года были обновлены и расширены коммерческие линейки обеих марок. В 2008 году каждая из них представит пять «семейств» компактных коммерческих автомобилей (от небольших городских фургонов Citro n Nemo и Peugeot Bipper до компактных фургонов Citro n Jumpy и Peugeot Expert (названных Фургоном года 2008) и компактных коммерческих автомобилей Citro n Jumper и Peugeot Boxer.

# В качестве тестовой модели

Текст и фото Леонид Круглов

**Просто так погонять машину по дорогам и проселкам и назвать это тест-драйвом – занятие не самое интересное. Поэтому новенький темно-синий Peugeot Partner VTC несколько дней поработал в одном из подмосковных подсобных хозяйств**

**Новый Partner заметноизменился внешне**

**Partner уверенночувствует себя даже на зимней лесной дороге**

Как-то так получается, что мне регулярно доводится тестировать одну модель Peugeot Partner за другой. Началось все несколько лет назад с оригинальной модели повышенной проходимости «Ушуайя», затем последовало несколько версий обычного «Партнера» и вот теперь предстояло знакомство еще с одной новинкой компании Peugeot.

## Несколько дней в зимнем лесу

Peugeot Partner с уверенностью можно назвать неординарным многоцелевым автомобилем. За неделю его эксплуатации мне на собственном опыте удалось убедиться в удобстве и надёжности этого автомобиля. Просто так погонять машину по дорогам и проселкам и назвать это тест-драйвом – занятие не самое интересное. Поэтому новенький темно-синий Peugeot Partner VTC несколько дней поработал в одном из подмосковных подсобных хозяйств.

Peugeot Partner VTC - продолжение темы многофункционального моноприводного автомобиля повышенной проходимости. Обладая многими достоинствами

полноприводного внедорожника, он все же остается практически обычным переднеприводным автомобилем.

По задумке авторов новая модель ориентирована, прежде всего, на молодых владельцев, обожающих путешествия, которым нравится стиль автомобилей повышенной проходимости, но они хотели бы получить более практичный автомобиль, чем внедорожник и по вполне доступной цене. Peugeot Partner VTC обладает почти всеми внешними достоинствами и атрибутами «досугового» внедорожника, но при этом он остается настоящей «рабочей лошадкой».

По сравнению с предыдущей моделью, у него более «суровый» дизайн - массивные накладки, призванные защищать кузов не столько на асфальтовых дорогах, сколько на проселках и при бездорожье, выполнены из прочной и эластичной пластмассы. Изменилась облицовка радиатора, она стала шире и ниже. Вообще, дизайн Peugeot Partner давно признан самым стильным и одним из наиболее практичных и надёжных в своем классе.

К концу первого дня довольно жесткой

**Мощные фары головного света, защищенные решетками, и противотуманные фарыобеспечивают отличное«чтение» дороги**

**Большаязадняя дверь позволяет свободно грузить даже объемные грузы**

**Пять человек плюс пилы, плюс запас дров. И еще масса свободного места**

**В кузове свободно умещаются не только два, а и четыре рулона «Изовера»**

эксплуатации машины в заснеженном лесу стало очевидно, что с его внедорожными способностями не сравнится ни один компактный моноприводный автомобиль класса SUV. Доставить на делянку пятерых рабочих с бензопилами, запасом топлива и инструментом по обычной лесовозной дороге вряд ли кому-либо из них под силу.

Клиренс в 200 мм (!), не свойственный большинству среднетоннажных коммерческих автомобилей, явно прибавляет спокойствия и уверенности при езде по заснеженному бездорожью. Не забыта и надёжная стальная защита картера двигателя. Добавим к этому прочную ходовую, вездеходные покрышки и стальные решётки на фарах головного освещения и на задних фонарях.

На крыше предусмотрены шесть скрытых петель-проушин, предназначенных для крепления объемистого багажника. На нём можно закрепить и перевезти груз массой до 70 кг.

Интерьер кроссовера Peugeot Partner VTC стал заметно скромнее по сравнению с предыдущими моделями. Исчезли многочисленные полочки и ящички, но места для

хранения разных мелочей все равно хватает. Зато при неизменных внутренних размерах салон стал как-то просторнее и светлее.

## «Визитные карточки»

Уже во время первой поездки было возможно по достоинству оценить удобную, высокую и прямую посадку – своеобразную визитную карточку всех автомобилей семейства Peugeot Partner. Не утомляют спину ни многочасовые поездки по автомагистралям, ни короткие «броски» по лесным и полевым дорогам. Регулировок у сиденья, как у любого классического современного внедорожника, достаточно, а их диапазоны устроят как самых высоких седоков, так и людей небольшого роста. Регулировку по высоте имеет также и рулевая колонка.

Багажник Peugeot Partner VTC традиционно велик. Объём в 625 литров и почти правильная кубическая форма позволяют идеально расположить весь груз. Сложив задний ряд сидений, можно получить объём для перевозки полезного груза почти 3 кубометра! Кстати, отработав свое на лесозаготовках, автомобиль поработал и на строительстве. В небольшое визуально пространство свободно умещается 4 упаковки теплоизоляционного материала Isover каждый объемом 0,73 куб.м.

Во время теста, строители, которых обслуживал Peugeot Partner VTC, со свойственной им категоричностью отметили большое удобство задней двери. Поднятая на высоту почти 2 м, она служит отличным «зонтиком», защищая от снега не только грузчиков, но и салон автомобиля. При этом, пользуясь деликатной петелькой, закрыть дверь можно, не прикасаясь к не совсем чистым поверхностям.

В качестве тестовой модели достался автомобиль с бензиновым инжекторным двигателем объемом 1,6 л. и мощностью 110 л.с, хотя в программе компании есть несколько моделей дизелей, в том числе и двухлитровый двигатель мощностью 90 л.с. Тяговитый мотор позволяет без труда «прибавлять газу», чтобы обойти грузовой автопоезд или междугородний автобус практически в режиме обычного легкового автомобиля. Не злоупотребляя нарушениями ПДД, без труда удалось достичь и довольно долго держать скорость порядка 140 км/час для полностью загруженного автомобиля. При движении в «крейсерском» режиме двигатель радует небольшим расходом топлива - порядка 7 л/100 км.

Правда, говоря о скоростных тестах этого «коммерсанта», стоит отметить, что на высоких скоростях незагруженный

**Боковые зеркала обеспечивают отличный обзор**

**Девиз дизайна – элегантность и простота**

**Интерьер салонасталпроще, ноостался столь же комфортным**

автомобиль отличается излишней «парусностью», что, по моему мнению, объясняется относительно большой высотой при небольшой длине.

Впрочем, справедливости ради, надо отметить, что езда со скоростью порядка 130 км/час чревата конфликтами с инспекторами ГИБДД.

## Подождем полгода

Запущенный в производство более десяти лет назад, Peugeot Partner сумел завоевать широкую популярность на мировом рынке в сегментах компактных фургонов, а также в сегменте MPV. При этом в течение последних 11 лет из года в год наблюдался регулярный рост продаж данной модели. Приняв во внимание все сильные стороны первого поколения Peugeot Partner, компания Peugeot подготовила новую версию модели, коммерческий запуск которой запланирован на вторую половину 2008 года. Самое интересное, что при этом первое поколение модели, адаптированная версия Peugeot Partner, останется в продаже на отдельных рынках под названием Peugeot Partner Origin.

Благодаря обновленному и динамичному дизайну, отвечающему требованиям

профессиональных потребителей, а также высокому качеству исполнения, долговечности и функциональности, новый Peugeot Partner станет выгодным приобретением, в том числе благодаря оптимальному соотношению цены и качества.

Высокая практичность модели подтверждается тем фактом, что Partner обладает максимальной грузоподъемностью в сегменте компактных фургонов. Длина модели составляет 4,38 м, полезный объем 3,3 м3, грузоподъемность 850 кг. Полезная длина достигает 1,8 м и может быть расширена до 3 м, благодаря новой технологии пассажирских кресел Multi-Flex, которые освобождают до 400 литров дополнительного грузового пространства. Благодаря применению новых технологий, в передней части салона могут свободно разместиться три человека, что представляет собой инновационный прорыв в сегменте компактных фургонов.

Новый Partner обеспечивает пассажирам более высокий уровень акустического комфорта, улучшенную эргономику водительского места и обзорность.

Предполагается, что новый Partner завершит расширение и обновление гаммы коммерческих моделей Peugeot. Обновленный модельный ряд включает Peugeot Bipper, Partner Origin, новый Partner, Expert и Boxer, полезный объем которых варьируется от 2,5 м3 до 17 м3.

Новый Peugeot Partner Teree MPV – многоцелевой автомобиль, одновременно практичный, современный и стильный. Модульность модели покорит самых требовательных клиентов, нуждающихся в большом полезном пространстве для перевозки грузов и в функциональности автомобиля. Peugeot Partner Teree оснащен многоцелевой крышей Zenith, обеспечивающей большую освещенность салона, тремя задними индивидуальными сидениями. Салон автомобиля стал более просторным, а ходовые характеристики теперь не уступают характеристикам современной модели типа хэтчбек. При этом не только строители и работники торговли, но также искатели и любители приключений оценят потенциальные «внедорожные» возможности модели и обновленный дизайн версии Peugeot Partner Outdoor.

До выхода в свет новой модели остается не так много времени. Стоит подождать всего полгода, чтобы протестировать еще одного представителя семейства Peugeot Partner.

# Семикратный чемпион

Текст Антон Михайлов

Фото из архива автора

**С самых ранних лет компания MAN была пионером в разработке самых передовых новаций в машиностроении**

AN

Модель KVB4 образца 1925 года была вполнепередовой машиной

Военное семейство 630 выпускалось в Германии до конца 60-ых, а в Индии – и все 80-ые годы

В ноябре прошлого года на европейском смотре коммерческого транспорта в Амстердаме немецкий MAN праздновал заслуженную победу – сразу два новых семейства, TGX и TGS, выиграли конкурс «Грузовик 2008 года». Причем жюри присуждает престижный титул машинам этой фирмы уже в седьмой раз с 1987 года. Очевидно, и эта победа – неслучайна. Что же представляет собой компания MAN и ее машины?

Вообще, свою историю фирма отсчитывает аж с 1758 года, так что в этом году будет праздновать свое 250-летие. Именно в том далеком XVIII веке была образована немецкая кузница в Нюрнберге, давшая начало фирме, ставшей позднее одним из крупнейших и авторитетных производителей грузовиков во всем мире. Позднее, в 1840 году, в Аугсбурге образовалась другая компания, выпускавшая паровые машины. Их объединение состоялось значительно позже под названием «Машиностроительная фабрика Аугсбург-Нюрнберг», со знаменитой

# CASTROL ПРЕДСТАВЛЯЕТ НОВЫЙ АССОРТИМЕНТ МОТОРНЫХ МАСЕЛ ДЛЯ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

## Дистрибьюторы смазочных материалов Castrol

| | | |
|---|---|---|
| Владивосток | ООО «Дискриптор Трейдинг» | (4232) 30-05-99 |
| Волгоград | ООО «Арсент-Трейдинг» | (8442) 95-29-82 |
| Воронеж | ООО «Бикас Черноземье» | (4732) 39 46 46 |
| Екатеринбург | ООО «Юникс-Центр» | (343) 37-438-43; 3-743-843 |
| Иркутск | ООО «Интеравто» | (3952) 34-85-00 |
| Казань | ООО «Корес» | (8432) 72-97-66 |
| Калининград | ООО «Эверс» | (4012) 215225 |
| Калуга | ООО «Лимузин» | (4842) 54-95-90/91 |
| Краснодар | ООО «Кай-Тек» | (861) 237-65-12 |
| Красноярск | ООО «Ойл Д» | (3912) 99-78-78 |
| Москва | группа компаний «Интеравто» | (495) 969-78-88/81 |
| Москва | ООО «Абэксим» | (495) 739-0-739 |
| Москва | ЗАО «Нордик Ойл» | (495) 228-48-10/11 |
| Н.Новгород | ООО «Эль Авто» | (831) 412-10-08 |
| Новосибирск | ООО «Сибойл» | (383) 203-88-85 |
| Пермь | ООО «АвтоТарры» | (342) 240-18-99 |
| Ростов-на-Дону | ООО «Профит Лиг Компани» | (8632) 35-53-25 |
| Санкт-Петербург | ООО «АМГ» | (812) 326-42-42 |
| Тольятти | ООО «Премьера» | (8482) 53-75-61 |
| Тюмень | ООО «ИнтерСйл Тюмень» | 8(3452) 21-21-03 |
| Тюмень | ООО «Горный путь» | (3452)49-49-24/25 |
| Уфа | ООО «Горст» | (347) 248-83-39; 248-79-73 |
| Хабаровск | ООО «Экосинто» | (4212)41-33-38, (4152) 52-76-79 |
| Благовещенск | ООО «Экосинто» | (4212)41-33-38, (4152) 52-76-79 |
| Челябинск | ООО АК «Формула Удачи» | (351)725-78-13; 790-09-52 |

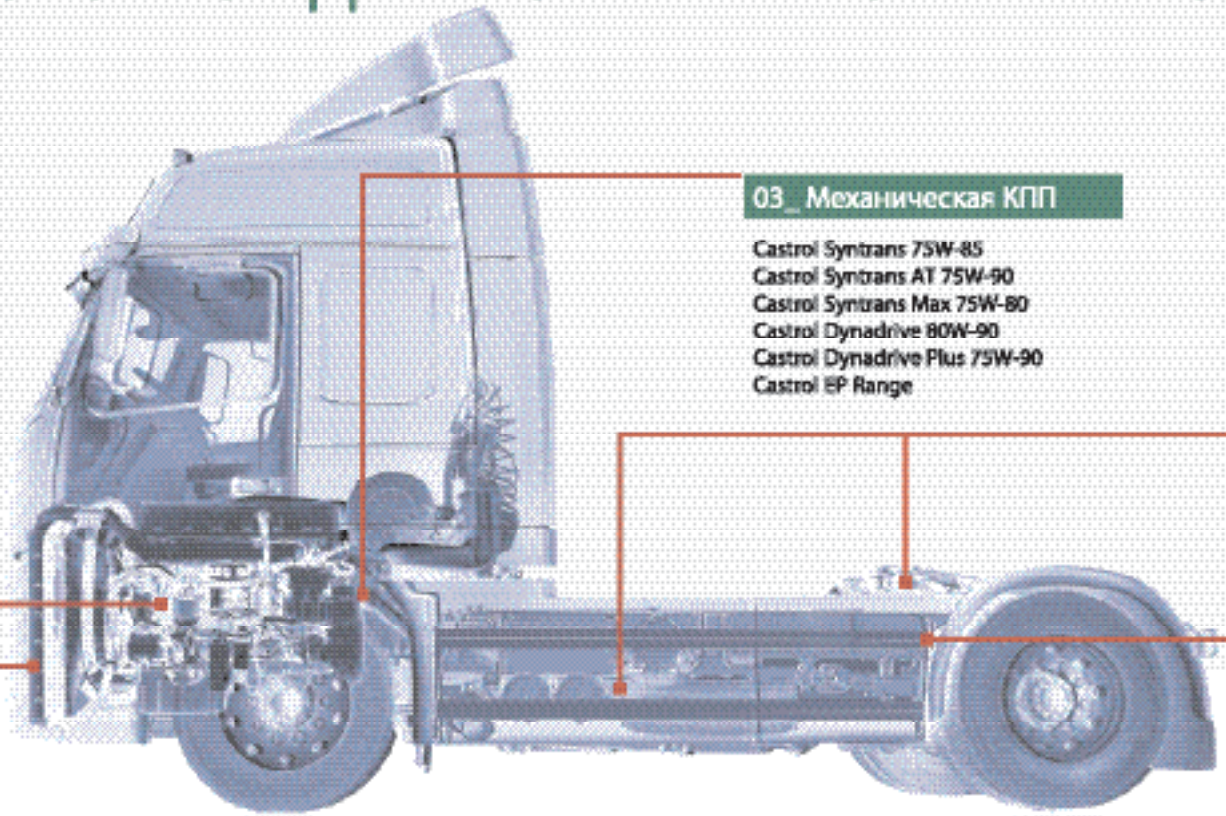
IT'S MORE THAN JUST OIL.
IT'S LIQUID ENGINEERING.

Castrol

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

Реклама.Товарсертифицирован.

# АССОРТИМЕНТ CASTROL ДЛЯ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ



## 01_ Двигатель

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

## 02_ Система охлаждения

Castrol Antifreeze NF

## 03_ Механическая КПП

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

## 04_ Консистентная смазка

Castrol LMX Grease
Castrol CLS Grease

## 05_ Мосты / редукторы

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

### 01_ ДВИГАТЕЛЬ

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

### 02_ СИСТЕМА ОХЛАЖДЕНИЯ

Castrol Antifreeze NF
Увеличенный срок службы
Не содержит нитритов

### 03_ МЕХАНИЧЕСКАЯ КПП

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

### 04_ КОНСИСТЕНТНАЯ СМАЗКА

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

### 05_ МОСТЫ / РЕДУКТОРЫ

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

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

Castrol

теперь аббревиатурой «МАН». За долгую историю она занималась выпуском различного оборудования, мостовых конструкций, трамваев и вагонов.

С самых ранних лет компания была пионером в разработке самых передовых новаций в машиностроении. Не случайно всемирно известный изобретатель, Рудольф Дизель, получивший патент на первый двигатель с воспламенением от сжатия, работал на МАНе. Названный позднее его именем мотор сначала был стационарным, а в 1908 году Дизель установил переработанную версию на грузовик швейцарской фирмы Заурер.

И уже в 1915 году МАН купил лицензию на доработанные машины, оснащенные 4-цилиндровыми моторами мощностью 45 л.с. К 1918 году в Нюрнберге выпускалось уже около тысячи машин в год. Примечательно, что в Россию машины этой марки попали впервые еще до революции – несколько шасси использовались пожарными дружинами.

В 1923 году MAN представил первый в мире автомобильный дизель с прямым впрыском. Это был 4-цилиндровый четырехтактный агрегат, развивавший мощность в 40 л.с. при 900 об/мин. В 1926 году на фирме был создан первый 6-тонный трехосный дизельный грузовик. В течение 30-ых годов была разработана обширная гамма грузовых машин грузоподъемностью 3; 3,5; 4; 5; 6 и 8 тонн. Тогда же был внедрен ряд новшеств – вертикальные форсунки Роберта Боша, конусообразные камеры сгорания, пневмопривод тормозов. В это же время МАН разработал первые «низкопольные» автобусы с дизельными двигателями. Позднее производство автобусов станет важной составляющей в деятельности фирмы.

В 1938 году МАНом было сделано первое приобретение – австрийская грузовая фирма AF. В следующие годы она производила подобные головной компании модели, но устанавливала свои кабины, а также двигатели сторонних марок – Leyland, Cummins, Mercedes-Benz. А с середины 60-ых стала подразделением головной компании по производству специальных машин.

Перед второй мировой войной компания внедрила

**Разработанная французами, в Германии легкая серия известна под именем MAN, а нам – под чешской маркой Avia**

**Одна из самых мощных капотных машин, 32-тонныйсамосвал в Австралии. Середина 80-ых годов**

**Австрийский филиал, AF, изготавливал специальные исполнения машин, как этот внедорожныйтягач длясамосвальных автопоездов**

в производство еще более передовые дизели с полусферической камерой сгорания. А также разработала и развернула производство серии военных полноприводных грузовиков, применявшихся немецкой армией. Неудивительно, что завод в Нюрнберге в конце войны был практически полностью разбомблен авиацией союзников.

В первые послевоенные годы МАН выпускал единственную серию 5-тонных грузовиков МК, разработанную еще в предвоенные годы. Однако уже в 1951 году было представлено новое передовое семейство дизелей «М», имевших два новшества. Во-первых, впервые в Германии был создан двигатель с турбонаддувом, а также V–образная «восьмерка». Первым таким серийным автомобилем МАН стала 7-тонная модель «750», развивавшая мощность 155 л.с. Оснащенные такими двигателями машины образовали линейку в пять машин с грузоподъемностью от 5 до 9 тонн.

Передовые разработки фирмы вызвали резкое повышение спроса, что потребовало увеличения производственных мощностей. Поэтому в 1955 году на базе выкупленного у фирмы BMW завода в Мюнхене туда было перенесено головное производство. К середине 60-ых там выпускалось более 12 000 машин в год капотной и бескапотной компоновки грузоподъемностью от 5 до 20 тонн.

Эти годы стали эпохой выхода МАНа на международные рынки, причем не только как экспортера; еще в начале 60-ых почти 30% продукции продавались за границу. Однако качественный продукт привлекал внимание не только покупателей, но и других производителей.

В 1963 году началось сотрудничество с французской корпорацией SAVIEM (туда входили фирмы Somua, Latil, и грузовое отделение Renault). В начале кооперации МАН поставлял в больших количествах

свои тяжелые двигатели, а взамен получил готовое семейство легких машин SM, увеличивших линейку немецкого концерна до 22 моделей. В результате, к концу 60-ых годов французы просто собирали тяжелые модели MAH под своей торговой маркой.

Неудивительно, что интерес к передовой технологии проявили не только французы. Лицензии на производство тяжелых машин приобрели венгерская R ba и румынский Dac. Последний позднее перепродал ее в Китай, где потомков этой серии под маркой Huanghe собирали до конца века. Примечательно, что Советский Союз предпочитал закупать оригинальную продукцию, невзирая на организацию СЭВ. Так, начиная с 70-ых годов небольшими партиями закупались тягачи AF Jumbo мощностью 400 л.с. для перевозки сверхтяжелых негабаритных грузов.

Примерно в те же годы началось малоизвестное сотрудничество по разработке тяжелых двигателей с немецким же Daimler-Benz, что привело, в конце концов, к появлению именитой ныне фирмы MTU.

Тогда же начала формироваться широкая сеть филиалов сборочных и производств по всему миру – в Турции (MANAS), Индии (Shakti-MAN), ЮАР и Южной Корее.

А в 1968 году MAH обратил свое внимание на другую известную немецкую фирму, B ssing , находившуюся в тяжелом положении. К 1971 году он присоединил ее к себе полностью – именно с тех пор на радиаторах машин появился знаменитый символ - лев. По наследству от нее MAHу досталась линейка ее «фирменных» двигателей – рядных, установленных под кабиной, между лонжеронами рамы. Их популярность была столь велика, что MAH устанавливал их по заказам покупателей до начала 90-ых годов. Такие машины моделей UX и сейчас еще можно встретить на дорогах, а отличает их шильда «Unterfl r» (под полом) на дверях кабин.

К середине 70-ых компания предлагала

**Разработанные на Штайре изящные кабины использовались в сотняхмодификаций, в том числе с низкорасположенной кабиной для мусоровозов**

**Самосвал турецкогофилиала Manas 4x4, на основе военного семействасерии N**

обширную гамму машин грузоподъемностью 1,6 – 44 тонны и мощностью двигателей от 70 до 750 л.с. Тогда же V–образные дизели были заменены на рядные, и был впервые применен модульный принцип их конструирования. Оснащенный таким 6-цилиндровым дизелем грузовик 19.280 завоевал первое место на конкурсе «Грузовик года» в 1977 году.

Кроме гражданских машин, MAH пристальное внимание уделял специальной технике, в том числе военной. Еще в 1956 году он выиграл тендер на поставку 30 000 автомобилей модели 630L для Бундесвера. В конце 1974 года военное ведомство Германии подписало контракт на закупку нового семейства специально разработанных полноприводных машин семейства N.

Они отличались модульной конструкцией, угловатой упрощенной кабиной и размещенным за ней двигателем Deutz воздушного охлаждения, мощностью 256- 320 л.с. Машины соответствовали всем требованиям военных, развивали скорость 90 км/ч и могли форсировать брод глубиной 1,2 метра. Эта серия, неоднократно модернизируясь, производится до сих пор в бесконечной гамме модификаций. Теперь они оснащаются собственными дизелями мощностью от 220 до 1000 л.с., автоматическими коробками передач, имеют колесную формулу от 4x4 до 10x10. На шасси именно этой гаммы MAN разработал также целую гамму аэродромных специальных автомобилей серий Panther, Simba, Buffalo и других.

С начала 80-ых годов MAN снова скооперировался для производства машин легкого класса (модели серии G) взамен устаревших, на сей раз с Фольксвагеном. Они выпускались на бывшем заводе Бюссинга в пяти моделях грузоподъемностью 5-10 тонн.

А в классе тяжелых машин MAH снова ожидала победа. В 1980 году его машина 19.321, укомплектованная двигателем семейства D25 с турбонаддувом, во второй раз получила звание «Грузовик года». А в 1986 году эту серию сменила новая, получившая название F90, с обновленной кабиной и двигателем, которая тут же стала обладателем этого титула 1987 года. Год спустя к ней присоединилось

семейство среднего класса M90 полной массой 12-24 тонны. В конце восьмидесятых появляется мощный 10-цилиндровый V-образный двигатель мощностью 462 л.с. для дальних перевозок.

Тогда же MAH открывает новый завод в Австрии, объединивший принадлежавшие ему ранее Graf und Stift и AF в одно подразделение.

В начале 90-ых годов были представлены новые поколения рядных 4-, 5- и 6-цилиндровых моторов семейств D08 и D28. Тогда же была выкуплена австрийская компания Steyr с огромными традициями производства грузовиков. Туда перевели сборку машин легкой и средней серий, а разработанная на Штайре изящная кабина не только успешно использовалась на MAHовских машинах, но и охотно покупалась многими фирмами. Среди них английский ERF, американский S&S, чешский LIAZ и даже отечественный ЗиЛ.

В середине девяностых стартовала новая гамма «2000» - легкая L, средняя M и тяжелая F. Последние предлагались в 65 вариантах полной массы 19- 55 тонн, с колесными формулами от 4x2 до 10x4. На них устанавливались высокоэкономичные двигатели с турбонаддувом и промежуточным охлаждением. Комфортабельные кабины имели несколько вариантов длины и ширины, в том числе Commander– с увеличенной высотой и двумя спальными местами, и Silent– с улучшенной звукоизоляцией и специальной мягкой подвеской.

Именно в те годы началось близкое знакомство отечественных перевозчиков с продукцией немецкой марки. Помимо большого количества машин со вторичного рынка, хлынувших в страну, появились и новые. Так, в 1994 году «Газпром» купил более 200 самосвалов для работы в суровых условиях российской Сибири. Собранные австрийским филиалом, AF, необычные трехосные машины полной массой 26 тонн оснащались воздушными дизелями Deutz мощностью 330 л.с.

Впрочем, новое поколение оценила не только Россия – в 1995 году тяжелое семейство в четвертый раз завоевало титул «Грузовик года». Не останавливаясь на достигнутом, уже в 1998

**На базе военных шасси MAH производит широкую гамму аэродромной техники**

году компания провела модернизацию всей гаммы, получившей дополнительное название серии «Evolution».

Продолжилась и мировая экспансия. Образовались новые совместные предприятия, в том числе в Белоруссии. Неплохо стартовав, последнее, однако, в дальнейшем не оправдало надежд по политическим причинам. В 1999 году к концерну присоединился польский Star, через год - британский ERF.

С началом нового тысячелетия MAH презентовал совершенно новое поколение тяжелого класса TGA (Trucknology Generation). Это обширное семейство разного назначения с новыми двигателями мощностью 310-520 л.с. и пятью вариантами кабин получило награду «Грузовик года» в 2001 году – уже в пятый раз. К тому времени на разных заводах компании работало 32 тысячи человек, и был собран миллионный грузовик.

К середине десятилетия появились аналогичные семейства легкого и среднего класса, соответственно, TGL и TGM. На всех трех семействах использовались кабины модульной конструкции, усовершенствованные двигатели с непосредственным впрыском Common Rail, электронная система самодиагностики MAN-Tronic. В 2005 году машины младшего семейства получили титул «Грузовик года», уже в шестой раз.

Скорость развития технологий XXI века растет поразительными темпами. Чтобы остаться конкурентоспособным, необходимо ей соответствовать. Поэтому уже в начале 2007 года тяжелая гамма машин MAN снова была обновлена. Новые версии получили названия TGX (тягачи-флагманы), и TGS. Внешне изменений немного – бампер с блок-фарами, зеркала заднего вида и решетка радиатора. Однако внутренние изменения весьма серьезны, появилось несколько тысяч новых деталей. В результате серьезно улучшилась аэродинамика и уменьшился расход топлива. Интересно, что на флагман устанавливается необычный двигатель V8 мощностью 680 л.с., разработанный фирмой Liebherr, знаменитым немецким производителем кранов. Обновленный интерьер нового семейства способен удовлетворить самого взыскательного клиента, ведь эталоном ему послужили…легковые машины Audi.

Неудивительно, что эти машины безоговорочно победили в очередном конкурсе «Грузовик года» в Амстердаме'2007. Получившая в седьмой раз награду фирма MAN остается одним из мировых лидеров в производстве коммерческого транспорта.

**Именитый производитель автобусов, MAN выпускал и специальные модели, как этот перронный автобус**

Реклама. Товар сертифицирован.

www.man-mn.ru

TRUCK OF THE YEAR
MAN TGX TGS 2008

MAN

M AN 480

# Филиал ООО «МАН Автомобили Россия»

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

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

MAN

Transport worldwide. Powered by MAN.

# Голосовые связки для «коммерсантов»

Текст и фото Леонид Круглов

**Сейчас это кажется невероятным и даже кощунственным, но автомобиль появился на свет… немым**

Сейчас это кажется невероятным и даже кощунственным, но автомобиль появился на свет... немым. Маркус, Бенц, Даймлер, Либиг и иже с ними столько внимания уделяли поршням, цилиндрам, цепям и свечам, что просто забыли о звуковом сигнале.

## Все началось с человека с флажком

Что произошло потом, знают едва ли не все автолюбители. Ошибку конструкторов пришлось исправлять городским властям. Опасаясь за жизнь перепуганных прохожих и лошадей, они приняли решение, согласно которому впереди движущегося автомобиля должен был идти человек с флажком и рожком, предупреждая всех о приближающейся опасности. «Голос» автомобиля шел впереди него и был, по сути, самостоятельным «агрегатом». Та к продолжалось более пяти лет — «воссоединились» они только в 90-е г г. XIX в., да и то не на всех автомобилях.

Изобретателям паровых машин (а таковые выпускались до начала 30-х гг. XIX в.!) было гораздо проще. Сначала они вообще применяли паровозный свисток, а потом перешли на пневматические сигналы.

В начале XX века во Франции появилась необычная конструкция, названная Sirenofpone. Автомобильный сигнал состоял из классической резиновой груши и электромагнитного вибратора, которые формировали звуковые колебания и направляли их в витиеватую спираль, соединенную с рожком. Чтобы предупредить зазевавшихся прохожих, водитель, сидевший отдельно, мог пользоваться «грушей», а пассажир, находившийся в салоне, — кнопкой электрического сигнала. Это был шедевр конструкторской мысли столетней давности. На первые грузовые автомобили и автобусы устанавливали «пневматику» с длинными серебристыми рожками и «грушами» под рукой водителя. До бронзы и латуни у конструкторов «коммерсантов» руки не дошли.

Электрический автомобильный звуковой сигнал в том виде, в каком мы привыкли его видеть, окончательно сформировался в 20-е годы прошлого века и сразу же был принят

Длина «дудки» - почти полметра

Трехтональный «пневматик» V380 компании«Валго-А»

«на вооружение» всеми автомобилестроителями. Заводы компаний BOSCH, Hella, Siemens едва успевали выполнять огромные заказы, поставляя электрические сигналы во все уголки земного шара. В середине 1930-х появилась мода на музыкальные сигналы, исполнявшие «Кукарачу», «Кумпарситу» и другие хиты того времени. Но для грузовиков важнее был не репертуар, а мощность звукового сигнала. Для того чтобы «раскачать» их, нужны были лошадиные силы и место для установки специального компрессора.

Со временем электрические или, говоря правильно, электромагнитные сигналы получили большее распространение — они были проще, дешевле и компактнее пневматических. Впрочем, у последних есть немало поклонников, которые предпочитают использовать их в качестве дополнительного оборудования.

## Об «улитках» и других «хитростях»

Итак, как выглядят современные «голосовые связки» грузового автомобиля? Для Евгения ГРИДЧИНА, начальника отдела продаж компании «Валго-А», секретов в мире автомобильных клаксонов, похоже, нет.

***— Сейчас на рынке присутствуют два типа автомобильных звуковых сигналов: электромагнитые и пневматические. Разница — в принципе формирования звука. В электромагнитных сигналах он формируется за счет колебаний электромагнита, соединенного с мембраной. В пневматическом сигнале мембрана колеблется за счет сжатого воздуха, подаваемого от отдельного компрессора. По сути, «пневматики» — прямые наследники резиновой груши и медного рожка. Мы поставляем в Россию автомобильные сигналы турецкой компании Seger с годовым объемом более 7,5 млн. сигналов. Она поставляет их не только таким компаниям, как JCB (UK), Renault, Ford, GM-Opel, Mercedes-Benz, Isuzu, Mitsubishi, M. A. N., но и на вторичный рынок, в том числе во многие сервисы.***

***Соответственно, каждый из типов сигналов имеет свои «хитрости» в установке и применении. Электромагнитные клаксоны распространены гораздо больше, поэтому поговорим сначала о них. Их основными параметрами являются диаметр мембраны (или диска), звуковая частота и акустическая мощность. Выпускаются сигналы с диаметром мембраны от 55 до 105 мм. Приборы размером до 70 мм относятся к группе «мини», потом идут средние (до 85 мм) и большие.***

Евгений ГРИДЧИН

Пневматический сигнал V380 отличается качественной хромировкой

Один и тот же комплект может быть крашенным илихромированным

Для тех, кто предпочитает скромность, есть двухтональные «рожки»

## Более привлекательные сигналы

Среди водителей коммерческого транспорта, и, в первую очередь, магистральных тягачей электромагнитные сигналы особых спросом не пользуются – они обходятся штатными сигналами. Другое дело – сигналы пневматические. Они и выглядят привлекательнее, и звук во много раз громче.

***- Пневматический звуковой сигнал,*** - продолжает Евгений ГРИДЧИН - ***почти орган. По крайней мере, принцип извлечения звука и его акустические частоты — такие же. Обычно «пневматики» состоят из комбинации четырех, иногда – трех, реже - двух сигналов с трубами разной длины и диаметра. Самая короткая труба имеет длину всего 150 мм, самая большая – более полуметра. В отличие от электромагнитных сигналов у пневматических нет четкого деления по воспроизводимым частотам и акустической мощности, которая может превышать 125 дБ. Монтируются «рожки», как правило, на общем кронштейне, воздух может подаваться как одновременно ко всем, так и к каждому автономно через раздельные штуцеры. Для чего это сделано? В первом случае вы получаете максимально возможную мощность однородного сигнала, похожего на тепловозный или судовой гудок (и вполне сравнимого с ним по мощности!). Во втором случае, используя специальный блок-программатор, можно извлекать из органа практически любые мелодии.***

***Электромагнитные вибраторы настраиваются на две частоты: 120 и 400 Гц Соответственно, сигналы маркируются как низкочастотные или высокочастотные. Акустическая мощность колеблется в пределах 105-118 дБ (об этом мы поговорим чуть позже).***

***Увеличить отдачу мембраны можно за счет применения небольшого раструба-резонатора. За своеобразную форму корпуса такие сигналы прозвали «улитками».***

***В зависимости от музыкальных пристрастий владельца можно использовать сигналы только какой-либо одной частоты - низкой или высокой.***

***Однако в последнее время все более популярными становятся комбинации обоих сигналов, и мы предлагаем специальные комплекты, в которые входят два сигнала и крепежные детали.***

***С установкой «пневматиков» придется повозиться. Прежде всего, надо точно выбрать место расположения. Даже если под капотом пространства хватает, а облицовка радиатора велика, ставить туда компрессор и «рожки» нежелательно. Стальной кузов автомобиля будет играть роль резонатора, и звук получится искаженным. Нежелательно и относить их далеко от моторного отсека, где, как правило, ставится компрессор для «накачки» сигналов. Длинная воздушная магистраль снизит эффективное давление воздуха, что приведет к потере мощности. Правда, у большинства коммерческих автомобилей сжатый воздух можно взять, так сказать, собственный – от штатного компрессора.***

***Впрочем, главные проблемы не в этом. Для «раскачки» мощного компрессора и программатора с системой клапанов требуется мощность до 50 А и даже больше. Перегрузка аккумулятора, генератора и бортовой сети в целом может привести к перебоям в электроснабжении и к выходу из строя электроники. Любителям «громкой» езды стоит позаботиться о замене аккумулятора и генератора более мощными и об установке дополнительной защиты компьютера.***

***Вообще, «пневматики» — «вещь в себе», к тому же ограниченного применения. В первую очередь они незаменимы в автомобильном спорте, в шоу-бизнесе, но их использование в повседневной жизни может вызвать немало проблем. Дело в том, что, как мы уже говорили, мощность таких сигналов зачастую превосходит 125 дБ, а разрешенный санитарно-гигиеническими нормами уровень звукового сигнала не должен превышать 118 дБ. Разница, поверьте мне, легко заметна даже на слух, а уж при приборном контроле — тем более. Пневматические сигналы, установленные без соответствующего оформления, должны быть незамедлительно демонтированы.***

**Диаметрсамых больших сигналов превышает100мм**

За сто с небольшим лет проблема автомобильных сигналов совершила виток и вновь может стать причиной головной боли. Впрочем, ее очень легко избежать, действуя в рамках установленных норм и правил, и тогда прогулка на вашем четырехколесном друге действительно станет удовольствием, которым можно поделиться с окружающими. Но не громче, чем 118 дБ!

**«Мини-пневматик» для «мини-коммерсантов»**

# Сочлененные гиганты

Текст Алексей Марков

**Автобусные салоны и выставки последних двух лет показали, насколько велик интерес к городским суперавтобусам**

Так выглядела одна из первых линий BRT в Боготе

Улицы всех крупных городов страны утром и вечером представляют собой странное зрелище. В скопище легковушек и «Газелей» вдоль тротуаров бесконечной вереницей, бампер в бампер, тащатся тысячи автобусов. С черепашьей скоростью пробиваются они от остановки к остановке, безуспешно имитируя доставку пассажиров из пункта А в пункт Б.

Никакой пользы не приносят ни увеличение длины автобусов, ни увеличение их количества. Более того, рано или поздно оба этих направления сойдутся в одном тупике – пропускная способность городских магистралей достигнет предела. Уже несколько лет транспортники всего мира ломаю головы над тем, куда же девать автобусы.

В Европе нашли простое решение, выделив правую полосу только для общественного транспорта – автобусов и такси. «Проскользнул» на нее в собственном авто – «налетел» на штраф. Но это у всяких там финнов и немцев с выделенной полосой проблем нет. А у нас? Во-первых, называющих себя «такси» и желающих воспользоваться такими привилегиями (отметим – безо всяких на то оснований) в Москве или Питере больше, чем во всей Европе. Во-вторых, из летящего на бешеной скорости «Мерса» или «Бумера» прочитать на асфальте надпись Bus просто невозможно, а как иначе человек поймет, что занял чужую колею?

В мае прошлого года европейские транспортники собрались в Хельсинки, чтобы обсудить перспективы развития принципиально новой транспортной системы, получившей название BRT (Bus Rapid Transport System). Внешне ее идея выглядит так – выделить автобусам не просто отдельные полосы, а отделить их от остального потока, разработать схему совмещенных и пересадочных пунктов, построить остановки, похожие на маленькие вокзальчики, и изменить принцип продажи билетов, вынеся ее из салона автобуса на остановку. И все. Да, надо, конечно, еще спроектировать и построить специальные автобусы.

Первой системе BRT, открытой в бразильском городе Куритиба, уже больше десяти лет. Там скоростные трассы убрали в туннели, по которым двигаются обычные сочлененные городские автобусы. Следом за ней в 2000 году ввели в эксплуатацию транспортную систему в столице Колумбии – Боготе. Здесь для автобусов, которые все еще оставались обычными «гармошками», выделили отдельные полосы, оборудованные посадочными платформами. В 2005 году BRT пришла в Сантьяго (Чили), где она окончательно обрела классические черты: низкопольные сочлененные автобусы, выделенные и огороженные полосы по центру улицы,

оборудованные посадочные пункты с продажей билетов до посадки. Сегодня на линии BRT выходит более 1100 автобусов.

Одновременно с открытием системы в Чили закончилось проектирование самой крупной транспортной системы BRT для столицы Китая – Пекина. Вы только вдумайтесь в несколько цифр. В городе с населением почти 16 млн. чел, автобусы ежедневно перевозят более 21 млн. пассажиров! В городе работает более 24,1 тыс. автобусов, а штат Предприятия общественного транспорта Пекина превышает 100 тыс. чел. При этом средняя скорость автобуса на маршруте не достигает и 12 км/час, а половина пекинцев проводит в автобусе ежедневно более одного часа.

Первая линия BRT протяженностью 15,8 км, на которой «уместилось» 17 остановок с семью пересадочными станциями, вошла в строй 25 декабря 2005 года. Ее обслуживает 90 автобусов, средняя скорость движения которых достигла 30-35 км/час. Линия представляет два крайних левых ряда основной магистрали, изолированных от потока заборчиком и разделенных газоном. Остановки установлены по центру и соединены с правым и левым тротуарами подземным переходом. Каждый остановочный пункт имеет кассу для продажи билетов, стенд с расписанием и табло, показывающее в режиме обратного отсчета время ожидания следующего автобуса. Кстати, интервал не превышает 3 мин. в «час пик».

Итак, с работой пекинской системы BRT мы познакомились. А что представляет собой

**Volvo 7500 – премьера выставки UTIP в Хельсинки**

Phileas компании VDL пока остается в статусе концепта

автобусы, предназначенные для нее? Еще раз обратимся к опыту Пекина. Для эксплуатации на линии китайцы сами сконструировали и построили автобусы. Основная конструктивная особенность 18-метрового сочлененного автобуса – ровный пол на всем протяжении салона. Высота пола от поверхности дорожного полотна 30 см. Стоит обратить внимание на необычное расположение дверей. Две двухстворчатые двери расположены вплотную в центральной части первого салона и одна – в передней части второго салона. Самое интересное, что все двери находятся в левой стенке автобуса. Руль и сидение водителя, кстати, тоже находятся слева, что позволяет полностью контролировать ситуацию на остановке. Двигатель – шестицилиндровый рядный дизель мощностью 228 кВт, отвечающий требованиям норм Euro-III.

Система BRT в чилийском городе Сантьяго работает несколько иначе. Там для сочлененных автобусов, оборудованных тремя широкими дверями, выделены тоже левые крайние ряды, но остановки расположены традиционно на правом и левом тротуаре транспортного коридора. Протяженность трассы – 3 км, остановки расположены

Интерьер суперавтобуса Phileas

через каждые 300 м. Весь маршрут автобус проходит за 11 мин. с интервалом между машинами всего 1 мин. В городе эксплуатируется около 5000 автобусов, из которых BRT обслуживает более 1000 машин. Большинство автобусов поставлено шведской компанией Volvo, причем уже в 2007 году парк значительно расширился за счет поставки еще 187 машин. На выставке в Хельсинки компания Volvo показала новую модель сочлененного автобуса, предназначенного как для линий BRT в Южной Америке, так и для первого маршрута BRT, который открылся в Гетеборге осенью 2006 года. Volvo 7500 – трехзвенный сочлененный гигант, рассчитанный на перевозку до 270 пассажиров. Двигатель объемом 9 л. и мощностью 360 л.с. может работать и на дизельном топливе, и на сжиженном газе. Он расположен в первом модуле, привод – на задние колеса модуля. В базовой версии двери расположены по одной в каждом салоне. Головной модуль двухосный, второй и третий – одноосные. Автобусы выпускает завод в шведском городе Саффле.

По такой же схеме голландским концерном VDL построен трехзвенный автобус Phileas, впервые показанный в Кертрейке два года назад. Длина – 24 м, количество дверей – 4, количество осей – тоже 4. Высота пола – 30 см, пол ровный по всему салону.

Автобусные салоны и выставки последних двух лет показали, насколько велик интерес к городским суперавтобусам, предназначенным для работы на линиях BRT.

Здесь, пожалуй, уместно будет вспомнить, что первый трехзвенный автобус для тогда еще не существовавших линий BRT, был построен в далеком 1982 году компанией MAN. Интересно, что уже тогда это был трехзвенный «сочлененник» длиной 23 м.

Кроме описанных нами систем, линии BRT проложены в Мехико, Бразилии, Хельсинки и ряде других городов. Большое значение при разработке низкопольных автобусов для линий BRT имеют агрегаты ходовой части, подвески и рулевого управления, отвечающие требованиям компоновщиков, конструкторов и эксплуатационщиков. Среди разработчиков и изготовителей таких агрегатов ведущие позиции занимает компания ZF. На заводах, расположенных в Германии, специально для машин систем BRT выпускают комплектные передние мосты RL 75 EC и RL 85 A, включающие сам мост, пневмоподвеску и рулевое управление. Портальные задние ведущие мосты со смещенным редуктором AV 132 рассчитаны на максимальную нагрузку 13 т. и позволяют реализовывать ровный пол по всему салону. Для задних модулей двух- и трехзвенный автобусов поставляются пассивные портальные мосты AVN 132, также рассчитанные на максимальную нагрузку 13 т.

BRT как новый вид общественного транспорта уже вышла из детского возраста. Сочетая в себе большую вместимость и высокие скорости при относительно небольших объемах инвестиций с высокой гибкостью системы, она становится едва ли не единственным решением транспортных проблем крупных городов.

Если внимательно изучить карту России, то окажется, что уже десяток городов, жизненно нуждающихся в линиях BRT, точно наберется.

# ПАТРИОТичный грузовичок

Текст и фото Анатолий Ижевский

Вид спереди

Грузовой кузов -цельнометаллическая прямоугольная платформа с откиднымибортамина три стороны

Какие в России производятся компактные грузовички грузоподъемностью от «три четверти» до тонны? При всем многообразии отечественного автопроизводителя, в указанном диапазоне оказывается не так уж и много моделей. Точнее, почти ничего. А именно - ГАЗовский цельнометаллический «Соболь»-фургон, да ульяновский бескапотный УАЗ-«головастик». Последний выпускается уже четыре с половиною десятка лет без каких-либо серьезных конструктивных и дизайнерских изменений. Но вот на смену ему, наконец-то, приходит принципиально новая модель. Это полноприводный бортовой легкий грузовик – модели 2360.

## Знакомство

Дизайн новой машины свеж и современен. С плавными, приятными для глаз, обводами. Общим донором для нового ульяновского грузовичка послужила рестайлинговая версия новой модельной линейки джипов семейства 3160 – УАЗ-«Патриот». Только с урезанным «кэшем» - двухместной кабиной, цельнометаллическим грузовым «бортом» позади нее и другими «лопоухими» зеркалами, специально для автомобиля в данном исполнении. А также - с великолепной современной головной светотехникой!

Но самое первое, что бросается в глаза, по сравнению с предшественником – отдельная капотная компоновка! По этому «признаку» новый грузовой УАЗик, как и предшественник, может получить характерное прозвище вроде «носатика» или что-нибудь в этом роде. Силовой агрегат вынесен в отдельный отсек, что сделало внутреннее пространство традиционно двухместной кабины не только более удобной и комфортабельной, но и намного повысило пассивную безопасность автомобиля в случае лобового столкновения.

## Под капотом

Под широкой и удобной крышкой с открытием так называемого «аллигаторного типа» находится 128-сильный рядный 4-цилиндровый 16-клапанный впрысковый бензиновый двигатель. И с модным нынче (даже здесь, на «простом» грузовике) блоком электронного управления! С необходимой на любом современном автомобиле антитоксичной системой. Марка двигателя - ЗМЗ-409.

## Плавность хода…

…Обеспечивается новой подвеской. Она также

осталась зависимого типа, но более мягкая и автомобиль не «козлит», как «любят» это делать прежние модели. Передняя – пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости; задняя – на малолистовых рессорах. Все амортизаторы – газонаполненные. Тормоза: передние – дисковые вентилируемые; задние – традиционные барабанные. Сцепление – с уменьшенным усилием на педали. Рулевое управление оснащено гидроусилителем (теперь руль при проезде даже незначительных неровностей дороги не будет буквально вырываться из рук, как это с усердием «практиковал» предшественник-«головастик»).

Рабочее место водителя

## «Борт» (грузовой кузов)

Цельнометаллическая прямоугольная платформа с откидными бортами на три стороны. Может быть в исполнении фургона, закрываемого влагоотталкивающим защитным тентом из упрочнённого (армированного) ПВХ.

## В кабине

Пожалуй, один из самых интересных моментов при ознакомлении с данным автомобилем. Здесь даже и не пахнет какими-то отдельными рабочими элементами предшествующего «головастика», как это принято «по традиции» в отечественном автопроме при выпуске новых «переходных» моделей.

Интерьер почти без изменений взят с базового (пассажирского, 5-7-местного) «Патриота». Перед обоими входами очень удобные «встречающие» подножки и наружные «хваткие» ручки открывания дверей. Внутри в кабине достаточно просторно и уютно (даже при том, что сиденья в силу конструкции назад не отодвигаются). Общий цветовой фон выдержан в мягких светло-серых тонах. Хороший обзор, удобная посадка на анатомических креслах-сиденьях, современная «пухлая» «баранка», эргономичные «набалдашники» на рычагах КПП и демультипликатора. Даже педальный узел подсвечивается! Современны подрулевые переключатели света фар, «поворотников», включения «дворников» и звукового сигнала. Необычна, но удобна «лапа» механического открывания капота, Также, в сравнении (а точнее – в «несравнении») с родителем-«головастиком» - «насыщенный» и информативный блок управления микроклиматом с множеством регулируемых жалюзи-воздуховодов на передней панели. Обилие всевозможных «бардачков» для мелких вещей и даже подстаканников; в том числе – большой вместительный контейнер с крышкой между сиденьями и целых два объемистых (каждый из которых – со своей «персональной» подсветкой!) «пенала» на «торпеде» перед пассажиром. Имеется даже зеркальце в правом противосолнечном щитке-козырьке. Комфортно считываемые при «мимолетном» взгляде измерительные шкалы и символы контрольных ламп на щитке приборов.

Кресла-сиденья удобной анатомичнойформы

Фарыголовной светотехники

Запаска под грузовой платформой

## Непрактичные решения

А теперь, как водится, «ложка дегтя в бочке с медом». Впрочем, мы выскажем здесь только собственное мнение.

Итак, если для старого «головастика» бензиновый мотор простителен, то для новейшего «носатика» как-то несолиден, что ли. Пусть и достаточно мощный, с впрыском и электроникой… Дизель на этом автомобиле все же более уместен.

Надеемся, что это не единственная модификация, и на УАЗе будут устанавливать «соляровые» моторы на грузовые версии «Патриотов».

Кронштейны-«фермы» крепления наружных зеркал какие-то «китайские» на вид, хотя сами зеркала на них держатся вроде достаточно прочно. (Правда, более точно это можно проверить во время движения, особенно – вне асфальта, по разбитому грунтовому проселку.)

Светотехника. Если головная просто отлична, то задняя – ни в какие ворота! Не будем особенно придираться к ее «сельскому» дизайну (раз это утилитарный грузовик), но зато отметим, что совсем невелика «габаритная площадь» световых сигналов. Сюда так и просятся новые евростандарта, такие как на «ГАЗелях» и «Бычках» (в единых блоках которых скомпонованы ещё и дополнительные огни ПТФ, З/Х). Тоже самое можно сказать о повторителях поворотов на переднем оперении, перекочевавших сюда без изменений с базового джипа. Они слишком малы («первоисточник» – переднеприводное семейство легковых ВАЗов). Вместо традиционного «целикового» плафона внутреннего освещения кабины установлена пара «штурманских фонариков» строго направленного света. Это не совсем удобно, если требуется полноценное освещение всего пространства кабины. Почему бы в дополнение к ним не поставить «энергосберегающий» плафон с люминесцентной лампой (как на легковых «Волгах» или «ГАЗелях»)?

Подрулевые переключатели света фар, «поворотников», включения «дворников» и звукового сигнала на рулевой колонке перегружены разнорежимной «указательной» символикой (на манер заокеанских внедорожников). Те, кто

ездил на прежних моделях УАЗиков, знает: насколько удобны и практичны кнопочно-пружинные переключатели ближнего-дальнего света фар так называемого «напольно-ножного» типа, расположенные слева от педального узла. Жаль, что эту традицию ульяновцы не перенесли на новые модельные ряды своих внедорожников; хотя бы на данную грузовую модификацию «Патриотов». Да и место здесь вполне позволяет. А вот ручка регулировки рулевой колонки, наоборот – какая-то архаичная. Хотя, в действительности, на предшественниках её не было совсем. Но дизайн и эргономика таковы, как будто они заимствованы без изменений именно со старых моделей.

Если это «трудовая лошадка», подразумевающая свою работу не только на городском асфальте (раз есть полный привод на все 4 колеса!), то почему сиденья в кабине не из легкомоющегося материала, а наоборот – из быстрозагрязняющейся матерчатой ткани светлого «маркого» цвета? А еще… «штатное» отсутствие напольных ковриков именно на этой модели «Патриотов»!

При «смягчении» задней подвески (путем банального уменьшения количества листов в рессорах), увы, уменьшилась и грузоподъемность «борта». Если на старом «головастике» она уверенно составляла те самые «три четверти» тонны и даже больше, то на «патриотичном» «носатике» уменьшилась до просто «неприличных» для автомобиля такого класса 600 КэГэ! (Снаряженная масса УАЗа-2360 – 2070кг). Почему бы не сделать комбинированную заднюю подвеску, которая почти не влияет на плавность хода (хотя перед нами, повторяюсь – утилитарная машина с полным приводом), но повышает грузоподъемность? А именно – те же малолистовые рессоры с дополнительными пружинами (данное «ноу-хау» с успехом применяли автолюбители на легковых универсалах «Москвича» и ИЖа-«Комби»).

Кронштейн зеркала заднего вида

Но самое интересное – «удачное» расположение «запаски»: снаружи под грузовой платформой кузова! При этом между задней стенкой кабины и кузовом пустует свободное пространство, как раз под установку даже двух (справа и слева) «уазовских» колес…

## Надводная часть айсберга

Но достаточно критики. Суммируя сказанное, отметим, что, с одной стороны, это современный, красивый, комфортабельный (и с хорошими техническими характеристиками) компактный грузовой автомобиль. Наконец-то приходящий на смену своему «безальтернативному» пожилому предшественнику. А с другой – несмотря на свежесть дизайна (действительно, патриотичного, так как автомобиль и правда не похож ни на один из зарубежных одноклассников), и силового агрегата (хоть и не дизельного, правда), общая конструкция ещё «сыровата» и нуждается в доработках.

И ведь это ещё только надводная часть айсберга, то есть – недостатки, обнаруженные на «выставочном», стоящем без реального движения автомобиле. Естественно, не последнюю роль играет и заявленная цена, которая сопоставима со стоимостью зарубежных аналогов. В общем, пока получается что-то вроде прогресса с регрессом пополам.

Каковы же выводы? В целом хотелось бы, чтобы в процессе производства новой машины учитывались как пожелания рядовых потребителей, так и журналистов автомобильной прессы. И желательно, как можно быстрее - пока новейшая модель ульяновского грузового внедорожника осваивает нитку массового конвейера. Тогда и за цену и за качество не придется краснеть.

*Автор благодарит за помощь в организации фотосъемки - ООО А/Ц «Дунайский», Санкт-Петербург.*

# Проверки перед дорогой

## Диагностика рулевого механизма и ходовой части грузовых автомобилей

Текст Леонид Круглов

Фото компании Lemforder

Рулевой механизм, ходовая часть и подвеска любого автомобиля, а «коммерческого» - тем более, относятся к тем узлам и агрегатам, которые в первую очередь влияют на безопасность водителя, пассажиров и сохранность груза, на обеспечение безопасности движения. Практически любые регламентные работы с коммерческими автомобилями включают осмотр и диагностику этих узлов и агрегатов.

Однако, ставшее притчей во языцех состояние дорожной сети России, пробеги междугороднего транспорта, фактически недоступные зарубежным коллегам наших дальнобойщиков, очень часто приводят к преждевременному износу и выходу из строя рулевых тяг, различных шарниров и подвижных сочленений ходовой части.

Зачастую даже несложные приемы экспресс-диагностики этих узлов позволяют своевременно определить состояние тяг, шарниров, шкворней и своевременно принять меры к замене вышедшего из строя узла, не дожидаясь, когда небольшой износ приведет к необходимости проведения масштабного ремонта. Мы предлагаем ознакомиться с методикой такой экспресс-диагностики, разработанной специалистами компании Lemforder – одного из крупнейших изготовителей систем управления и подвески грузовых автомобилей.

**Прежде всего, диагностика систем рулевого управления. Она начинается с контроля состояния продольной и поперечной рулевой тяги:**

Проверка состояния рулевых тяг начинается с контроля состояния продольной тяги (Рис. 1) путем тщательного внешнего осмотра. При обнаружении на тяге трещин или повреждений, тяга подлежит замене.

**Рис. 1**

Проверка соединения шарнира проводится в два этапа. Сначала необходимо несколько раз повернуть рулевое колесо до упора вправо и влево. Убедившись в отсутствии заеданий, проверить свободу движения резьбы в трубе (Рис. 2), положив руку на кожух рулевого механизма. Наличие свободного движения и легкого хода говорит о повреждении резьбы необходимости замены регулировочной втулки.

**Рис. 2**

Проверка состояния зажимного хомута и болта (Рис. 3) показывает, состояние стяжного болта и насколько плотно затянута гайка. Деформированный болт (Рис. 4) подлежит немедленной замене, так же как и весь узел, в случае обнаружения на его деталях точечной коррозии размером более 0,5 мм.

**Рис. 3**

**Следующий этап - контроль состояния шарового шарнира:**

Проверка состояния картера, стержня и крышки шарнира (Рис. 5) должна выявить наличие на них коррозионных язв. Если их размеры превышают 1 мм, детали подлежат немедленной замене. При этом особое внимание необходимо уделять состоянию завальцовки кромок на стороне крышки шарнира.

Проверка состояния уплотнительного

Рис. 4

Рис. 7

Рис. 5

сильфона на наличие отверстий и трещин. Для того, чтобы убедиться в отсутствии повреждений сильфона (Рис. 6), необходимо несколько раз смять уплотнение вручную. При этом из-под него не должна вытекать смазка (Рис. 7), хотя допускается ее выход через осевое отверстие уплотнительного сильфона.

Рис. 6

Если уплотнительный сильфон поврежден (Рис. 8), шарнир подлежит замене полностью. Негерметичность уплотнительного сильфона быстро приведет к выходу шарнира из строя вследствие попадания в него воды.

Рис. 8

Проверка состояния зажимного и стопорного кольца должна показать, что они не прижаты к промежуточному рычагу (Рис. 9).

Рис. 9

Проверка зазора шарового шарнира позволяет определить степень его изношенности (Рис. 10). Если зазор превышает 2 мм, шарнир подлежит обязательной замене.

**Заканчивается диагностика контролем состояния шкворня поворотного кулака**

При обнаружении повреждений или поломок любой детали узла требуется

Рис. 10

замена всего узла кулака вместе с сопрягаемыми деталями опоры (втулки, игольчатые и упорные подшипники)

Проверка наличия осевого зазора проводится на разгруженной оси. Он замеряется между поворотным кулаком и балкой переднего моста (Рис. 19). При превышении нормативных значений узел подлежит обязательной замене.

Рис. 19

Проверка свободного хода при возврате рулевого колеса должна выявить состояние поворотного кулака (Рис. 20). Если при обратном ходе рулевого колеса поворотный кулак не возвращается в исходное положение или возвращается с трудом, замена поворотного кулака неизбежна.

Рис. 20

**Контроль состояния реактивной и лучевой тяги независимой подвески**

Прежде чем начать проверку этих узлов, необходимо осмотреть вкладыш. Обращаем внимание на то, что частичное отделение эластомера во вкладыше или захвате считается допустимым и не является признаком износа.

Проверка состояния шарниров тяг проводится в несколько этапов. Обращаем внимание на то, что все эти работы выполняются особенно тщательно.

Для замены шарнира существует несколько важных причин, каждая из которых является основанием для проведения такой замены.

Прежде всего, это большой люфт между осевой стойкой, корпусом тяги и серьгой шарнира (Рис. 13).

Рис. 13

Затем, необходимо убедиться в отсутствии трещин внешней стальной оболочки шарнира (Рис. 14). При наличии таких повреждений, он также подлежит замене.

Рис. 14

Недопустима пластическая деформация оболочки шарнира (Рис. 11)

**Рис. 11**

Ослабление, поломка или потеря болта также приведет к замене шарнира (Рис. 15 и 16).

**Рис. 15**

**Рис. 16**

Основанием для замены шарнира является выход предохранительного кольца из паза (Рис. 12), его поломка или потеря.

**Рис. 12**

Не менее важной причиной для замены узла является обрыв серьги шарнира (Рис. 17 и 18).

**Рис. 17**

**Рис. 18**

Разработанная компанией Lemforder методика диагностики узлов и агрегатов рулевого управления и подвески одинаково приемлема и для квалифицированных водителей, которых проблемы застали в дороге, и автосервисам, где ее результаты всегда могут быть уточнены инструментально.

# «На пикапе драном и с одним наганом...»

Текст Леонид Круглов

Фото из архива автора

СПОНСОР
Музей вооружения и техники
ПБ-4
ВИМ БТВТ

Такой встретилаВеликую отечественную войну «полуторка»

Мне по-настоящему повезло в жизни – волею Судьбы я оказался у истоков движения реставраторов антикварной автомобильной и мотоциклетной техники. Тридцать лет назад найти «полуторку» или «эмку» было не легче, чем сейчас, и уже тогда появление такого автомобиля, восстановленного до заводского оригинала, на выставке или параде становилось большим событием.

В наши дни крупные выставки автомотораритетов проводятся чуть ли не ежемесячно, и каждая из них бывает богата на премьеры. И, как это не покажется странным, и сейчас находятся автомобили и мотоциклы, на долю которых выпало служить «в солдатском строю», вынести все тяготы Великой отечественной войны.

Годы кропотливой и творческой работы реставраторов возвращают к жизни автомобили, выпущенные 70 лет назад, вдыхают жизнь в их «пламенные сердца». Под лучами софитов, вспышками репортерских камер они выглядят совсем молодыми, словно бы и не было трудных фронтовых дорог, марш-бросков, выходов в разведку и лихих атак.

Чтобы реально представлять себе, в каком виде эти раритеты попадают в руки реставраторов и коллекционеров, познакомимся вот с этим ржавым пикапом на спущенных колесах, без стекол и окаменевшим «движком» под капотом. А ведь именно такой вот пикап ГАЗ-415 и был героем песни, ставшей своеобразным гимном фронтовых корреспондентов. Помните:

«На пикапе драном
И с одним наганом
Первыми врывались
в города»

Легендарные пикапы выпускались на Горьковском автозаводе на базе не менее легендарной «эмки» - первого отечественного легкового автомобиля с цельнометаллическим закрытым кузовом ГАЗ-М1, разработанного советскими конструкторами. Они исправно служили в колхозах, на стройках, в пионерских лагерях. А когда пришла война, сотни пикапов стали

Пожарная машина на базе ГАЗ-АА

«наследниками» тачанок времен Гражданской войны. В кузова ставили «Дегтярева», а то и «Максим» и из засады расстреливали дозоры и авангарды фашистов. Стоит ли говорить, что до наших дней дошло не более десятка ГАЗ-415, и появление каждого нового пикапа – событие действительно исключительное.

Горьковский автозавод внес огромный вклад в победу в Великой Отечественной войне. И главную роль сыграла, конечно же, «полуторка» ГАЗ-АА и ее трехосная версия ГАЗ-ААА. К началу войны этот «клон» легкого грузовика Ford-AA грузоподъемностью 1,5 т, выпускался уже 10 лет, но огромный запас прочности и неприхотливость машины позволили выпускать на ее базе немало интересных боевых и транспортных машин. Появление на одной из выставок плавающего бронеавтомобиля ПБ-4 было воспринято как настоящая сенсация. Ведь их и выпущено-то было буквально несколько десятков. Трехосный броневик был вооружен 20- или 37-мм пушкой и пулеметом и мог не только передвигаться по дорогам и бездорожью, но и преодолевать водные преграды, иными словами – плавать. Чтобы многотонная машина могла держаться наплаву, специальные полости вдоль бортов заполняли матами из натуральной пробки.

А вот пожарные машины на шасси ГАЗ-АА в боевых действиях не участвовали. Они «служили» на аэродромах, складах боеприпасов, несли боевые дежурства в осажденном Ленинграде, тушили пожары в Москве. Исторически сложилось так, что первые «пожарки», собранные в Москве на шасси «полуторок» еще с эмблемой Ford, а не НАЗ, и стали первыми «газиками», собранными в СССР. Отреставрировать такой автомобиль намного сложнее, чем обычный грузовик. Ведь большая часть навесного оборудования изготавливались из дерева, и технология их производства давно утрачена. Надо искренне любить свою работу и историю отечественной автомобильной промышленности, чтобы несколько лет, шаг за шагом, возрождать такую машину.

Легкий разведывательный бронеавтомобиль БА-64, одна из лучших конструкций В.А. Грачева,

Через пару лет этотпикапГАЗ-415 будет выглядеть совсем иначе

**БА-64 воевал на всех фронтах Великой отечественной войны**

был спроектирован, испытан и запущен в производство всего за полгода. С лета 1942 года эти машины стали поступать в армию и принимали участие практически во всех сражениях вплоть до победы. Вооружали двухместный бронеавтомобиль пулеметом калибра 7,62 мм или противотанковым ружьем РПГ 14,5 мм. После проведенной в 1943 году серьезной модернизации, автомобиль получил индекс БА-64Б и стал базой для разработки целого семейства броневиков, в том числе – необычных машин БА-64В и БА-64Г, оснащенные железнодорожным ходом. Иными словами, они могли передвигаться по железнодорожным путям советского и европейского стандарта.

В БА-64Б использовались многие узлы и агрегаты легкого армейского вездехода ГАЗ-67Б, получившего в армии прозвище «Ваня-Виллис». Это был самый массовый автомобиль Великой Отечественной войны – более 40000 машин перевозили солдат, таскали противотанковые орудия и даже служили базой для установки реактивных минометов.

И по сей день «козлик» является мечтой многих коллекционеров. До предела упрощенные, невероятно проходимые и выносливые, они выпускались до 1955 года, работали на целине, десантировались с самолетов и вертолетов, становились памятниками и украшениями многих музеев по всему миру. Обзавестись таким «джипом» мечтает, например, владелец одной из крупнейших частных коллекций Франции Андре Маэ.

Как человек, отдавший много лет реставрации старинных автомобилей и объединению всех любителей и знатоков автомобильной истории страны, не могу не порадоваться за возрождение интереса и уважения к отечественным автомобилям, тем более тем, на долю которых выпали суровые и тяжелые испытания военных лет.

# ГРУЗАВТОИНФО

СПЕЦТЕХНИКА В ДЕТАЛЯХ

Первый в мире

«Безымянный» низкопольник

Тот самый «крокодил»

## Могут применяться везде

Компания Амкодор представила новые вилочные автопогрузчики - Амкодор 431 (Амкодор 431-01, Амкодор 431-02), которые предназначены для погрузки, выгрузки и транспортирования на небольшие расстояния различных штучных и тарных грузов. Новинки отличаются грузоподъёмностью: модель 431 способна перевезти до 3 т., в то время как 431-01 – всего 1200, а 431-02 – 2800 кг. Автопогрузчик АМКОДОР 431 оснащен грузоподъемником типа «Дуплекс» и высотой подъема груза 3,3 метра. У двух других новинок тип грузоподъёмника «Триплекс»: они способны поднимать перевозимый товар до 7 или 5 метров соответственно. Кроме всего прочего, техника отличается высоким уровнем комфорта и безопасности оператора, мощным дизельным двигателем «Mitsubishi», который обеспечивает высокую топливную экономичность, и гидромеханической трансмиссией с электроуправлением. Покупатель может выбрать из двух вариантов исполнения кабины: каркасной без дверей и бокового остекления или полностью закрывающийся вариант с большой площадью остекления. Благодаря своей универсальности автопогрузчики могут применяться в любой отрасли экономики: на товарных базах и складах, заводских дворах, в аэропортах, на железнодорожных станциях, в речных и морских портах.

## Взрывчатка и взрывники рядом, но раздельно

На базе шасси «Урал–4320» (колесная формула 6х6) изготовлен специальный фургон для перевозки взрывоопасных веществ и транспортировки бригады взрывников. Особенностью новинки, грузоподъёмностью 10 тонн, является разделение грузового фургона на два отсека: грузовой (для перевозки взрывчатых материалов для производства технологических взрывов) и для персонала сопровождения. Внедорожные качества автомобиля «Урал» позволят беспрепятственно доставить взрывчатые вещества к месту проведения работ. Изотермический фургон — каркасного типа, оборудован системой автоматического порошкового пожаротушения и задними распашными воротами. Отсек пропитан специальным огнезащитным составом. Также в фургоне спроектирован отсек для сопровождающей рабочей бригады. Окна выполнены из безосколочного стекла. В отсеке установлен откидной столик, мягкие сиденья, два спальных места. Есть автономный дизельный отопитель и порошковый огнетушитель. Кроме всего прочего, автомобиль оборудован защитой топливного бака и проблесковым маяком на крыше кабины.

## Несмотря на легкость

Компания Furukawa Unic сообщила о модернизации модели крана Unipp UE500. Новинка предназначена в первую очередь для установки на автомобилях лёгкого грузового сегмента и, несмотря на малые размеры, имеет высокие грузоподъёмные характеристики. Главной отличительной чертой новой разработки компании Furukawa Unic стало то, что кран оснащён системой радиоуправления, а использование мощных радиоволн позволило избежать сбоя работы техники из-за радиопомех. Несмотря на лёгкость установки и компактность крана, модель Unipp UE50 характеризуется большим радиусом работы и способна манипулировать с габаритными грузами больших размеров. В планах компании производителя продажа 120 экземпляров новой техники в 2008 году.

## Чтобы закрепить успех

Компания Renault Trucks продолжает модернизировать модельный ряд грузовиков, которые относятся к строительному сегменту. Например, в 2008 году покупателям будут доступны новые модификации Kerax и Premium Lander. Модель Kerax теперь будет предлагаться с новым двигателем DXi13, который вырабатывает до 500 л.с. До этого данное транспортное средство комплектовалось только силовым агрегатом DXi11 мощность которого достигала 460 лошадок. Второй новинкой стал грузовик Premium Lander с новой колесной формулой - 8х4, которая позволяет увеличить грузоподъёмность автомобиля и использовать его как базовое шасси для спецтехники. По задумке разработчиков новые модели техники, которые появятся в продаже в начале 2008 года, должны закрепить успехи Renault Trucks в строительном сегменте автомобильного производства.

## Наглядный результат сотрудничества

В Астане прошла презентация трактора КАМАЗ Т-215. Генеральный директор ОАО «КАМАЗ» Сергей Когогин представил новую продукцию автогиганта членам правительства Казахстана - министру сельского хозяйства Ахметжану Есимову и министру индустрии и торговли Галыму Оразбакову.

Сельскохозяйственный трактор общего назначения III тяглового класса КАМАЗ Т-215 является наглядным результатом сотрудничества ОАО «КАМАЗ» и холдинга ARGO SPA (Италия), выпускающей тракторы на заводах Landini (Италия) и McCormick (Англия).

На первой партии тракторов установлен двигатель Iveco, однако в тракторах выпуска 2008 года будет стоять двигатель Cummins QSB производства совместного предприятия «КАММИНЗ КАМА».

На всех тракторах установлена система Power Management, которая позволяет поддерживать постоянную рабочую скорость во время выполнения операций, требующих отбора мощности. Новейшая 32-скоростная трансмиссия XtraSpeed предусматривает возможность переключения до 8 передач под нагрузкой. Трансмиссия производится в двух вариантах: в обеих предусмотрена опция установки ходоуменьшителя, расширяющая возможности трансмиссии до 48 передних и 40 задних скоростей.

Кабина трактора имеет расширенный угол обзора. Ее отличие от традиционных кабин в том, что внутреннее пространство кабины расширено за счет перераспределения жесткости каркаса на переднюю и заднюю стойки кабины. Кресло, установленное на пневматической подвеске, повышает комфортность рабочих условий. Цифровая приборная панель предоставляет точную информацию о параметрах работы трактора. Оригинальная конструкция крыши и улучшенная светооптическая аппаратура обеспечивают максимальное освещение.

Рынок тракторов для «КАМАЗа» новый и достаточно специфичный, и конкуренция здесь достаточно высока. Но как сказал генеральный директор ОАО «КАМАЗ» Сергей Когогин, у него нет никакого беспокойства по поводу конкуренции с другими производителями аналогичной техники: «Сегодня самое главное – не произвести и продать, а обеспечить сервисное обслуживание. А «КАМАЗ» сегодня обладает самой развитой сервисной сетью на территории России и СНГ, где новые трактора, как и вся камазовская техника, будет обеспечена качественным сервисом».

## Техника эксплуатируется интенсивно

В прошлом году компания «SWTrans”, которая специализируется на перевозке негабаритных, сверхгабаритных и крупногабаритных неделимых грузов, пополнила свой парк 25 автомобилями Рено. Только в ноябре компания получила 10 новых Рено Керакс с колесной формулой 6х4 и еще 5 грузовых автомобилей Премиум Пушер.

Генеральный директор «SWTrans» Александр Жирнов так прокомментировал политику своей компании. «Девиз нашей компании «Все больше и дальше. Мы постоянно совершенствуем свои услуги, и для нашего бизнеса важно не только располагать первоклассной техникой. Компания «Рено Тракс Восток» продает не просто качественные грузовые автомобили, но и предоставляет выгодные лизинговые условия, хороший уровень послепродажного обслуживания. Мы особенно довольны обслуживанием на новой станции дилера Рено Тракс «Леон Трак» в Солнечногорске».

Техника с первых же дней эксплуатируется интенсивно: машины проходят по 350 км дней, что составляет около 7000 км в месяц. Самый длинный кругорейс был осуществлен в Новосибирскую область – перевозились мобильные пресс-ножницы.

## Спецзаказ выполнен

Компания Goldhofer выполнила специальный заказ по транспортировке огромной газовой турбины шириной 6 тонн и массой 496 тонн. Для перевозки столь громоздкого груза всего на 40 км использовалась 20-осная платформа, состоящая из двух модулей и три силовых агрегата: на 430 л.с. (самоходный модуль) и два двигателя по 600 лошадок, установленные на тягачах MAN, которые тоже использовались для перевозки. Вся конструкция от Goldhofer из двух грузовиков и транспортёра, длина которой составляла 53 метра и имела общий вес 750 тонн, перемещалась на 120 колёсах или 20 гидравлических осях, позволяющих преодолевать даже значительные неровности и наклоны на дорожной поверхности.

# Первый в мире

Отрасль логистики в настоящее время переживает нехватку квалифицированных трудовых ресурсов. Казалось бы, существует выход из данного положения – автоматизация производства. Но до настоящего момента переход к автоматизации был дорогим и занимал слишком много времени. Сегодня же на рынке складской и погрузочной техники появился продукт, который в значительной степени может изменить ситуацию.

Известная финская компания Rocla дала старт первому в мире серийному производству автоматизированных складских погрузчиков. В ходе их производства были задействованы составляющие стандартизированного складского погрузчика. Традиционно же автоматизированные транспортные системы производились по индивидуальным заказам клиентов, что приводило к их высокой стоимости и длительному сроку поставки.

«При помощи автоматизированного перемещения грузов мы сможем высвободить часть рабочей силы и быстро повысить производительность, - прокомментировал Юсси Муикку, президент компании Rocla. - Серийный автоматизированный складской погрузчик легко ввести в эксплуатацию. Срок окупаемости вложенных средств исключительно мал благодаря быстрой поставке, стандартизованному подходу и качественному исполнению новых роботкаров Rocla».

Выпущенный в серийное производство автоматизированный складской погрузчик спроектирован на основе модулей. Он базируется на удостоенных наград проверенных решениях семейства ричтраков Humanic. Мачта и грузоподъемное оборудование – это модули, которые определяются исходя из нужд и потребностей клиентов. Сенсорный дисплей погрузчика обеспечен удобным в эксплуатации интерфейсом. Более того, сигнальные светодиодные лампы работают как сигналы и информируют оператора о состоянии погрузчика. Система контроля представляет собой программное обеспечение, которое можно легко приспособить к любой существующей на складе системе управления.

«В настоящее время Россия и Северо-Западный регион, в частности, переживают стремительный рост рынка логистических

услуг - отметил Константин Титов, генеральный директор ООО «Рокла Рус» - российского представительства концерна Rocla Oyj. - В сложившейся ситуации, на мой взгляд, сложно недооценить значимость появления на рынке столь революционного решения, как автоматизированный складской погрузчик Rocla серийного производства. Более того, без преувеличения могу сказать, что новый продукт Rocla является настоящим прорывом в области складской логистики и коренным образом изменит существующий рынок автоматически управляемых погрузчиков».

Новый автоматизированный погрузчик будет выпускаться серийно в нескольких модификациях: для перевозки палет, рулонов, катушек и других грузов. Он не требует присутствия оператора. Объем производства на начальном этапе составит 100 единиц погрузчиков в год. Данная линейка позволит решать логистические задачи в различных отраслях экономики.

Действительно, предложение финского производителя решает ряд серьезных проблем. Ведь, с одной стороны, нехватка трудовых ресурсов ведет к недоступности квалифицированных

работников. В то же время операторы не хотят выполнять единообразную рутинную работу, предпочитая различные обязанности. И автоматизация процесса перемещения грузов освобождает водителей погрузчиков для более сложной и изменяющейся работы, в то время как число ошибок и несчастных случаев уменьшается, а механизм эксплуатации становится более прозрачным. Наибольшие результаты достигаются при работе в несколько смен.

Дифференцированная автоматизация означает оптимальную степень автоматизации для удовлетворения нужд клиента. Начать стоит прежде всего с анализа размеров внутренней логистики. С помощью Службы Анализа Внутренней Логистики, разработанной Rocla, клиенты смогут определить необходимый тип и размер своего парка погрузчиков. Эта служба анализирует требования к внутренней логистики клиентов и, основываясь на этих данных, предлагает оптимальный размер парка и модель его управления. Она также определяет, какие площади могут быть автоматизированы.

Автоматизированные складские погрузчики управляются системой, которая направляет погрузчики, выполняя роль диспетчера. Система контроля основана на модульном программном обеспечении, которое настраивается согласно нуждам клиента. Автоматизированный складской погрузчик можно легко интегрировать с любой существующей на складе системе управления.

Основными рынками сбыта автоматизированых складских погрузчиков, в первую очередь, станут, безусловно, европейские страны в связи с серьезным дефицитом рабочей силы и высоким уровнем развития производственной и логистической сферы.

Но, безусловно, новый продукт вызовет огромный интерес и у российского потребителя. Особенно это касается предприятий целлюлозно-бумажной отрасли, упаковочной и печатной промышленности Северо-Запада. Ведь по статистике около 60% целлюлозно-бумажного производства России приходится на северо-западный регион.

# «Безымянный» низкопольник

Текст и фото Евгений Нифашев

**Два таких автобуса летом прошлого года было закуплено за счет бюджетных средств города для первой в Северо-Западном регионе коррекционной школы для детей-инвалидов в Санкт-Петербурге**

Его легко можно принять за одну из оригинальных модификаций «распиленных» и укороченных низкопольныхМАЗа или НефАЗа

Если бы не «опознавательная» эмблема завода-изготовителя,никак нельзя подумать, что этот автобус относится к семье известных наших «деревенских» «Пазиков»

Общий вид места водителя

## «Сборная солянка»

Если бы не «опознавательная» эмблема завода-изготовителя, никак нельзя подумать, что этот автобус относится к семье известных наших «деревенских» «Пазиков». Даже, несмотря на традиционный «квадратный» дизайн. Более того, его легко можно принять за одну из оригинальных модификаций «распиленных» и укороченных низкопольных МАЗа или НефАЗа – так похож по «широтным» габаритам и дизайну оконных проемов по всему периметру и также – посадочных дверей. Или, вовсе – за иномарку (но европейского, а не китайского производства). Хотя, по сути – он таковым на самом деле и является. То есть, «сборная солянка» из импортных агрегатов (именитых фирм), базирующаяся в составе оригинального кузова и изготовленная, разумеется, на ПАЗе (отсюда и эмблема с аббревиатурой «производителя»).

## Низкопольный малыш

Безымянный (без какого-либо названия) ПАЗ с числовым индексом 3237 – первый отечественный автобус компактного класса городского типа с низкопольной конструкцией кузова. Разработан был в кратчайшие сроки (всего за полтора месяца) еще в первой половине 2000-х - по специальному заказу мэра города Москвы Юрия Лужкова как маршрутное такси «автобусного типа» с низким полом для «безлошадных» обитателей новых кварталов столицы. Машина получилась самой современной и даже красивой, с обилием импортной агрегатной «начинки», за исключением только кузова и некоторых других мелких конструктивных элементов – вроде: светотехники, приборов, сидений, входных дверей и т.п. Но – неимоверно дорогой: общая стоимость заказа из 10-ти опытных автобусов составила (в ценах 2003-04 г.г.) порядка 20 миллионов рублей. Однако данное обстоятельство не смутило VIP-заказчика, и новоиспеченные автобусы

«литерным» эшелоном по железной дороге отправились в Москву. Где успешно работают и по сей день.

## «Инвалидный» 3237-й

Серийно на Павловском заводе низкопольники мод. 3237 не производят – в цене получается почти как две «Авроры» (мод. 4230)! Но в фирменном каталоге холдинга «Русских Автобусов» (куда входит ПАЗ) он присутствует и изготавливается по отдельным заказам. Например, два таких автобуса летом прошлого года было закуплено за счет бюджетных средств города для первой в Северо-Западном регионе коррекционной школы для детей-инвалидов в Санкт-Петербурге.

В принципе ничем таким особенным от обычных модификаций «инвалидный» 3237 не отличается. За исключением откидывающейся въездной аппарели для инвалидных колясок во вторую «среднюю» дверь, ремней безопасности на каждом из 16-ти пассажирских сидений в салоне (как впрочем, и на всех остальных отечественных модификациях «детско-школьных» автобусов) и изменяемым дорожным просветом – автобус может «приседать» на правый бок для удобства въезда на инвалидных колясках. Дизайнерски, в отличие от первых 3237-х – закрыт заподлицо характерный «мазовский» скос на боковых стеклах за второй дверью. Изменилось рабочее место водителя - панель приборов с общей «торпедой» взята с новейшего 3204 (приходящего на смену ветерану 3205) и футуристический прежде руль заменен на «реалистический» от… «Икаруса-280»! Моторный отсек, расположенный в задней части кузова – впервые в отечественном автобусостроении – оборудован системой автоматического пожаротушения! В остальном – тот же автобус с низким полом под заводским индексом 3237; с пневмобаллонами в подвеске на обеих осях, дисковые тормоза на всех четырех колесах.

Все 16 пассажирских сидений автобуса имеют ремни безопасности

## Как же без недочетов?

К сожалению, не обошлось без недочетов, невзирая на весьма прогрессивную (и дорогую) конструкцию всей машины.

«Габаритки», встроенные в прямоугольные «мазовские» фары и больших прямоугольных «поворотников» (например - таких, как на «старшекласснике» ЛИАЗ-5256), уступили место устаревшим (как по дизайну, так и по «заметности» - особенно днем в солнечную погоду или в темное время

Моторный отсек, расположенный в задней части кузова – впервые в отечественном автобусостроении – оборудован системой автоматического пожаротушения

Откидывающеяся въездная аппарель для инвалидных колясок

суток, когда «рядом» включены фары) «грузовым» двухцветным «кругляшам» диаметром меньше 10см! Передняя «юбка» нижней части облицовки автобуса изготовлена из тонкого хрупкого пластика без «изнаночной» металлической или резиновой «подложки» и низко расположена от дороги - в силу низкой посадки автобуса и колес малого диаметра. Поэтому легко повреждается даже от тормозного «клевка» или банальных дорожных выбоин. Задняя светотехника удачна и современна – четыре больших заметных «тарелки»; правда, и здесь не обошлось без проблемных «но». Например: почему задний ПТФ вынесен отдельно вниз на бампер, да ещё и в единственном числе, когда его можно, не мудрствуя лукаво, «встроить» в готовые «кругляши» габаритных огней справа и слева, использовав для этого «копеечные» двухнитиевые лампочки (5/21Вт)?

Крышка капота моторного отсека тоже не без претензий. С одной стороны, открывая широкий доступ к двигателю, плавно смещается вертикально вверх, как бы сдвигаясь на четырех пневмоамортизаторах. Но, чтобы ее поднять, необходимо приложить неимоверную физическую силу (а лучше вдвоём!) и с одной-единственной тонкой железной ручкой, больше похожей на обыкновенную строительную скобу! Для обратного закрывания вообще отсутствует какой-либо захват – приходиться хвататься за декоративный выступ корпуса фонаря освещения номерного знака и вовремя убирать руки на полпути, так как тяжелая «падающая» крышка капота превращается в самую настоящую гильотину! К тому же, у крышки нет упорной фиксации в среднем положении (несмотря на мощные амортизаторы). Так как в полностью открытом (поднятом) варианте практически не подобраться для замены лампочек встроенных в неё основных фонарей, то в среднем положении капот приостанавливают…лопатой с толстым черенком!

Пандус для инвалидных колясок на второй «средней» двери откидывается только вручную, имеет гладкую скользкую поверхность и достаточно крутой градус для самостоятельного въезда инвалида на коляске в автобус. На так называемой накопительной площадке напротив дверного проема могут разместиться максимум две инвалидные коляски. Инвалиды, которые без лишней надобности не встают (с посторонней помощью, разумеется) с колясок и не пересаживаются на пассажирские сиденья, а пристегивают свои «вторые ноги» специальными ремнями к поручням. Поэтому, две пары пассажирских сидений

в сторону передней части салона (за второй дверью, перед выступающими колесными арками) – явно лишние и тем самым скрадывают полезное свободное пространство для размещения еще как минимум пары инвалидных колясок!

«Мелочи» в кабине. Аналоговый (стрелочного типа) прибор-тахометр на панели приборов - морально устаревший. (Почему нет более точного и современного электронного, как на «старшем брате» по своему же холдингу ЛИАЗе; и, кстати – в таком же круглом «будильниковом» корпусе)? Неудачна и «конфигурация гнутости» стекла перегородки кабины – отдача сильных бликов при обзоре через панорамное зеркало внутрь салона. ( Поэтому стекло приходится совсем снимать, что не способствует обогреву кабины в холодную погоду.)

## Резюме

Конечно, наши слесари и шоферы – «рукастый» народ и сам доведет до нужной кондиции заводские, и даже некоторые конструкторские недоработки. Но, все же немного неловко как-то, что про эти моменты «забывают» еще в процессе заводского изготовления. Тем более, что автобус имеет дорогостоящие агрегаты именитых зарубежных фирм, и его себестоимость в своем (малом) классе приближается почти к ста тысячам «условных единиц».

В целом же – действительно беспрецедентное явление отечественной автобусостроительной промышленности! А тем более - в социальной комплектации.

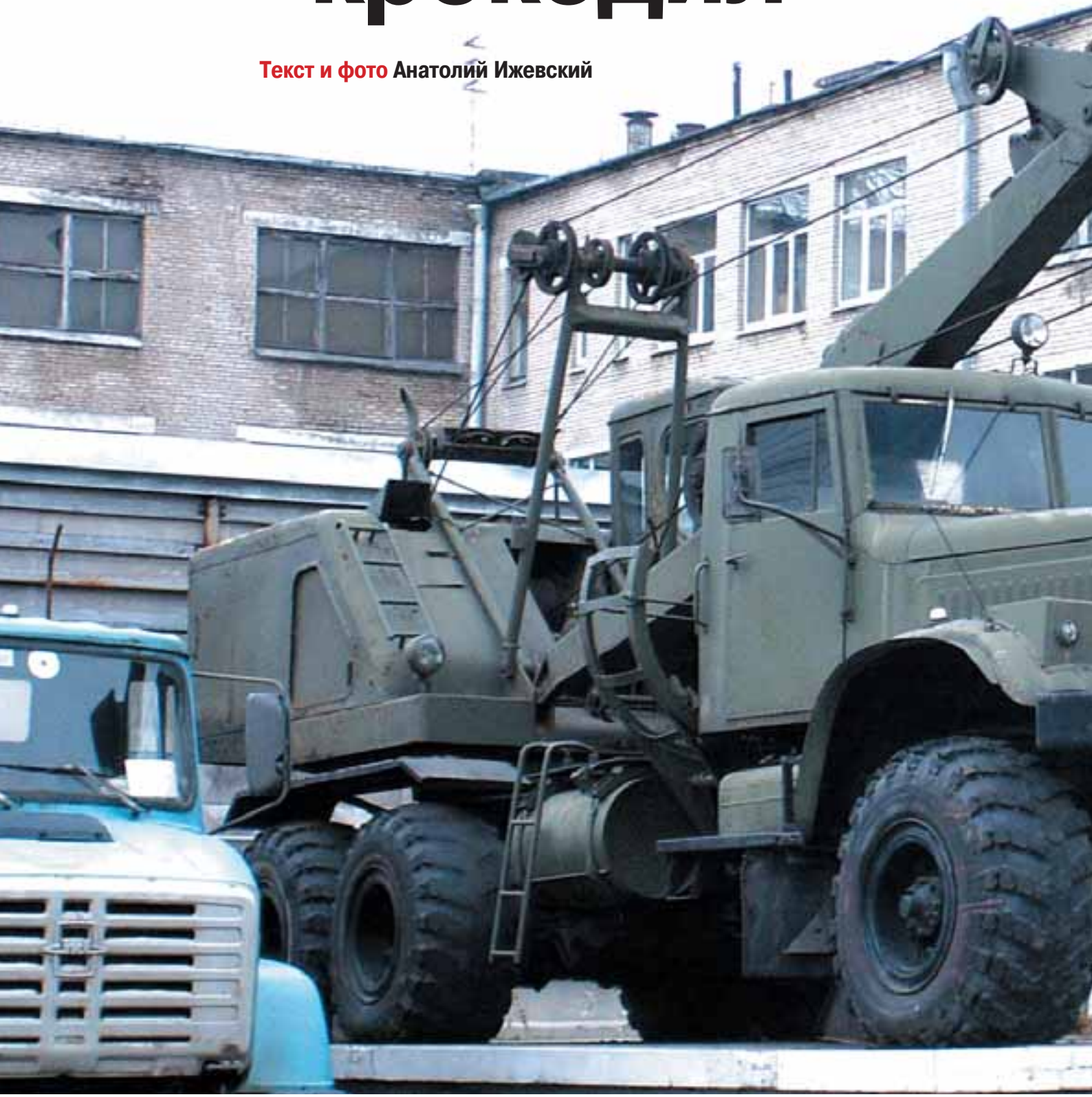
*Автор выражает благодарность за помощь в проведении фотосъемки сотрудников гаража ГОУ «Центр реабилитации с индивидуальными формами обучения детей с ограниченными возможностями №616 г.Санкт-Петербурга - “Динамика”», и ООО «Скат-Плюс».*

## Краткие технические характеристики автобуса ПАЗ-3237:

| | |
|---|---|
| **Двигатель** | дизель, 4-цил. в ряд, 3,9 л, 140 л.с. (104 кВт), 502 Нм при 1500 об/мин., EURO-2 |
| **Расположение** | сзади продольно |
| **Марка** | «Cummins-Dong Feng» (КНР по лицензии США); |
| **Кпп** | «Alisson» 5ск. автомат |
| **Ведущий мост (задний)** | «Raba» |
| **Рулевое управление** | «ZF» с гидроусилителем |
| **Колесная формула** | 4x2 |
| **Тормозная система** | «Knorr-Bremse» пневматическая двухконтурная с дисками на всех колесах и АБС |
| **Средний расход топлива** | 18-20 л/100км |
| **Макс. скорость** | до 100 км/ч; |
| **Габариты (в мм)** | дл./шир./выс. – 7885/2505/2820, база – 3650, выс. потолка в салоне – 1980, выс. пола над уровнем дороги – 360 |
| **Радиус разворота** | 8,5 м |
| **Масса (снаряж./полная, в кг)** | 6000/9820 |
| **Кол-во мест (общ./ посадоч., включ. вод.)** | 55/17 |
| **Кузов** | несущий вагонного типа (ресурс – 8-10 лет) |

# Тот самый «крокодил»

Текст и фото Анатолий Ижевский



Суровый «дедовский» дизайн

Мы восхищаемся великолепием американских капотных грузовиков и полагаем, что они такие одни в своем роде. Но, если напрячь память и «копнуть» историю, то выяснится: подобные машины были и у нас, а многие из них до сих пор живы и на ходу. И, главное - находятся совсем рядом, на улицах нашего города.

Работающие на этих тяжелых грузовиках водители ласково называли их «Кразулями» или просто «Крокодилами»! От аббревиатуры производителя Кременчугского Автомобильного завода – КрАЗ. А еще один из героев

фильма «Мимино» говорил: «КРАЗ двадцать шесть Бе, машина – с ума сойти!». С ума действительно можно сойти уже только от одного его внешнего вида. Хотя он является «шоссейным» грузовиком, а не карьерным, как например - белорусские БелАЗы и МАЗы (последние - семейства 525, 1950-60-х г.г.). Первое, что бросается в глаза – длинный капот и выступающие от него широкие крылья. А также – огромный дорожный просвет, усиливающий впечатление вкупе с «пухлыми» внедорожными колесами-баллонами так называемого арочного типа (на полноприводных версиях колесной формулы 6х6). Ощущение таково, что под машиной, не пригибаясь, может без проблем пройти 5-летний ребенок!

Внешний вид двигателя

255-й действительно похожнакрокодила

## Из истории выпуска

Тяжелые грузовики марки КрАЗ ведут свою родословную первоначально от ярославского послевоенного дизельного грузовика ЯАЗ(МАЗ)-200 - его трехосной модификации – ЯАЗ(МАЗ)-210Д. Поначалу тяжелые трехосные

Общий вид водительского места

Откидные рамки лобовых стекол с дворниками на пневматическом приводе

грузовики новой марки КрАЗ (до этого Кременчугский завод специализировался на производстве комбайнов и прочего сельхозоборудования) носили тот же числовой индекс, что и предшественник с минского завода; но уже со слегка видоизмененной кабиной. То есть – КрАЗ-214. Затем, с появлением различных модификаций, он был изменён. Под различными буквенно-числовыми индексами различных модификаций (214, 219, 221, 255, 256, 257, 258), незначительными дизайнерскими «фэйслифтинговами» оформлениями кабины (главным образом – расположением головной светотехники и «дудок» звукового сигнала), а также – типами привода трансмиссии и характеристиками силовых агрегатов – автомобили данного модельного ряда продержались на заводском конвейере массового выпуска – ровно четверть века (с конца 1950-х до середины 1980-х г.г.). Уступив затем место новому семейству - с индексом 260.

## «Фишки» конструкции

Тяжелые грузовики марки КрАЗ I-го модельного поколения (214 – 258, перед семейством 260) являлись едва ли не единственными автомобилями в мире, которые даже в третьей четверти XX века серийно выпускались с деревянными кабинами (пусть даже и с имевшейся снаружи «обивной» тонкой металлической обшивкой)! Естественная вентиляция 3-местной кабины осуществлялась не только сквозь опускные стекла и поворотные форточки на дверях, но и через откидные вперед-вверх раздельные рамки лобовых стекол кабины!

На базе модели 255Б была разработана также модификация 255В - седельного тягача. Помимо общеизвестных кузовов, устанавливавшихся на шасси 255Б и которые можно найти в соответствующей справочной литературе, рядом автопредприятий для своих нужд устанавливались «самодельные» кузова различного назначения. Полноприводные версии КрАЗов активно применялись городскими автобусными и троллейбусными парками для эвакуации вышедшего из строя городского транспорта.

Оригинальный шильдик

При возможной (и даже сильной) дорожной аварии такого «монстера» сложно было опрокинуть, хотя все же находились «асы», которые «доказывали обратное» - умудрялись-таки его перевернуть! Но здесь дело несколько в другом «повороте событий». Что происходит при сильном лобовом столкновении на грузовике капотной компоновки более «легкого» класса, чем КрАЗ? Двигатель срывается с креплений, сминает тонкую разделительную панель между моторным отсеком и кабиной и «въезжает» в последнюю. Можно ли выжить человеку (водителю, пассажирам) в сложившейся обстановке?... Другое дело на КрАЗе. Там двигатель вместе с блоком КПП при такой ситуации «уезжает» по специальным направляющим под низ кабины! Безусловно, люди в кабине получат травмы от физического удара, но шансов выжить у них будет гораздо больше. Вот почему даже и у неполноприводных версий КрАЗа был также большой дорожный просвет. А длина капота кабины 3 аршина! (Аршин – русская мера длины, равная 70-ти сантиметрам.)

## Фотогалерея

Перед тем, как читатель будет рассматривать фотоиллюстрации «Крокодила КРАЗули» с соответствующими комментариями, отмечу: «живые» экземпляры ветеранов советской «иномарки» КрАЗ-255, 256 еще попадаются на наших дорогах и даже в странах Восточной Европы! О чем это говорит? О чрезвычайной крепости и надежности данного автомобиля. (Например, фото – с оригинальным переоборудованием стандартного полноприводника (6х6) – 255Б в качестве действующего тяжелого автоэвакуатора для грузовиков.)

В знак высшей благодарности их даже устанавливают на пьедесталы!

*Автор благодарит за организацию фотосъемки - ЗАО «ЛенТрансАвто», ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга».*

## Краткие технические характеристики автомобиля КрАЗ-255Б (в модификации с колесной формулой 6х6) :

| | |
|---|---|
| Габаритные размеры (дл./шир./выс./база/колея (в мм) | 8530/2500/2880/6000/2160 |
| Снаряженная масса/г.п. (в кг) | 1950/7500 |
| Двигатель | дизель 8-цил./V-обр./14,9л/240 л.с. при 2100об/мин (марки ЯМЗ-238) |
| КПП | мех. 5х2 |
| Колесная формула | 6х6 |
| Макс. скорость (по ровной дороге) | 70 км/ч. |

## Уважаемые Дамы и Господа!

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

**Компания** _____

**Сфера деятельности** _____

**ФИО получателя** _____

**Должность** _____ ☐☐☐☐☐☐

**Почтовый адрес:** _____ **Индекс** _____

**Город** _____

**Улица** _____

**Дом** _____ **Корпус** _____ **Офис** _____

**Телефон** _____ **Факс** _____

**e-mail** _____

*рассылка осуществляется за счет издательства

# CLASSIFIED


Автостекла ..... стр. 91
Запчасти и ремонт грузовых а/м ..... стр. 91-95
Оборудование для автосервиса ..... стр. 95
Автономные отопители ..... стр. 96
Турбокомпрессоры ..... стр. 96
Стартеры, генераторы, радиаторы ..... стр. 97
Грузоперевозки ..... стр. 97
Колеса, шины, диски ..... стр. 98
Эвакуация а/м ..... стр. 98
Автоэкпертиза ..... стр. 98

# CLASSIFIED

## ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

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

**Ремонт грузовых автомобилей и полуприцепов**
американского и европейского производства

- Ремонт ходовой
- Малярно-кузовные работы
- Сварочные работы любой сложности
- Пескоструйная обработка и покраска

NEW Ремонт китайских грузовиков

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


## АВТОСТЕКЛА

Телефон отдела рекламы
(812) 712-22-75

## ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ


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

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

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

РОТАРОВ ГРУЗОВОЙ СЕРВИС
Запчасти
Компьютерная диагностика МВ
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

АВТОКАМА
РОССИЯ
ЗАПЧАСТИ
VOLVO BPW
SCANIA SAF
MB FRUEHAUF
MAN ROR
ул. Маршала Говорова, 25, тел.: (812) 747-1381

ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВИКОВ И ПРИЦЕПОВ
ОПТ, РОЗНИЦА, ДОСТАВКА
SCANIA VOLVO RENAULT DAF MAN CINEX
IVECO FREIGHTLINER BPW SAF ROR
Mobil Масла, смазки, фильтры, пластик, светотехника, шины, диски, рессоры, глушители
Esso
Санкт-Петербург, пр. Непокоренных, 74
т./ф.: (812) 298-1864
т. 8 (911) 730-8840
Московская Славянка, д. 7
т./ф.: (812) 380-4024
т. 8 (911) 730-8840
mercury2004spb@mail.ru
д. 74

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ ДЛЯ СОЧЛЕНЁННЫХ САМОСВАЛОВ (ДАМПЕРОВ), ПОГРУЗЧИКОВ И ЭКСКАВАТОРОВ VOLVO и AKERMAN:
SLP
ESCO
ДорСтройСервис
Тел./факс в Санкт-Петербурге: +7 (812) 335 37 55
Тел./факс в Москве: +7 (495) 109-09-22
Тел./факс в Краснодаре: +7 (861) 251-125
e-mail: info@dorstrystem.ru
web-site: www.dorstrystem.ru

магазин «ТракАвто»
ЛЮБЫЕ ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ПОЛУПРИЦЕПОВ И АВТОБУСОВ ЕВРОПЕЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА
Санкт-Петербург, ул. Васи Алексеева, 21,
тел.: 449-98-55, 449-98-56, 449-98-57

## 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) 373-9348

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

НА ВЫЕЗДЕ
Ремонт и обслуживание воздушной системы отечественного производства
т.: 8-921-302-06-06
Ремонт и обслуживание двигателей МАЗ,КамАЗ
т.: 8-921-442-94-59

Ремонт автобусов микроавтобусов
кузовной ремонт (металл, пластик)
сварочные работы, окраска, ремонт ходовой
работаем днем и ночью
В.О., Шкиперский проток, 14
тел.: 572-3776, 8-921-941-0342

ВСЕ ВИДЫ РЕМОНТА
• ТЯГАЧЕЙ и ПОЛУПРИЦЕПОВ
ИМПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА
ВСЕ ВИДЫ СВАРОЧНЫХ РАБОТ
• ПЛАТНАЯ АВТОСТОЯНКА
• АРЕНДА СКЛАДСКИХ И ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ПОМЕЩЕНИЙ
Лен. обл., Ломоносовский р-н, пос. Ропша, 8-911-208-81-30, 8-921-598-75-64

РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ ИНОМАРОК И ПРИЦЕПОВ
КОМПЬЮТЕРНАЯ ДИАГНОСТИКА КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ ДВИГАТЕЛЕЙ
РЕМОНТ ПНЕВМОСИСТЕМ ЭЛЕКТРИКА ABS EDC ECAS
ООО "ТаймаТрансСервис"
Санкт-Петербург
8-901-311-4398
8-921-345-14-25
т./ф. 335-78-97

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

АВТОСЕРВИС ПИОНЕР
Ремонт тягачей и полуприцепов
Грузовой шиномонтаж
(812) 324-52-21 8-921-869-83-95

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

## ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ


ООО «ДИЗЕЛЬКОМПЛЕКТ»
РЕМОНТ НАСОС-ФОРСУНОК
ДЛЯ АМЕРИКАНСКИХ ГРУЗОВИКОВ
DETROIT DIESEL
Cummins
CAT
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 "Лариса"
Ремонт автомобилей SCANIA
Компьютерная диагностика
Скидки постоянным клиентам
СПб., ул. Сабировская, 41
тел. (812) 320-0236

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

ООО "ТЕХТРАНС"
покраска грузовиков
кузовной ремонт
автофургоны-изготовление ремонт
тел.+7-921-904-30-60 тел\факс (812)-388-80-69
www.teh-trans.ru e-mail:mail@teh-trans.ru

VOLVO SCANIA
БАЛТКАМ
ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ И ПРИЦЕПОВ ЕВРОПЕЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА т.: (812) 327-65-20

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

FREIGHTLINER БАЛТКАМ
ЗАПЧАСТИ ДЛЯ АМЕРИКАНСКИХ ГРУЗОВИКОВ т.(812) 327-65-20 и 326-17-80

РЕМОНТ КПП ZF
КамАЗ, IVECO, DAF, MAN
ЗАПЧАСТИ т.: (812) 970-65-91

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

AIRTECH специализированный магазин
«ПНЕВМОРЕССОРЫ»
ЛЮБЫЕ ПНЕВМОРЕССОРЫ
оптом и в розницу
Запчасти для ГРУЗОВИКОВ
Новосёлов, 2 т./ф. (812) 446-6610, 447-4299

ЗАПЧАСТИ
.КАМАЗ
.ГАЗ
"Волга"
"Газель"
.ЗИЛ
"Бычок"
.МАЗ
.УРАЛ
.УАЗ
.ВАЗ
БАЛТКАМ
СЕТЬ МАГАЗИНОВ
в наличии (812) 327-65-20
БОЛЕЕ 25 000 НАИМЕНОВАНИЙ ЗАПЧАСТЕЙ

Тлс-Сервис
Техническое обслуживание и гарантийный ремонт полуприцепов
ТОНАР
ROR SAF YORK BPW FRUEHAUF
запчасти
Тел.: +7(812) 596-8792, +7(812) 605-0037, +7(901)307-8352
e-mail: poski-service@mail.ru www.tlsservice.narod.ru

## ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ


Магазины "Драйвер" "Drajver"
ЗАПЧАСТЕЙ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ ИНОМАРОК
drivertruck@mail.ru
БАМПЕРЫ, ОПТИКА, ФОНАРЬ, ПЛАСТИК ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ
(опт, розница)
для АТП доставка, скидки
С-Пб, промзона Шушары, стоянка «Руслан»
тел.: (812) 373-1947, 8-921-899-1913

ЗАПЧАСТИ
все для импортных полуприцепов и грузовиков
SAF SCANIA VOLVO MAN и др.
в наличии и на заказ • скидки • доставка
производится ТО и ремонт
компьютерная диагностика
заключаем договора на обслуживание
СПб, ул. Бестужевская, 2А
8-901-304-31-24
8-921-762-85-86

ЗАПЧАСТИ ДЛЯ АМЕРИКАНСКИХ ГРУЗОВИКОВ
"Драйвер" "Drajver"
С-Пб, промзона Шушары, стоянка «Руслан»
тел.: 8-921-343-1917

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

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

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 ГРУЗОВИКОВ
ОТЕЧЕСТВЕННОГО И ИМПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА
СПЕЦТЕХНИКИ И ПОЛУПРИЦЕПОВ
ДВИГАТЕЛЕЙ
Коломяжский пр., 10
т.: 8-911-214-8354, 573-8115, 393-5844

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

ЛЕГО-АВТО
Ремонт отечественных грузовиков и прицепов
Токарно-фрезерные, сварочные работы
Наклепка, проточка тормозных колодок, барабанов
СПб, Таллинское ш., 153 к. 2
тел.: (812) 882-1385, факс: (812) 747-5604
E-mail: toker_igor@mail.ru

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

TRAK STOP TRUCK
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

## АВТОНОМНЫЕ ОТОПИТЕЛИ

ОСАННА-СЕРВИС
официальный сервисный центр
Webasto
АВТОНОМНЫЕ ОТОПИТЕЛИ
ПРОДАЖА УСТАНОВКА РЕМОНТ
СЕПАРАТОРЫ
РЕГИОНАЛЬНЫЙ СКЛАД ЗАПЧАСТЕЙ
ВСЕХ МАРОК!
Отдел продаж:
т. 448-6520
www.osanna.ru e-mail: info@osanna.ru

Webasto
Официальный представитель
ОТОПИТЕЛИ
СЕПАРАТОРЫ
КОНДИЦИОНЕРЫ
СПб, Пискаревский пр., 59 офис 3
тел.: 298-79-40, 960-64-24
факс: 298-73-41
Московская Славянка, 7А
(Московское шоссе)
тел.: 973-32-52)
УСТАНОВКА ЗАПРАВКА РЕМОНТ

ПРОДАЖА, УСТАНОВКА, РЕМОНТ, ГАРАНТИЯ 2 года
АВТОНОМНЫХ ОТОПИТЕЛЕЙ
ТЯГАЧИ • АВТОБУСЫ • СПЕЦТЕХНИКА • ЯХТЫ
в этом сезоне
СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ
AirTop 2000 ST (24V)
+ установка = 28 950 руб.
Webasto
ООО "ТехноМоторс", ул. Фаянсовая, д. 24
т.: 449-89-30, 953-06-93
www.techomotors.com e-mail: webasto@techomotors.com

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

КлимаТроник
АВТОНОМНЫЕ ОТОПИТЕЛИ
Webasto Eberspächer
АВТОКОНДИЦИОНЕРЫ
СЕПАРАТОРЫ ОЧИСТКИ ТОПЛИВА БЕРАР 2000
Ремонт Установка Гарантия
ул. Руставели, д. 5, т.: 528-28-98, 954-28-99, e-mail: klimall@mail.ru

## ТУРБОКОМПРЕССОРЫ

Гарантия 1 год • 16 лет на рынке
ТУРБО СЕРВИС
Ремонт турбокомпрессоров
для грузовых автомобилей
Garrett, Holset, Schwitzer, ККК, ЯМЗ
СПб, ул. Курская, 21 т./ф.: (812) 336-5501

BR Turbo
ТУРБОКОМПРЕССОРЫ
Garrett
Schwitzer
ККК
Holset
IHI
Mitsubishi
ООО "БР Турбо", Санкт-Петербург
Московское шоссе, 48
тел.: (812) 702-2663
www.brturbo.ru

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

ТУРБО-ПИТЕР
ТУРБОКОМПРЕССОРЫ
ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ И ИМПОРТНЫЕ
РЕМОНТ И ПРОДАЖА
7000 рублей
Более 4000 наименований
Гарантия 12 месяцев
Россия, Санкт-Петербург
Арсенальная наб., д. 3
e-mail: tra@inbox.ru
www.turbopiter.ru
тел. (812) 327-45-03
тел./факс (812) 292-46-53

Телефон отдела рекламы
(812) 712-22-75

## СТАРТЕРЫ, ГЕНЕРАТОРЫ, РАДИАТОРЫ


РАДИАТОРЫ
Новые и восстановленные для импортных грузовиков
охлаждения, интеркулера, кондиционера, отопления
— Ремонт радиаторов
— Webasto
— Eberspächer
установка и ремонт
— Сварка в аргоне
т.: (812) 378-65-63, 378-62-01, 378-54-54
973-57-41
СПб, Бассейная ул., 38, с 9 до 21 без выходных
e-mail: sputnik-service@mail.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 • 9⁰⁰ - 21⁰⁰ без выходных
www.starter.ru e-mail:spb@starter.ru

ООО "СТАРТЕР"
СТАРТЕРЫ И ГЕНЕРАТОРЫ
Ремонт, обмен и комплектующие на грузовые а/м и спецтехнику
ул. Садова, д. 10 Тел. (812)380-45-42
пр. Маршала Жукова, д. 21, пом. А, секц. 34 Тел. (812)324-43-20
Северный пр-кт, д. 5, секц. 10 Тел. (812)715-38-08, 325-03-42
Северный пр-кт, д. 7, секц. 59 Тел. (812)655-05-03
Станция технического обслуживания Тел. (812)655-05-04

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. Тепловая, 37, тел.: 380-92-24, 271-18-07
Энергетиков, 65, тел.: 226-30-03, 970-51-44
Придорожная аллея, 12, авторынок "Каретный двор", тел.: 921-55-04
п. Шушары, Московское ш., д/с "Бадаево", тел.: 715-85-97

РАДИАТОРЫ
ВСЕХ СИСТЕМ ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И СПЕЦТЕХНИКИ
НОВЫЕ И ВОССТАНОВЛЕННЫЕ
• В Т. Ч.: ОСНОВНЫЕ РАДИАТОРЫ
• ИНТЕРКУЛЕРЫ
• РАДИАТОРЫ КОНДИЦИОНЕРОВ
• РАДИАТОРЫ ОТОПИТЕЛЕЙ
термомуфты
(812) 376-3462, 939-7684, 969-9761, 379-11-70


## ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ


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


## АВТОЭКСПЕРТИЗА


Автоэкспертный Центр ООО "ТРИО"
ОЦЕНКА УЩЕРБА ЛЮБЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ПОСЛЕ ДТП
ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ
СПб, ул. Ключевая, 30
тел.: 578-0423, 578-3729, 578-0457

## КОЛЕСА, ШИНЫ, ДИСКИ


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

Колесный Рай
ШИНЫ
ГРУЗОВЫЕ
НОВЫЕ
ВОССТАНОВЛЕННЫЕ
Б/У
ДИСКИ
ШИНОМОНТАЖ
С-Пб, ул. Кубинская, 78, корп. 4
тел.: 8-901-305-37-98, тел./факс.: (812) 370-43-86
С-Пб, Полюстровский пр., 52
тел.: (812) 380-96-50, тел./факс.: (812) 380-96-51

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

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. Фрунзенская, 26 тел.: (812) 567-39-91, 935-61-33


## ЭВАКУАЦИЯ


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

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

Телефон отдела рекламы
(812) 712-22-75