





Fiat в России
– этап третий



На крыльях грифона









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

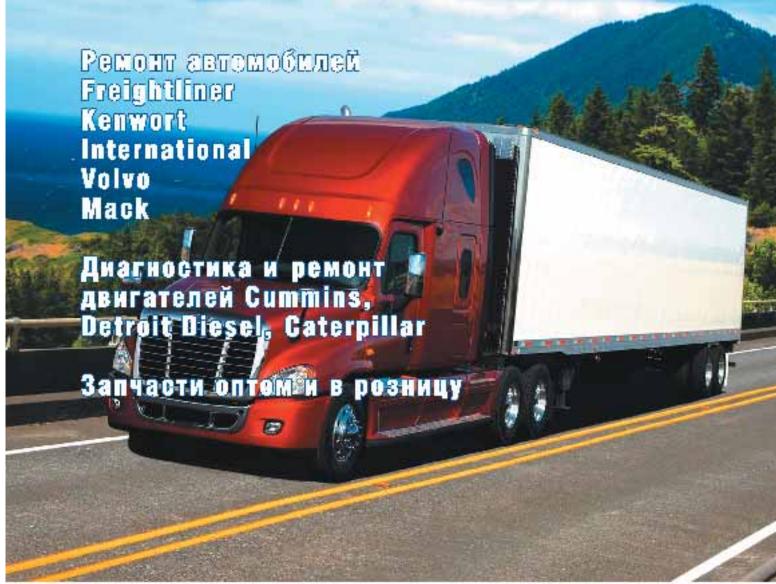


















Санкт-Петербург, Московское ш., 233, лит.3 Отдел по продаже американских з/частей: (812) 363-1923, отдел по продаже европейских з/частей: (812) 363-1933 отдел по продаже з/частей и автомобилей DAF: (812) 363-1924, сервисная станция: (812) 363-1925, 926-2663, факс: (812) 746-4848

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





Вы думаете, что новый Volvo FH - это стильный дизайн и суперкомфортная кабина Globetrotter XL?

Вы рассчитываете, что новый Volvo FH - это самые современные системы безопасности, а значит - отсутствие непредвиденных ситуаций и

Вы ожидаете, что новый Volvo FH - это яркие, незабываемые ощущения?

### Вы абсолютно правы! Но это далеко не все...

Покупая новый Volvo FH, Вы приобретаете надежного партнера в лице крупнейшей в России сети офисов продаж и сервисных станций Volvo. Мы понимаем тонкости Вашего бизнеса и всегда готовы предложить лучшие условия финансирования и сервиса.

Volvo FH - комплексное решение для Вашего бизнеса.

Подробности по телефону ЗАО «Вольво Восток» +7 (495) 961-10-30.

### ВЫГОДНОЕ БИЗНЕС-РЕШЕНИЕ



### СЛОВО РЕДАКТОРА

### С «Дельфином» на обложке

Уже и не вспомнить, когда на обложке нашего журнала последний раз появлялись «портфолио» детищ отечественного автопрома. Ведь обложка – лицо журнала, и всегда хочется, чтобы это лицо выглядело покрасивее. Но известно как обстоят дела с «гламуром» у отечественных грузовиков и автобусов. Поэтому с различной регулярностью можно увидеть на обложке «ГрузАвтоИнфо» образцы продукции таких производителей как MAN, Scania, Volvo, MB, Iveco, а также Tatra и Peugeot.

В этом смысле августовский номер журнала – исключение из «правил». На его обложке вы видите настоящего красавца – это туристический автобус «Дельфин», спроектированный и построенный на берегах Волги. Модный ныне «биодизайн» нашел в нем свое яркое воплощение. В первую очередь сходство с симпатичным морским животным отразилось на внешнем виде. В качестве базовых определений стиля нового автобуса руководство «Волжанина» выделило «интеллект», «дружелюбность» и «изящную простоту».

Еще под обложкой журнала читатели найдут статьи об автобусах легендарной марки Horch, которые, оказывается, в свое время ездили по Москве, узнают историю знаменитой компании Scania, посетят город Елабугу, где вступил в строй завод компании SOLLERS, на котором начали собирать фургоны популярного семейства Fiat Ducato.

Будем надеяться, что наш августовский почин заложит добрую традицию, и на обложке журнала все чаще будут красоваться не только «европейцы» и «американцы», но и «русские». Был бы только достойный повод.

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»
<u>Генеральный директор:</u>
Константин Силков
<u>Исполнительный директор:</u>

Татьяна Громова <u>Редактор:</u>

Андрей Бычков Зам. редактора:

Леонид Круглов

Дизайн и верстка

Кирилл Раевский

<u>Руководитель</u>

отдела рекламы:

София Володина

<u>Отдел рекламы:</u> Евгений Карасев ,

<u>Печать:</u> ООО «Цветпринт»

Адрес редакции: 191119, Санкт-Петербург, ул.

Роменская, д. 10

тел.: (812) 712-22-75 8-901-304-4348.

E-mail: adv@gruzavto.ru, www.gruzavto.ru

В номере использованы материалы сайта

www.autoline.com.ua,

Рукописи не возвращаются и не рецензируются

Подписано в печать 28.07.2008 Распространяется бесплатно

### ПИТЕРТРАКЦЕНТР

официальный дилер

**IVECO** 



Санкт-Петербург, ул. Магнитогорская, 17A www.iveco-ptc.spb.ru 🖂 iveco.ptc@mail.ru

### [СОДЕРЖАНИЕ]

[ЛЕНТА НОВОСТЕЙ] 6
[ВЫСШАЯ ПРОБА]
Fiat в России — этап третий20
Гламурный и вместительный30
[ПРЕЗЕНТАЦИЯ]
Пришла пора EURO-538
[ФОРМУЛА УСПЕХА]
На крыльях грифона42
[АВТОБУСЫ]
На «Дельфине» на Эльбрус52
[ГРУЗОВИКИ]
Два «каблучка»64
[ХРОНОГРАФ]
Был в Москве такой маршрут70
[CLASSIFIED]74









- 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



Transport worldwide. Powered by MAN.

### Продвигая новые технологии





Компания Iveco объявила о введении в эксплуатацию десяти дизельэлектрических гибридных автомобилей Daily компанией FedEx Express, одной из крупнейших компаний экспресс-доставки. FedEx Express будет проводить длительную оценку автомобилей в эксплуатационных условиях в итальянских городах Милане и Турине.

Символическая передача ключей от автомобилей была проведена в Милане на фоне дворца Марино. Генеральный директор Ive-со Паоло Монферино передал ключи вице-президенту подразделения глобального транспорта FedEx Express Джону Формизано. На церемонии присутствовал

также Едоардо Крочи, член городского совета Милана, ответственный за транспорт и окружающую среду.

Последнее поколение гибридных технологий, разработанных Iveco, которое уже было представлено на автомобильном салоне Rai в Амстердаме в октябре прошлого года, позволяет экономить до 30 процентов топлива в городской зоне и сокращать выброс углекислого газа по сравнению с обычными транспортными средствами. Этого удалось достичь благодаря сложным системам, таким как Stop & Start, вводу режима электрического питания и системы возврата энергии от торможения.

Десять гибридных Daily, которые были введены в эксплуатацию для работы на маршрутах в Милане и Турине, помогут снизить годовое потребление дизельного топлива приблизительно на 6000 литров, в результате

чего сократится выброс углекислого газа на 15 тонн по сравнению с обычными транспортными средствами.

Тестирование этих транспортных средств находится на начальной стадии. FedEx, которая активно работала с lveco над разработкой этой технологии, будет первой компанией, которая будет тестировать ее и в других европейских городах, начиная с Парижа.





### ИВ-Сервис



### IVECO Stralis AT440S43 T/P

Седельный тягач, 4х2, 430 л.с., КПП-механическая. Гарантия 2 года без ограничения пробега. цена: от 2 775 000 руб.



### IVECO Daily 35C12V

Фургон, 4x2, 116 л.с., объем от 12 м<sup>3</sup> Гарантия 2 года или 200 000 км. цена: от 1 180 300 руб.



### IVECO Trakker AD410T50H

Самосвал, 8х4, 500 л.с., объем от 18 м.<sup>2</sup> Гарантия 2 года без ограничения пробега. цена: от 4 054 800 руб.



### IVECO EuroCargo ML120E21

Фургон, 4х2, 210 л.с., объем от 40 м.<sup>3</sup> Гарантия 2 года или 200 000 км. цена: от 2 170 000 руб.

IVECO

(812) 380-41-18

www.iv-service.ru

### И для строительства, и для гольфа

Компания JCB новый представила автомобиль общего назначения — Groundhog 4x4, за основу которого принята успешная модель Groundhog 6x4. Новая машина предназначена для использования в индустрии гольфа, при строительстве и сельском хозяйстве,



сохранила большинство ключевых характеристик высокую грузоподъемность и универсальность. Кроме того, она обладает рядом дополнительных преимуществ — еще более высокой скоростью движения, повышенным клиренсом и лучшими характеристиками движения по бездорожью. Модель 4x4 Groundhog оборудована дизельным двигателем мощностью 20 кВт (27 л. с.), который обеспечивает великолепный крутящий момент и максимальную скорость 50 км/ ч. В результате машина обладает непревзойденной производительностью и очень удобна в управлении, будь то поверхность с крутыми подъемами, холмистая территория или дорога между рабочими участками. В модели Groundhog 4x4 предусмотрена независимая подвеска каждого колеса, высокий клиренс и пружины с переменной жесткостью, что обеспечивает курсовую устойчивость и плавную езду по пересеченной местности, как с грузом, так и без него. Новая модель демонстрирует отличную производительность — грузоподъемность составляет 500 кг при таком же тяговом усилии. Для большей безопасности машина в стандартной комплектации оснащена рамой ROPS (системы защиты от опрокидывания) с четырьмя стойками.

### Представлен впервые

Автомобильный завод «Урал» «Группы ГАЗ» представил на 9-й Международной специализированной выставке «Строительная техника и технологии – 2008» грузовики дорожной гаммы и специальную технику на их базе. На выставке впервые экспонируется седельный тягач «Урал-6470» с колесной формулой 6х4 и полной массой автопоезда до 50 тонн. Автомобиль



оснащен двигателем ЯМЗ-650 (мощность 362 л.с.), который также представлен на стенде автомобильного завода «Урал» отдельным экспонатом. По требованию заказчиков новый автомобиль может комплектоваться рессорно-балансирной подвеской, допускающей нагрузку на седло до 20 тонн, что позволяет увеличить полную массу автопоезда до 65 тонн. Топливный бак рассчитан на 500 литров. В стандартную комплектацию тягача входят обтекатели, солнцезащитный козырёк, независимый отопитель кабины, зеркала с электрообогревом и электроприводом. ЯМЗ-650 открывает новое семейство тяжелых рядных дизельных двигателей «Группы ГАЗ». Его прототипом стал двигатель DCi11 компании «Renault Trucks», лицензию и права на доработку которого «Группа ГАЗ» приобрела в 2006 году. Серийный выпуск нового двигателя, который получил название ЯМЗ-650, начался осенью 2007 года из комплектующих мировых производителей. ЯМЗ-650 предназначен для эксплуатации в составе грузовых автомобилей, седельных тягачей, шасси, магистральных автопоездов и самосвалов. Двигатель изначально соответствует стандарту «Евро-3» и будет доведен до «Евро-4».

### Корейская установка на японском шасси



Компания «Чайка-Сервис» представила на рынке коммерческого транспорта России первую крано-манипуляторную установку корейского производства «SOOSAN HEAVY INDUSTRIES CO. LTD». Новинка установлена на шасси ISUZU NQR 75R. Транспортное средство комплектуется КМУ малой грузоподъёмности SCS 323: с максимальным вылетом стрелы 7,4 м и максимальной грузоподъёмностью 3200 кг на вылете 2,6 м. Крано-манипуляторные установки данной марки могут устанавливаться как на отечественные, так и на импортные шасси различной грузоподъёмностью. В ближайшее время с производства выйдет автомобиль Hyundai HD 170 с КМУ Soosan SCS 513, который способен поднять до 5500

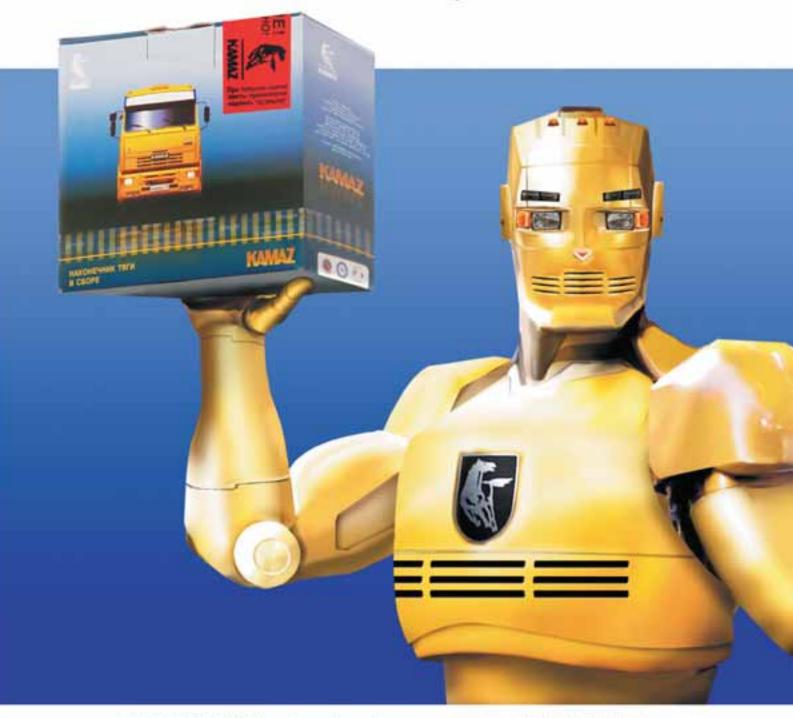
кг на вылете 2 м. Техника будет иметь максимальный вылет 8 м.





### ВНИМАНИЕ!

Фирменные запчасти только в защищенной упаковке





000 "КАМАЗ-ПИТЕР", г. Санкт-Петербург, www.mamont.net, (812) 346-58-38, koc@mamont.ne 000 "БалтКам", г. Санкт-Петербург, www.baltkam.rut, (812) 327-65-19, 327-65-20, sergeych@baltkam.ru 000 "Евротранс", г. Санкт-Петербург, www.astaworld.ru, (812) 703-17-77, 327-44-59, 327-44-60, ф.327-93-30, mark@astaworld.ru

ООО "Интермодальная транспортировка – КАМАЗ", г. Москва, (8552) 37-18-89, 37-18-93, 37-18-34, yakimenko@kamaz.org

http:/www.kamaz.net

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

### К юбилею Мариинки



«Группой ГАЗ» Мариинскому театру Санкт-Петербурга были переданы на безвозмездной основе 5 автобусов - ГолАз-5291, Real и КАвЗ-4238. Передача автобусов приурочена к 225-летнему юбилею театра, который будет отмечаться осенью.

Напомним, что ГолАЗ-5291 «Круиз» – современный комфортабельный автобус для междугородних и туристических маршрутов на самоходном шасси Scania. Пассажировместимость – 45-47 человек. Габариты автобуса -12/2,5/3,7 м. Моторесурс – миллион километров.

"Real" – малый городской автобус на шасси Hyundai, рассчитан на 22 посадочных места (общая вместимость – 28 человек) и предназначен для работы

на городских и пригородных маршрутах. Габариты автобуса - 7,89/2,04/2,68 м. Моторесурс – миллион километров.

КАвЗ-4238 – средний автобус для междугороднего и пригородного (до 500 км) сообщения, рассчитанный на 35 пассажиров (общая пассажировместимость составляет 40 человек), сочетает в себе комфорт и надёжность. На данную модель установлены аудио- и видеосистемы, кондиционер и индивидуальное освещение. Новый автобус оборудуется двигателем "Cummins" и механической КПП ZF и соответствует нормам экологической безопасности Euro-3. Габариты автобуса – 10/2,5/2,99 м.







### 000 "ЛТС" АВТОРИЗИРОВАННЫЙ СЕРВИС ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

(Америка, Европа, МАЗ)

10 постов • шиномонтаж • мойка • кафе

- ☑ диагностика, ремонт электронных систем
- кап.ремонт двигателей
- ☑ ремонт ходовой
- ремонт прицепов любой сложности
- ремонт электрооборудования
- токарный и сварочный участки
- ☑ замена масла (Texaco, Lukoil, CAT)



ДИАГНОСТИКА И КАП. PEMOHT ДВИГАТЕЛЕЙ Caterpillar ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ

СПб, пос. Металлострой (6 км от Вантового моста) тел.: (812) 464-7030, 8-911-169-9047



### Начали производить серийно

Компания «Группа ГАЗ» заявила о начале серийного производства нового низкопольного автобуса КАвЗ-4239 на Курганском а в т о б у с н о м заводе. В год своего 50-летия Курганский



автобусный завод провёл полную реструктуризацию производственных площадей и обновил модельный ряд. С 2008 года завод специализируется только на производстве городских и пригородных средних автобусов. Первым проектом стал запуск серийного производства среднего низкопольного автобуса КАвЗ-4239. Автобус предназначен для работы на городских маршрутах крупных городов между часами пик и областных центрах с населением около 500 тыс. чел. в качестве основного пассажирского транспорта. Модель комплектуется двигателем Deutz стандарта Euro-3 и КПП EATON. Общая пассажировместимость транспортного средства составляет 89 человек, при наличии 23 посадочных мест. Габариты автобуса - 10,29/2,55/3,08 м. До конца года «Группа ГАЗ» выпустит 150 машин, а в будущем году - 500. Проектная мощность нового производства - 1000 автобусов в год, завод планирует выйти на эти объёмы в 2010 году.



### «ВФС Восток» - лизинг коммерческой техники Вольво и Рено

Финансовая аренда или лизинг коммерческого транспорта является наиболее востребованным видом приобретения техники.

Компания ООО «ВФС Восток» предлагает оптимальные решения по приобретению грузовой техники Вольво и Рено, а также строительной техники Вольво в лизинг.

Основанная в 2003 году, компания ООО «Вольво Финанс Сервис Восток»/ООО «ВФС Восток» является признанным лидером на российском рынке. Начиная с 2004 года компания удерживает первую строчку по объемам финансового портфеля в сегменте тяжелых грузовых машин и дорожно-строительной техники.

Созданная в рамках семейства Вольво, финансовая компания понимает транспортный бизнес, что выгодно отличает ее от обычных банков. Сотрудники ВФС Восток заинтересованы в положительной динамике бизнеса Покупателей, сориентированы на их потребности и подходят индивидуально к каждой сделке. При этом сроки рассмотрения кредитных заявок, авансовые платежи и проценты за предоставление финансирования являются минимальными на российском рынке, а наличие представителей в Москве, Санкт-Петербурге, Новосибирске, Екатеринбурге, Петрозаводске и Ростове-на-Дону позволяет решать любые вопросы оперативно и без посредников.

Наибольший объем сделок приходится на Москву и Московскую область (48% портфеля лизинга коммерческой техники). Аналогичный показатель по Северо-Западному региону составляет 29%. Уралу, Сибири и Дальнему Востоку принадлежит 15%. Доля Юга России составляет 6%, Центрального региона - 2%. ВФС Восток имеет свой филиал в Санкт-Петербурге.

### VOLVO

### **Financial Services**

Компания «Вольво Финанс Сервис Восток», оказывающая услуги по финансированию грузового транспорта Вольво и Рено, а также строительной техники Вольво, имеет свой филиал в Санкт-Петербурге.

Филиал основан в 2005 г. Его территориальное размещение в техническом центре Вольво позволяет Покупателю не только получить финансирование и консультационные услуги по вопросам налогового законодательства, но и ознакомиться с полным циклом обслуживания — от заявки на приобретение техники до ее отгрузки и сервисного обслуживания. ВФС Восток в Санкт-Петербурге осуществляет финансиро вание продаж на всей территории Северо-Западного федерального округа, который является ведущим по размеру лизингового портфеля компании. Сотрудники компании могут активно взаимодействовать с клиентами в любой точке региона. Более того, для удобства Клиентов в Петрозаводске работает представитель ВФС Восток, который осуществляет поддержку Клиентов по всем вопросам финансирования в Карелии, Мурманской области, Архангельске и Вологде.

Финансирование от производителя - залог успеха в транспортном и строительном бизнесе.

ВФС Восток – мы финансируем Ваш успех! Тел. +7 812 332 2720









### Подходят по всем параметрам



Транспортное предприятие «Горняк» приобрело в свой парк 6 новых автобусов МАN. ООО «Горняк» планирует использовать автобусы MAN Lion's Classic U A72 и MAN Lion's Regio для перевозки шахтеров к месту и от места работы.

Продукция МАN была приобретена компанией впервые. Выбор пал на модели МАN Lion's Classic U A72 и MAN Lion's Regio не случайно - эксплутационные показатели этих автобусов МАN обеспечивают оптимальное соотношение мощности двигателя и расхода топлива. Благодаря своей надежности и приспособленности к российским дорогам автобусы МАN пользуются большой популярностью на рынке России. Тем более что у покупателей есть прекрасная возможность увидеть новые и подержанные автобусы на демонстрационной площадке в Ногинске.

«При выборе автобусов мы досконально

изучили рынок коммерческого транспорта, в результате остановились на продукции MAN. Автобусы марки MAN подходят нам по всем параметрам, особенно модель MAN Lion's Classic. При выборе мы прежде всего обращали внимание на экономичность моторов и комфортабельность автобусов. Мы довольны приобретением и планируем и дальше расширять наш парк за счет автобусов MAN», — сказал Александр Ящин, заместитель генерального директора ООО «Горняк».

### Не просто масло

Компания Castrol представила свою новейшую разработку – полностью синтетическое моторное масло для коммерческого транспорта Castrol Elixion Low SAPS 5W-30, созданное по новейшим технологиям смазочных материалов Castrol. Новый продукт значительно превзошел все требования международных спецификаций: крупнейшие европейские производители, включая компании MAN и Mercedes-Benz, одобрили использование данного масла в своих новейших двигателях, а команда Алгойера является первой командой в мире, которая тестирует новейшую разработку Castrol во время чемпионата по тракрейсингу.

Castrol выступает спонсором команды Алгойер с 2001 года. Команда Алгойера – одна из наиболее опытных на сегодняшний день команд, принимающих участие в чемпионате по тракрейсингу. Возглавляемая ветераном гонок – Эгоном Алгойером, который был провозглашен чемпионом Европейского чемпионата в 2002 году и был вице-чемпионом в 2001, 2003 и 2005 годах – команда занимала вторую позицию в рейтингах команд, а сам Алгойер был шестым в личном зачете.

Комментируя спонсорство Castrol, Линда Осман, глава европейского подразделения маркетинга по направлению коммерческого транспорта, отметила: «Компания Castrol и команда Алгойера сотрудничают уже на протяжении 7 лет, оказывая поддержку друг другу. Мы стараемся способствовать их успехам на чемпионатах, а они предоставляют нам бесценную информацию (обратную связь) об эффективности наших смазочных материалов для коммерческого транспорта».

«Большинство преимуществ, которые дает применение Castrol Elixion Low SAPS для коммерческого транспорта, также являются ключевыми для успеха команды Алгоейра в этом году» - сказал Эгон Алгоейр - Усиленная защита двигателя от износа, увеличенные интервалы замены масла и увеличение мощности двигателя - эти факторы могут определить как место на подиуме, так и в каждом конкретном автопарке. Мы полностью доверяем Castrol, так как знаем, что компания потратила более 3 000 часов на тщательные тестирования более чем 69 различных характеристик, чтобы доказать, что это не просто масло».







### «Мустанги» в динамике

«КАМАЗ» принял участие в VI Международной Российской выставке вооружения (Russian Expo Arms-2008), которая проходила в Нижнем Тагиле.

Выставка разместилась на территории Нижнетагильского института испытания металлов, на полигоне которого обычно проходят испытания различной боевой техники. «КА-МАЗ» на «Russian Expo Arms-2008» представляли 3 автомобиля семейства «Мустанг» - КАМАЗ-6350 (8х8), КАМАЗ-43502 (4х4), бортовой автомобиль КАМАЗ-5350 (6х6), а также многоцелевые – бортовой тягач КА-МАЗ-6560 (8х8) и полноприводный КАМАЗ-4326 (4х4).

Около ста специалистов из зарубежных военных ведомств, сотрудники иностранных посольств, официальные делегации специально приехали на мероприятие, чтобы увидеть представленные технические новинки.

Как и планировалось, показ военной техники и вооружений на стенде сопровождался их испытаниями и демонстрацией технико-тактических возможностей (так называемой «динамикой»). Особенно зрителям понравились яркие показательные выступления опытных водителей-испытателей на КАМАЗах. В групповых выступлениях «мустанги» безупречно преодолели все искусственные препятствия («мавзолей», ров шириной 2,5 метра, лестницы, вертикальные стенки, водные преграды и др.), справившись даже с танковыми препятствиями.

В одиночном выступлении «КА-МАЗ» представлял известный гонщик, член команды «КАМАЗ-мастер», победитель Кубка мира по внедорожным ралли Эдуард Николаев на КАМАЗе-4911 «Экстрим». Особенно эффектно смотрелись фирменные камазовские «прыжки» и «полёты».

В результате «КАМАЗ» стал единственным «двукратным» победителем «Russian Expo Arms-2008», завоевав две золотые медали – за активное участие в выставке, грамотную организацию и демонстрационный показ.

Экспозиция «КАМАЗа» привлекла пристальное внимание членов иностранных делегаций. Особый интерес к «мустангам» проявили представители Венесуэлы, Ганы и Конго. Моиз Кабаку Мучаил, чрезвычайный и полномочный посол Демократической республики Конго в РФ, который был на выставке впервые, заявил: «Для нашей армии нужна любая техника, но больше всего нас заинтересовали КАМАЗы».

### Красавец на заказ



Компания «Нордленд» появилась на петербургском рынке в 2006 году и быстро зарекомендовала себя как активно развивающаяся фирма в сфере международных перевозок, ценящая нестандартные решения для развития бизнеса. Выбор и покупка нового автомобиля в компании «Нордленд» происходит с учетом интересов, пожеланий конкретного водителя, который будет на ней работать.

Поэтому тягач Scania с высокими техническими требованиями и ярким оформлением был выбран генеральным директором компании «Нордленд» Евгенией Ткачук не случайно. Ведь новый Scania серебристого цвета (обычные цвета для этой марки в России – белый, красный и синий) призван удовлетворять и эстетические потребности сотрудников компании.

Автомобильный парк компании «Нордленд» на данный момент состоит из 13 автомобилей марки Scania. И только два из них - стандартные, остальные - оформлены по индивидуальному заказу.

Известно, что для работы в сфере международных перевозок необходимы мощные машины, способные преодолеть скалы, подъемы, тяжелые природные условия. И машина с индивидуальным оформлением помогает сделать работу водителя-дальнобойщика приятней и интереснее.

«Водитель должен чувствовать себя комфортно, в пути машина – его дом, - считает генеральный директор компании Евгения Ткачук - Новая машина должна чем-то привлечь водителя, нравиться ему на эмоциональном уровне. Тогда это эффективно повлияет на результаты работы».

### Продукция Rocla плюс продукция Clark

Rocla и Clark Material Handling International Inc. подписали соглашение о партнерстве, по которому ООО «Рокла Рус», российское представительство концерна Rocla, становится официальным дистрибьютором противовесных погрузчиков Clark на территории России и СНГ.

Складскую технику Rocla, автоматизированные транспортные системы (робокары) и сервисные услуги теперь дополнит линейка противовесных вилочных погрузчиков Clark.

В соответствии с подписанным соглашением продвижение противовесных погрузчиков Clark через представительства Rocla и ее дилеров началось с 1 июля 2008 года.

Бренд Rocla хорошо известен в России. Финская компания имеет большой опыт поставок складского оборудования на российский рынок. Rocla продала десятки тысяч ручных гидравлических тележек еще бывшему Советскому Союзу. «Clark является старейшим мировым производителем подъемно-транспортного оборудования. Именно Clark подарил миру первый промышленный погрузчик», - сказал Константин Титов, генеральный директор ООО «Рокла Рус» - И у компании Rocla, и у нашего нового партнера есть огромный опыт в предоставлении рынку инновационных решений в области перемещения грузов».

# BHIMAHIEI

Вы покупаете дешёвые пневматические рессоры? Снова? И снова? И снова?



### Делайте правильный выбор. Выбирайте пневматические рессоры Firestone AIRIDE™

Доверяйте истинному качеству лучших в мире пневматических рессор. В течение многих лет пневматические рессоры Firestone AIRIDE™ являются лучшим выбором благодаря своей надежности и неизменной эффективности – километр за километром. Остерегайтесь последствий приобретения более дешевых пневматических рессор. Выбирайте настоящие пневматические рессоры Firestone AIRIDE.



www.firestoneip.ru



### Специально для тяжелой работы

На автосалоне «СТТ» компания РЕНО ТРАКС представила широкий спектр техники для строительства, в том числе, впервые на российском рынке, автомобиль КЕРАКС с 13-ти литровым двигателем мощностью 500 лс.

Рынок грузовых автомобилей России в 2008 году продолжает развиваться высокими темпами. Так, по данным таможенной статистики, за первые 3 месяца этого года прирост импорта из Европы в классе тяжелой техники составил по сравнению с аналогичным периодом прошлого года 65%. На этом фоне особенно впечатляющими выглядят успехи компании Рено Тракс. За последние 3 года, с момента начала активных продаж в России, в сегменте строительства доля Рено Тракс возросла в 2 раза.

Этому успеху способствовало несколько факторов: во-первых, наличие в производственной программе двойного предложения – строительной гаммы КЕРАКС и промежуточной гаммы



ЛАНДЕР.

Автомобиль ЛАНДЕР, как известно, завоевал в 2008 году титул «Лучшего зарубежного грузовика года». Во-вторых, быстрое развитие дилерской и сервисной сети. В 2007 году открыт центральный склад запасных частей в Москве. Сегодня он насчитывает уже свыше 12 000 наименований деталей. Общее число сервисных станций в России достигло 26, их география простирается от Калининграда и до Красноярска. Срок доставки запасных частей составляет не более 1-3 дней.

В-третьих, поставка на российский рынок только адаптированного продукта. Очень хорошо зарекомендовали себя новые двигатели Dxi, линейка которых расширена до 13 литров.

Всего на выставке СТТ компания РЕНО ТРАКС представила 4 автомобиля, наиболее востребованные на сегодняшний день на российском рынке: трехосный самосвал КЕРАКС

мощностью 380 лс, Евро-3, с кузовом 16м3, четырехосный самосвал КЕРАКС мощностью 440 лс, Евро-3, с кузовом 20 м3, трехосный тягач ЛАНДЕР мощностью 440 лс, Евро-3, и новинку выставки трехосный тягач КЕРАКС мощностью 500 лс, Евро-3 с новым двигателем Dxi 13 литров. Этот автомобиль разрабатывался специально для работы в сложных условиях эксплуатации, имеет усиленную раму, максимально допустимую нагрузку на оси 9 тонн и 32 тонны на задний мост, высокие показатели по дорожному просвету (385 мм спереди и 370 мм сзади), а также зимний пакет для работы при температурах до минус 40 град.

«Я очень доволен результатами выставки – сказал Гийом Зиммерманн, Генеральный Директор РЕНО ТРАКС ВОСТОК в Москве – Я уверен, что у строительной гаммы РЕНО ТРАКС в России есть большое будущее. Всего в 2008 году компания РЕНО ТРАКС планирует поставить в Россию примерно 500 автомобилей КЕРАКС и 300 автомобилей ЛАНДЕР»

### Газ — это чистая выгода



Американская корпорация Sterling Truск Corp анонсировала первый грузовой автомобиль, который работает на природном газе. Модель Sterling Set-Back 113 будет комплектоваться силовым агрегатом Cummins ISL

G с объемом 8, 9 литра и мощностью 320 л.с. Двигатель будет дорабатываться новой технологией от компании Westport Innovations, что позволит использовать как топливо для него - природный газ. Кроме экологических преимуществ, использование газовых двигателей приносит и чистую экономическую выгоду владельцам: в США существую налоговые льготы, поощряющие использование альтернативных видов топлив с низким уровнем вредных выхлопов. Кроме того, высокая эффективность газовых силовых агрегатов позволяет тратить на 10-15% меньше на топливо, по сравнению с аналогичным дизельным вариантом.

### Перегружатель с плюсом

Компания SENNEB-ОGEN представила модификацию модели мобильного перегружателя 305 С – добавив к названию новинки «+». Новая техника стала более мощной, безопасной и легкой в управлении, по сравнению со своим



предшественником. Одним из самых значительных преимуществ SENNEBOGEN 305 С+ стала гидравлически поднимаемая кабина, обеспечивающая превосходный обзор площадки с высоты 4-х метров. Эргономично расположенные в кабине органы управления и удобное кресло позволяют оператору не уставать во время работы. Sennebogen 305 С+ оснащен мощным и, в то же время, экономичным двигателем на 91 кВт (TIER III). Модель предназначена для работы на строительных площадках, пунктах по перевалке отходов, перевалочных станциях и даже способна очищать улицы, благодаря возможности установки коммунальной щетки.

### Качественные немецкие запчасти эксклюзивно от ГК «СтаКос»

(на правах рекламы)

1 июня группа компаний "СтаКос" получила статус эксклю-

зивного представителя компании Verfasserwerke GmbH одного из крупнейших европейских производителей ремней, подшипников, фильтров и влагоотделителей для коммерческого транспорта.

> Вот уже более двух лет холдинг Verfasserwerke GAP GmbH самостоятельно продвигает и успешно реализует среди клиентов на российском рынке свою фирменную продукцию. За это время официальный представитель Verfasserwerke GmbH в России наработал проч-

> > ные связи и осуществил поставку более 100000 единиц изделий для автотранспортных предприятий, станций технического обслуживания, а также торгующих организаций, расположенных практически во всех регионах Российской Федерации.

На европейском рынке запасных частей для коммерческой техники, бренд Verfasserwerke уже

давно ассоциируется с высоким качеством и надежностью. И сегодня компания имеет статус резервного поставщика конвейеров крупнейших производителей автомобильной техники - MAN, Mercedes-Benz, Volvo, Audi, Volkswagen и Toyota.

В мае 2008 руководством холдинга было принято решение о передаче группе компаний «СтаКос» - крупнейшего игрока на российском рынке продаж запасных частей для грузовой техники европейского производства - полного пакета эксклюзивных прав на реализацию всей номенклатурной базы запчастей Verfasserwerke, а также прав по представлению и продвижению оригинального бренда Verfasserwerke на территории России.

Из 20 000 позиций запасных частей, выпускаемых Verfasserwerke GmbH, группа компаний "СтаКос" представляет на российском рынке воздушные фильтры; влагоотделители и подшипники; ручейковые, клиновые и поликлиновые ремни для грузовой техники Scania, MAN, Mercedes-Benz, Volvo, Renault, Iveco, DAF, а также Freightliner, International и Kenworth.

Также, осенью 2008 ожидается поступление в открытую продажу ремней ГРМ и салонных фильтров производства Verfasserwerke GmbH.



### ВЫСШАЯ ПРОБА



### **FIAT Ducato**



### ВЫСШАЯ ПРОБА



Помните, первый советский грузовой автомобиль, собранный на заводе АМО осенью 1924 года, назывался АМО-Ф15. Знаете, откуда взялась такая странная марка? В 1913 году Военное министерство России передало братьям Рябушинским заказ на артиллерийские тягачи. В качестве прототипа (точнее - оригинала для копирования) был выбран грузовой автомобиль FIAT - 15Ter. После довольно серьезной переделки он и стал называться АМО-Ф15. Отсюда и «Ф», и «15».

Прошло почти 40 лет, и марка FIAT вновь замелькала на страницах советских газет. Впрочем,

С такой наклейкой—только в музей





### **FIAT Ducato**



Это только малая часть модельного ряда Ducato

● Мэр Елабуги пообещал занятым в особой экономическойзоне новое жилье

довольно скоро вместо упоминавшегося FIAT-124 все чаще и чаще стало мелькать BA3-2101, а потом и вовсе «копейка». Прошло еще 40 лет, и в России в третий раз настала пора выпускать ФИАТ'ы. Теперь, наконец, под их оригинальной маркой – в г. Елабуге вступил в строй завод компании SOLLERS, на котором начали собирать фургоны популярного семейства Ducato.

Теперь FIAT Ducato

– коммерческий автомобиль российского производства, обладающий широкой линейкой базовых моделей, комплектаций и модификаций.

Сдержанный и

современный дизайн FIAT, просторная и светлая, как в легковом автомобиле, кабина с двумя или тремя сидениями - во всем чувствуется отпечаток огромного опыта FIAT в изготовлении коммерческих моделей.

Компоновка с поперечно установленным двигателем, коробки передач и других элементов в передней части автомобиля позволяют максимально использовать полезное пространство кузова. При этом такие конструктивные особенности автомобиля, как короткие свесы (возможность вплотную подъезжать к бордюру,



### ВЫСШАЯ ПРОБА



Панель приборов

О«Сердце»

Оисатоскоробудут

собиратьвНижнем

Новгороде

въезжать на пандус) и минимальный радиус разворота (возможность легко развернуться и припарковаться) делает автомобиль очень маневренным и максимально приспособленным для

городских и пригородных перевозок.

Удобное и комфортабельное место водителя отличается продуманной эргономикой. Руль с мягким покрытием регулируется по высоте и снабжен гидроусилителем. Приборная панель со шкалами, которые легко читаются при любом освещении, штатно устанавливаемый бортовой компьютер контролирует большинство параметров автомобиля, включая запас хода, и выводит их показания на электронный дисплей. Кроме того, рычаг коробки передач FIAT Ducato размещен на передней панели, что значительно повышает удобство его использования.

В кабине FIAT Ducato предусмотрено немало мест для хранения всего необходимого в поездках. Мобильный телефон, бортовой журнал, документы,

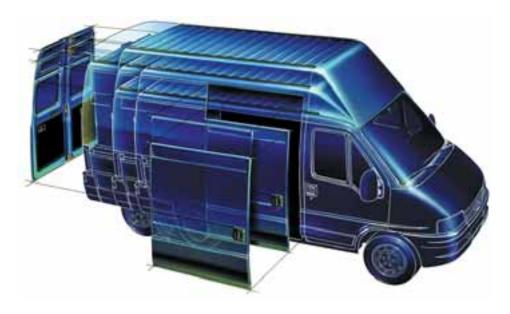


### **FIAT Ducato**

ручки, напитки - все находится в зоне легкой досягаемости для водителя.

В трехместном варианте пассажирский диван с трехточечными ремнями безопасности позволит с удобством разместить еще двух человек. Впрочем, спинку среднего кресла можно опустить, сделав из нее столик с подстаканниками и зажимом для бумаг.

FIAT Ducato полностью адаптирован к российским условиям эксплуатации. Все автомобили оснащены генератором повышенной мощности и аккумулятором увеличенной емкости, что значительно облегчает запуск двигателя в холодное время года. На автомобили штатно устанавливается защита картера двигателя, которая предохраняет его от повреждений, а также система дополнительного нагрева охлаждающей



жидкости для подержания рабочей температуры двигателя.

Bce FIAT Ducato российской сборки оснащаются надежным,

неприхотливым и долговечным дизельным двигателем объемом 2,3 литра. Оснащенный системой непосредственного впрыска топлива Вариантыкузова - выбирайте!

**О** Сварочный автоматвдействии



### ВЫСШАЯ ПРОБА

Common Rail компании BOSCH, промежуточным охладителем и эффективной системой прогрева картерных газов, двигатель обладает превосходными характеристиками по мощности, обеспечивая при этом высокую экономичность и низкую токсичность (стандарт Euro-3).

Благодаря дополнительной подготовке к эксплуатации в российских условиях (фильтр с электроподогревом, дополнительный электрический насос низкого давления в топливном баке) силовой агрегат обеспечивает гарантированный пуск при температурах до -30°C.

На все автомобили

устанавливается 5ступенчатая механическая коробка переключения передач, которая благодаря надежной и универсальной конструкции широко используется на многих автомобилях FIAT, включая легковые спортивные модели. КПП зарекомендовала себя как один из наиболее долговечных агрегатов среди конкурентов, требующий минимального обслуживания на протяжении всего срока эксплуатации. Это достигается применением простой двухвальной схемы и использованием многоконусных синхронизаторов, которые снижают предельную нагрузку в момент переключения.

Подвеска FIAT Ducato является образцом надежности и долговечности. Предельно простые схемы, используемые в ней (спереди McPherson со стабилизатором поперечной устойчивости, сзади - поперечная балка на двух листовых рессорах) обеспечивают большие пробеги без обслуживания и, в случае необходимости, легкость в диагностике и ремонте.

В 2008 году FIAT Ducato будет выпускаться в 9 модификациях - 4 типа грузовых фургонов, микроавтобус, комби, а также три версии, созданные компанией Sollers

**U** Вот так выглядитсборочный цех



### **FIAT Ducato**

специально для российского рынка. Это школьный автобус, автомобиль скорой помощи и маршрутное такси. В дальнейшем линейка модификаций автомобиля будет расширена до 14 моделей.

Фургоны FIAT Ducato являются одними из наиболее универсальных автомобилей на рынке. Они могут поставляться в трех версиях в зависимости от длины колесной базы и в трех версиях по высоте крыши. В зависимости от исполнения их грузоподъемность составляет 990-1455 кг, а внутренний объем грузового отсека – от 7,5 до 14 куб.м.

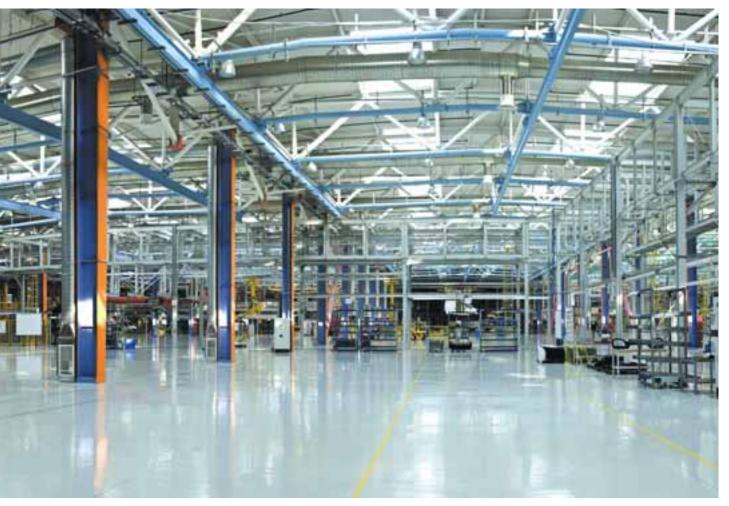
Грузо-пассажирская версия «комби» является идеальной для тех, кому

необходимо перевозить одновременно пассажиров и грузы. Благодаря легкосъемным креслам второго и третьего рядов этот автомобиль может выполнить практически любую задачу по перевозкам.

Микроавтобус FIAT Ducato является одним из наиболее вместительных в сегменте. Высокая крыша, широкая боковая сдвижная дверь, низкая подножка, легкодоступный запасный выход и комфортная подвеска обеспечивают превосходный комфорт для пассажиров и их безопасность во время движения.

Bерсии FIAT Ducato, созданные специально для российского рынка,

идеально соответствуют потребностям российских транспортников. Запас хода автомобиля скорой помощи превышает 850 км, что позволяет использовать этот автомобиль в качестве трассового спасательного автомобиля. Школьный автобус оснащен безопасными детскими креслами, созданными с учетом строения детского организма со специальными ремнями безопасности (скорость этой версии ограничена на отметке 60 км/ч). Маршрутное такси в зависимости от потребностей покупателя может быть оснащено различными по комфортности вариантами кресел. В дальнейшем гамма



### ВЫСШАЯ ПРОБА

специальных модификаций FIAT Ducato будет расширяться.

Свой проект по организации крупносерийного выпуска автомобилей FIAT Ducato компания SOLLERS реализует на территории Особой экономической зоны «АЛАБУГА» в Республике Татарстан в рамках масштабного инвестиционного проекта по созданию производственного комплекса для выпуска легких коммерческих автомобилей FIAT Ducato, грузовых автомобилей

ISUZU и автомобильных комплектующих. Общие мощности по производству автомобилей, создаваемые компанией на территории ОЭЗ «АЛАБУГА», составляют свыше 120 тыс. шт. в год. Из них 75 тыс. шт. – составит производство линейки легких коммерческих автомобилей FIAT Ducato и 50 тыс. шт.мощности проекта по производству грузовиков ISUZU. Производство линейки коммерческих автомобилей FIAT Ducato осуществляется на основе лицензии – компания выкупила у FIAT права

на модель FIAT Ducato, выпускавшуюся в Италии до 2007 года. Производство грузовиков ISUZU осуществляется в формате совместного предприятия между компаниями SOLLERS и ISUZU Motors и японским торговым домом - компанией SOJITZ.

Общие инвестиции в реализацию данных проектов составили уже более 6 млрд. рублей. Для выпуска коммерческих автомобилей FIAT Ducato и ISUZU в ОЭЗ «АЛАБУГА» создано производство полного



### **FIAT Ducato**

цикла, включающее в себя сварку, окраску и сборку автомобилей. Кроме того, это один из немногих пока проектов промышленной сборки иностранных моделей автомобилей, который также предусматривает организацию штамповочного производства, которое заработает в 2009 году, и будет полностью штамповать кузовные детали для всех моделей семейства FIAT Ducato.

Помимо этого на площадях производственного комплекса SOLLERS в ОЭЗ «АЛАБУГА» создается производственная база поставщиков автокомпонентов, где будут производиться пластиковые детали интерьера и экстерьера, сиденья, выхлопные системы, подвески. Дизельные двигатели для автомобилей FIAT Ducato и ISUZU будут также собираться в России. В частности, в конце 2008 года на площадке Заволжского моторного завода начнется производство итальянских

дизельных двигателей F1A, которые будут собираться в рамках СП с компанией FIAT Powertrain Technologies (двигателестроительного подразделения FIAT).

Таким образом, благодаря активному развитию автокомпонентных производств уровень локализации по автомобилям FIAT Ducato превысит 70%. На сегодня такими показателями не может похвастать ни одно сборочное производство иностранных автомобилей в России.



### ВЫСШАЯ ПРОБА



### **PEUGEOT Partner Tepee**



### ВЫСШАЯ ПРОБА

В июне мы рассказывали о тестдрайве сразу трех моделей обновленного Peugeot Partner в Компьенском лесу. И вот самая «гламурная» из этих моделей - Peugeot Partner Терее - уже продается в России. Сегодня мы подробнее поговорим об этом автомобиле, который производится на заводе в городе Виго, в Испании и начальная цена которого на российском рынке составляет 515 000 рублей.

Габаритные размеры
Ратtner Терее сопоставимы
с размерами хэтчбека
среднего класса. Его длина
составляет 4,38 м, ширина
– 1,81 м и длина – 1,80 м.
Он обладает просторным
салоном, в котором будет
удобно человеку любой
комплекции: расстояние от

двери до двери на уровне плеч составляет 1,48 м, а от подушки сиденья до потолка – 1,02 м. При этом пассажирам на заднем сидении будет также очень комфортно – благодаря свободному пространству для ног порядка 245 мм.

Partner Терее оборудован множеством отсеков для хранения вещей. Совокупный объем открытых и закрытых ящиков, полок для хранения атласов, банок и бутылок с напитками, инструментов и даже игр для детей достигает практически 76 литров.

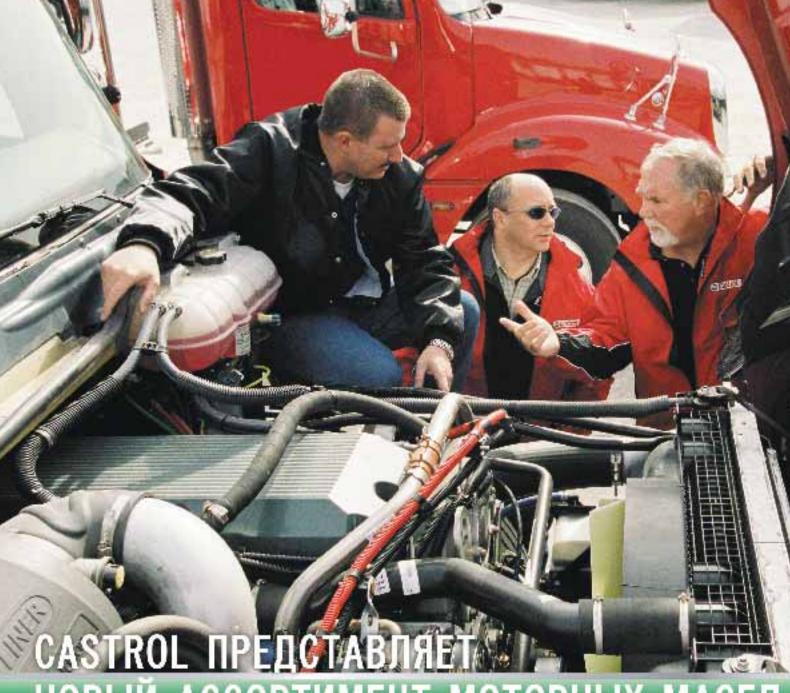
В базовой комплектации Partner Tepee оснащён трёхместным сиденьем заднего ряда, спинка которого может складываться по частям (1/3 и 2/3) и полностью. Сиденье можно снять целиком. Кроме того, в качестве опции на автомобиль

могут быть установлены три раздельных сиденья заднего ряда, которые можно регулировать, складывать и снимать по отдельности. Благодаря такой возможности владельцы автомобиля смогут трансформировать салон по своему усмотрению в соответствии с текущими потребностями.

Багажу отведено пространство объёмом 505 литров, которое при отсутствии задних сидений увеличивается сразу до 3 000 литров.

Высокотехнологичная платформа «2», разработанная Группой PSA Peugeot Citro п, придала кузову автомобиля высокую прочность и надежность. Кузов способен эффективно поглощать удары спереди, сзади и с боков. При лобовом ударе





### НОВЫЙ АССОРТИМЕНТ МОТОРНЫХ МАСЕЛ ДЛЯ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

### Дистрибьюторы смазочных материалов Castrol

Владивосток 200 «Дескриптор Трейдинт» Волгоград 200 «Арконт-Трейдинг» 000 «Бикас Чернозамье» Баронеж Екатеринбург 200 «Юмако-Центр» 200 «Интеравто» Иркутск 000 ∘Kopsc≥ Казань Калининград 000 «Эверс» 000 «Лимузин» Kany a Краснодар 000 «Хай-Тек» Красновноск 200 • Oin Д•

Москва Москва 000 «Абаксим» Москва 3AO «Нордик Ойл» 000 «Эль Авто» Н.Навторад Новосибирок 900 «Сибойл»

(8432) 72-97-66 (4012) 953-071 (4842) 54-95-90/9 (861) 237-65-12 (3912) 99-78-78 группа компаний «Антеравто» (495) 959-78-88/91 (495) 739-0-739 (495) 228-48-10/11 (831) 412-10-08

Пермы Ростов-на-Дону Санкт-Петербург 000 -АМГ-Тольпти Тюмень Помень **You** Хасороэск Биа сиещенся. Чельтом как

000 «АштоТорка» 000 «Профит Лиг Компани» (8632) 95-53-25 000 «Премьера» 000 «ИнтерОйл Тюмень» QDQ «Тарговый путь» 000 «Горст» 000 «Экселис» ООО «Эксенис» ООО АК «Формула Удачи»

[342] 240-111-98 (812) 326-42-42 (8482) 53-75-64 8(3452) 21-21-03 (3452)49-49-24/25 13471 248-83-39; 248-79-73 [4212]41-38-08, [4162] 52-76-79 (4212)41-33-08, (4162) 52-76-79 (351)725 78 13; 790 09 52

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



(383) 203-58-85

(4232) 30-05-99

(8442) 95-29-82

(4732) 39 46 46

(3952) 34-85-00

(343) 27-438-43; 3-743-843

# ACCOPTИMEHT CASTROL ДЛЯ КОММЕРЧЕСКИХ ABTOMOБИЛЕЙ

## 01\_Двигатель

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

# 03\_Механическая КПП

Castrol Dynadrive Plus 75W-90 Castrol Syntrans Max 75W-80 Castrol Syntrans AT 75W-90 Castrol Dynadrive 80W-90 Castrol Syntrans 75W-85 Castrol & Range 24\_Консистентная CMaska

Castrol LMX Grease Castrol CLS Grease

# 05\_Мосты / редукторы

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

### Castrol Antifreeze NF 02 Система

Castrol Enduron New Technology 10W-40 Nevcoustures account totals
Castrol Enduron Low SAPS 10W-40 Castrol Elixion Low SAPS SW-30 Castrol Enduron Plus SW-30 **JIBMI ATERIS** 

Максимлиние мексервисие интерити Castrol Tection Global 15W-40 Castrol Enduron SLD 10W-40 Castrol Tection 10W-40

Мексимальная зацута от износа

# 03 MEXAHIM-VECKAR KITIT Castrol Syntrans 75W-85

02 CMCTEMA OXIVAXGIEHMR

**Увеличенный срок стучий** Castrol Antifreeze NF

Castrol Syntrans AT 75W-90

A MOCIOS O YSMATANEMINIM MATRICISMOM SAMENS Универсилом в продукт для прансинсов Castrol Dynadrive Plus 75W-90 Castrol Syntrans Max 75W-80 Castrol Dynadrive 80W-90 Эменемии починая Castrol EP Range

Октичная закакта от язноса и задмова

# 04 KOHCHCTEHTHAR CMA3KA

Castrol LAXX Grease

рафотноври под высокные натрукские Стойность и воде и защита от норроми Дуж центрагизованных сустам смазки Высоний уровень зацыпи узнов, Castrol CLS Grease

### 05 MOCTIN / PEDIYKTOPIA Castrol Dynadrive 80W-90 Castrol SAF-XD 75W-90 Castrol SAF-X 75W-140 PRINCIPAGE FOREST

н мостов с увевичениями интеревлом земены Newspostores notices are speculation Castrol EPX Range

Castrol Dynadrive Plus 75W-90

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



## **PEUGEOT Partner Tepee**



сохраняется целостность силового каркаса кузова. Среди систем пассивной безопасности следует отметить систему ESP и 6 подушек безопасности. Используя опыт, накопленный Peugeot за многие годы, инженерам удалось настроить подвеску и подобрать размер колёс таким образом, чтобы новый Partner Tepee оставался предсказуемым, манёвренным и безопасным в любых дорожных условиях, будь то городские улочки, загородное шоссе или серпантин в горах.

Коробка передач: механическая, 5 ступеней

Всё в новом Partner
Терее создано для комфорта
водителя и пассажиров.
Кроме богатого серийного

оборудования для индивидуального заказа, существует огромный выбор опций. В их числе: ручная или двухзонная автоматическая система климат-контроля, обогрев передних сидений, система помощи при парковке, автоматические очистители ветрового стекла и проигрыватель компакт-дисков, способный воспроизводить файлы в формате MP3, и многое другое.

Partner Tepee с его плавными линиями кузова обладает целостной, притягивающей взгляд внешностью. Одного взгляда на него достаточно, чтобы понять, что это – тот автомобиль, на котором можно комфортно и безопасно путешествовать

с семьёй на любые расстояния.

Совершенный дизайн и тщательно проработанные детали – яркое свидетельство того, с какой заботой специалисты Peugeot проектировали этот автомобиль.

Дизайнерам удалось совместить внешность семейного автомобиля с таким «агрессивным» элементом, как большой воздухозаборник на переднем бампере, окружённый массивной панелью. Большие фары, смещённые назад, придают облику автомобиля динамичность. Родовой «лев» поселился на переднем краю капота - черта, которая роднит Partner Tepee с другими последними

## ВЫСШАЯ ПРОБА

моделями Peugeot. Для деталей передней части кузова характерны выразительные V-образные контуры и ниспадающая форма.

Обилие света в салоне - заслуга огромного ветрового стекла и больших боковых окон. Окна задних дверей стали как бы зеркальным отражением окон передних дверей. Направляющие сдвижных дверей не видны, так как они спрятаны в кузовных панелях.

Слегка изогнутая, с большим окном дверь задка делает багажное отделение чрезвычайно удобным для погрузки и разгрузки. Задние фонари расположены достаточно высоко, чтобы не получать повреждений при столкновениях на малых скоростях. Они не случайно установлены вертикально: таким образом, удалось максимально расширить проём багажника. Задний

бампер доступен в нескольких вариантах.

Приборная панель с расположенными на ней элементами управления придаёт особенный стиль. Интерьер наделён множеством вещевых отделений, сочетающих в себе вместительность и удобство использования.

Массивная высокая центральная консоль создаёт во всём автомобиле ощущение безопасности и уюта. Приборы легко читаются, а рычаги расположены максимально удобно; места установки контрольных ламп и кнопок на консоли также тщательно продуманы. Вдобавок, на приборной панели размещена контрольная лампа режима коробки передач.

Максимальные комфорт для пассажиров – это одна из основных целей, которые ставили перед собой инженеры.

Передние сиденья удобны и, благодаря боковым валикам, надёжно удерживают пассажиров в поворотах. За рулём этого автомобиля будет комфортно человеку любого роста, чему в немалой степени способствует возможность регулировки водительского сиденья по высоте и рулевого колеса – по углу наклона и вылету.

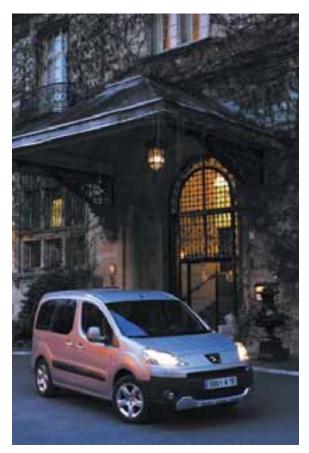
Расстояние от подушки переднего сиденья до потолка составляет 1,02 м, а ширина салона на уровне плеч равна 1,48 м. Задние пассажиры располагаются на 20 мм выше передних. В их распоряжении 0,99 м в высоту и 1,49 м в ширину. Расстояние между краем подушки заднего сиденья и спинкой переднего равно 245 мм, так что ногам сзади будет просторно. Полезная длина салона от педали акселератора до спинки заднего сиденья составляет

Таким образом, обладая длиной и шириной семейного хэтчбека, Partner Tepee превосходит последнего по размерам салона. Также следует отметить удобство посадки задних пассажиров благодаря одной или двум (по заказу) сдвижным дверям.

Базовая комплектация Partner Tepee включает в себя общее заднее сиденье, спинка которого разделена в пропорции 1:2. Это сиденье можно сложить, а так же полностью снять. Таким образом, багажник автомобиля способен значительно прибавить в объёме. Сложенная спинка центрального сиденья может служить столиком с двумя подстаканниками. Складными столиками, как в самолёте, оборудованы спинки передних сидений. За счёт таких редких для автомобилей сегмента MPV функций салон этого автомобиля чрезвычайно универсален.

Partner Tepee, будучи автомобилем для семьи и отдыха, имеет в салоне массу отсеков для хранения вещей. На панели управления расположились отсеки общим объёмом 12 литров. Водитель и пассажиры в своём распоряжении имеют: перчаточный ящик за рулевым колесом, перчаточный ящик со стороны пассажира, открытая ниша в нижней части центральной консоли со стороны пассажира, ниша в верхней части центральной консоли, куда можно установить CD-чейнджер, две ниши под соплами системы вентиляции на центральной консоли, съёмная пепельница, карманы в задних дверях. 12,5 литров пространства в виде полок, расположенных над водителем и передним пассажиром, можно использовать для хранения любых вещей и документов.

В дверях оборудованы карманы, способные вместить банки и бутылки объёмом до 1,5 литров. Для



## **PEUGEOT Partner Tepee**

задних пассажиров также предусмотрен двойной подстаканник, размещённый за рычагом стояночного тормоза.

Багажник нового Partner Терее отличается большим объёмом: под задней полкой помещается 505 литров (3000 литров при снятии задних сидений). Здесь можно перевезти даже два горных велосипеда!

Любители сёрфинга смогут зафиксировать свой спортивный инвентарь на крюке, установленном в багажнике автомобиля. Этот крюк использует высоту потолка в задней части автомобиля. Он расположен в центральной части крыши и доступен из багажника. Таким образом, он позволяет перевозить предметы длиной до 3 метров! (по заказу)

Правильная форма багажного отделения и малая высота его пола (всего 582 мм) делают погрузку и разгрузку очень лёгкими. Кроме того, те поверхности багажника, которые наиболее подвержены повреждениям, закрыты защитными накладками.

Partner Tepee
– это и безопасный и
лёгкий в управлении
автомобиль. В его основе
лежит платформа «2»,
разработанная концерном
Peugeot Citro n и известная
своей прочностью и
надежностью. Автомобили
на её основе обладают
манёвренностью,
устойчивостью на дороге и
безопасностью.

Тщательно настроенная подвеска и специально подобранные колёса вносят свой весомый вклад в безопасность Partner Tepee. Они делают автомобиль устойчивым и предсказуемым на любой дороге. На Peugeot Partner Tepee установлена передняя подвеска типа «МакФерсон». Сзади применена торсионная балка и винтовые пружины, гидравлические амортизаторы и



стабилизатор поперечной устойчивости. Место для установки амортизаторов выбрано не случайно. Оно подобрано таким образом, чтобы, не повлияв на эффективность их работы, оставить багажник максимально вместительным.

Высокая эффективность торможения в любых условиях обеспечивается четырьмя дисковыми тормозными механизмами. Спереди устанавливаются вентилируемые тормозные диски размером 283 х 26 мм, а сзади – невентилируемые размером 268 х 12 мм.

В базовую комплектацию включена антиблокировочная тормозная система (ABS), которой помогает электронный распределитель тормозных сил (EBFD) и система помощи при экстренном торможении (ЕВА). В случае экстренного торможения электроника самостоятельно включит аварийную сигнализацию, чтобы предупредить других участников дорожного

движения об опасности. Это поможет снизить риск ДТП. На любой автомобиль в качестве опции может быть установлена система динамической стабилизации (ESP)+противобуксовочная система (ASR), а также система помощи при трогании на подъёме.

В зависимости от комплектации автомобиля устанавливаются шины размером 205/65 R15 или 215/55 R16. Дополнительно могут быть установлены легкосплавные диски.

Безопасность Partner
Терее обеспечивается не
только прочным кузовом.
Нельзя не упомянуть
и о шести подушках
безопасности, доступных
в качестве опции или
устанавливаемых в качестве
стандартного оборудования
– в зависимости от варианта
исполнения автомобиля.
Водителя и пассажира
защищают две подушки
безопасности.

Для продажи на территории России на текущий момент представлены версии с бензиновым двигателем 1,6 л 16v 66 кВт~90 л.с.

## ПРЕЗЕНТАЦИЯ]

# Пришла пора EURO-5

#### Текст и фото Леонид Круглов

Ура, свершилось – Россия перешла на EURO-3. Теперь остается «четверка», как переходный вариант, а там не за горами и EURO-5. Впрочем, в Москве уже появились первые автомобили с двигателями, отвечающими требованиям норм «пятерки». Время от времени на выставках и в тестах их показывают все ведущие игроки рынка

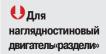
коммерческого транспорта.

Недавно в Москве прошла презентация комплексной программы коммерческих автомобилей Mercedes-Велг, отвечающих нормам токсичности ОГ Euro 4/5. Развозные и магистральные грузовики, строительную и специальную технику (в том числе, машины для работы в коммунальном хозяйстве и в городских условиях)

заказчики могут выбрать с дизельной технологий BlueTec, соответствующей профилю выполняемых задач. Особенностью программы является то, что все грузовики Mercedes-Benz, от малотоннажного автомобиля большой вместимости Vario до Atego, Axor и магистрального грузовика Actros, от Econic до семейства Unimog и тяжёлого седельного тягача Actros SLT оборудуются унифицированной серийной техникой.

Внедрив технологию BlueTec, компания Mercedes-Benz получила наибольший опыт применения подобных дизельных технологий, чем любой другой автопроизводитель. В настоящее время многие европейские производители грузовых автомобилей, во всяком случае, все те, кто выпускает тяжёлые грузовики, сделали свой выбор в пользу технологии SCR.

Выполнение требований норм токсичности, начиная с EURO-4, возможно только при условии нейтрализации отработанных газов. Существуют два решения этой проблемы. Во-первых, сложные конструкторские изменения самого двигателя, направленные на снижение содержания окислов азота при помощи рециркуляции выхлопных газов в картере



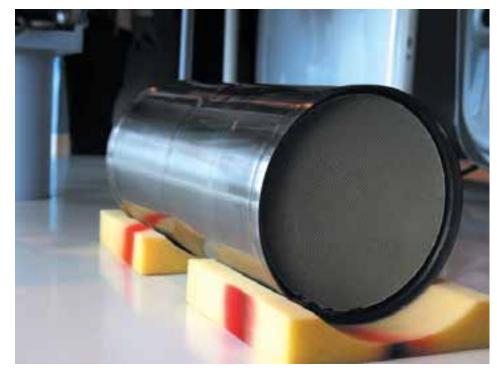


#### **MERCERDES-BENZ**

(AGR), и последующее сокращение твёрдых частиц в них. Во-вторых, разработаны технологии, предусматривающие сокращение содержания окислов азота при использовании селективного каталитического нейтрализатора (Selective Catalytic Reduction, SCR), которые в компании Daimler AG получили название BlueTec. Специфические условия европейского рынка обусловили выбор именно в пользу технологии BlueTec, которая обеспечивает заказчику оптимальный уровень экономичности, надёжности и имеет отличные перспективы в будущем.

Принцип действия системы SCR, положенный в основу технологии ВlueTec, заключается в том, что добавляемый в качестве восстановителя аммиак в катализаторе вступает в химическую реакцию с окислами азота, содержащимися в выхлопных газах, в результате чего образуются безвредный азот и водяной пар.

В коммерческих автомобилях вместо аммиака применяется нетоксичное водорастворимое вещество без цвета и запаха, получившее название AdBlue. Долгое время главным аргументом скептиков, не веривших в перспективу внедрения технологии AdBlue, было отсутствие развитой сети заправок. Однако за последние годы здесь многое изменилось. Инфраструктура АЗС, где можно заправиться AdBlue, постоянно расширяется. Сегодня сеть станций заправки в Европе насчитывает более 7000 пунктов. В России количество розничных торговых точек, где можно приобрести AdBlue, уже превышает 100. Транспортные компании также используют возможность организации собственного пункта заправки AdBlue на предприятии или устанавливают 200-



литровый бак (бак ёмкостью 90 л обеспечивает запас хода до 7500 км). При этом технология BlueTec обладает тем преимуществом, что может использоваться вне зависимости от наличия

дизельного топлива с низким содержанием серы и не требует сокращения интервалов замены масла и межсервисных интервалов, а это означает, что автомобили с системой BlueTec на борту

Еще одна новинка — нейтрализатор

Одна из новинок — новыйклапанный механизм



## ПРЕЗЕНТАЦИЯ



#### **MERCERDES-BENZ**



## ФОРМУЛА УСПЕХА





## ФОРМУЛА УСПЕХА



#### «Скания-Вабис»

Свою родословную фирма Scania, ныне всемирно известный изготовитель высококачественных грузовиков, ведет с 1891 года, когда в городке Сёдерталье образовалась небольшая компания по производству вагонов с аббревиатурой Vabis. Чуть позже в Мальме открылась фабрика по производству велосипедов, со сложным именем Maskinfabriks-Aktiebolaget Scania, или просто «Скания». Уже через год к велосипедам прибавились легковые автомобили «Скания А», на шасси которых делали почтовые фургоны. Первый 1,5-тонный грузовик модели «Ас» был изготовлен в 1902 году в единственном экземпляре.

В 1906 году в программе фирмы появилась новая модель «EL» грузоподъемностью 3,5 т с 4-цилиндровым двигателем мощностью 20 л.с. Автомобиль имел цепной привод задних колес и литые резиновые шины. Затем к ним добавились модели IL, BL, DL с двигателями разной мощности. В 1910 году с продукцией фирмы познакомилась наша страна - грузовик Скания был отправлен в Санкт-Петербург. Это была первая экспортная поставка фирмы! Всего же до 1917 года в Россию было поставлено 22 машины, и фирма открыла здесь свою ремонтную мастерскую.

В 1911 году Scania объединилась со своим конкурентом, и в следующие полвека продукция фирмы носила двойное имя «Скания-Вабис». Использование базовых шасси Вабис и агрегатов Скания позволило быстро расширить программу грузовиков. На предприятии в Сёдерталье с тех пор производились только коммерческие машины. Первыми стали автомобили серий 314 и 324 грузоподъемностью 1,5-2,0 т с четырехцилиндровым двигателем мощностью 36 л.с., карданным приводом и пневматическими шинами. Вскоре к ним добавились более тяжелые бортовые машины и самосвалы грузоподъемностью 2,5-3,0 т с двигателем мощностью до 50 л.с. Они возглавили принципиально новое поколение так называемых

«быстрых грузовиков», способных развивать максимальную скорость 40-50 км/ч. Их особенностью стали верхнее расположение клапанов двигателя и дисковое сцепление в масляной ванне. Одной из первых Scania-Vabis начала производство трехосных машин с колесной формулой 6х2.

В 30-е годы двигатели фирмы Scania стали очень популярными. Первый дизельный двигатель был произведен в 1936 году совместно с немецкой фирмой Magirus. В 1939 году изготовили серию унифицированных двигателей, которая впоследствии стала основой конструкторской школы Scania. Перед второй мировой войной Скания-

Вабис освоила выпуск машин с газогенераторной установкой, снабженной собственным конденсатором, расположенным перед радиатором. Тогда же фирма стала обретать свою репутацию производителя надежного, качественного продукта.

## «Аллигаторы» и бескапотники

Но вот война закончилась, и в 1949 году Scania сделала огромный шаг вперед, выпустив 40-ю и 60-ю серии грузовиков. Установленные на них новые дизели с непосредственным впрыском потребляли на 25% меньше топлива, чем двигатели с впрыском во впускной коллектор. Долговечность этих моторов была такой,

что вскоре они стали известны, как «400 000-километровый двигатель». Scania учредила приз для водителей, проехавших на своем грузовике 400 тыс. км без капитального ремонта двигателя, и в течение нескольких лет этот приз получили 1350 человек.

А в 1958 году Scania начала выпуск 75-й серии грузовиков, самой знаменитой продукции фирмы в мире. Естественно, со временем грузовики Scania становились комфортабельнее, мощнее и тяжелее, хотя внешне почти не менялись. Полная масса варьировалась от 12,6 до 22 тонн. Автомобили оснащались шестицилиндровым дизелем «D10» с прямым впрыском мощностью 165 л. с., а с 1961

ОПредставитель первого бескапотного семейства «LB76» всюжизныработалв Великобритании



## ФОРМУЛА УСПЕХА



Остаричкуэвакуатору 50-й серии даже через 40 лет «по плечу» любые грузовики

Шильда «Super» утягача «нулевого» поколения Scania говорит о дизеле с турбонаддувом



года - первым турбодизелем Scania мощностью 205 л.с. (модификации «Super»). На смену старой конструкции капота (так называемым крыльям бабочки) пришел

открывающийся капот «аллигаторного» типа. Приборы были размещены прямо перед водителем, а не в центре панели. Введение в начале 60-ых

годов ограничений на длину транспортных средств в Западной Европе заставило Сканию заняться грузовиками с кабиной над двигателем. До этого момента она ориентировалась лишь на капотные машины. В результате появилась модель LB 76. Впервые на ней сиденье водителя получило пружинную подвеску, а гидроусилитель рулевого механизма вошел в стандартную комплектацию. В 1964 году мощность двигателя с турбонаддувом была доведена до 240 л.с., а тремя годами позже составила 260 л.с. Всего было изготовлено почти 40 тысяч автомобилей серий 75 и 76. В дальнейшем они стали основой более совершенной гаммы L110, получившей потом название «Нулевого поколения» фирмы. Ее основой послужили модели, разработанные в 1962-64 гг. Новая гамма включала серии L50, L/LB80, L/LB85 и L/LВ110 в многочисленных 2- и 3-осных исполнениях полной массой 12,5-22,5 тонн с капотной компоновкой (L) или кабиной над двигателем (LB). На усиленных вариантах Super обычно применялись моторы с турбонаддувом мощностью соответственно 120, 190 и 270 л.с. Уже в начале 1969 г. был освоен выпуск первого V-образного дизеля Скания - модели DS14 рабочим объемом 14 литров с турбонаддувом. В разных вариантах он развивал от 335 до 385 л.с. и на тот момент был самым мощным в Европе.

Получив признание на рынке, руководство «Скания-Вабис» приняло к исполнению программу создания разветвленной сети зарубежных филиалов. Первый и самый крупный из них был основан в 1953 г. в Бразилии и пущен в эксплуатацию через четыре года. С 1964 г. сборку грузовиков 75-й серии наладили в голландском городе Зволле, а затем в Дании.

#### **SAAB-Scania**

Высокая активность Scania-Vabis привлекла к ней внимание крупной шведской авиационной и





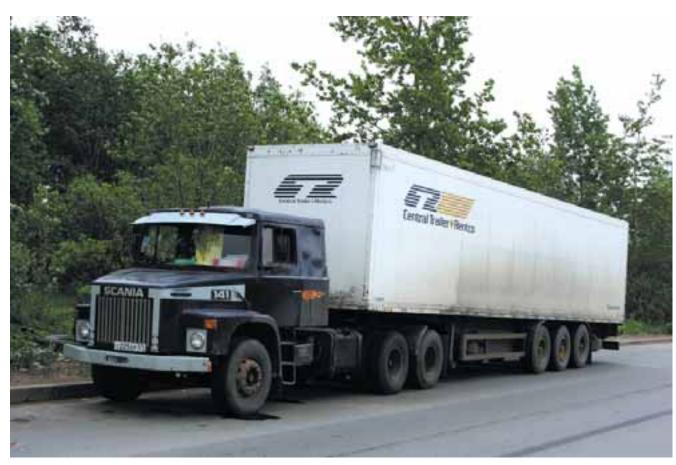
Капотный тягач «LS110» эксплуатируется в Иране. Особые приметы — дополнительный воздушный фильтр на крыле, специальные колесные диски и шины большего диаметра

В начале 70-ых Scaniapазработала специальное семействовоенных грузовиков. Один из них —полноприводной «SBA111» с упрощенной кабиной

автомобильной компании SAAB. В конце 1968 года владевшие обеими компаниями члены семейства Валленбергов решили объединить их в промышленную группу SAAB-Scania. Фирма «Скания-Вабис» стала ее грузовым отделением и продолжала изготовление

грузовиков, но уже под маркой «Скания». В 70-е годы она расширяла сеть своих сборочных заводов. В 1976 году появился один из ее крупнейших зарубежных филиалов в Аргентине. Затем открылись предприятия в Марокко, Танзании, Ираке, США, Перу и Австралии. Объем производства в

## ФОРМУЛА УСПЕХА



Этот тягач семейства 141 раньше вывозил лес. Теперь ходит в «дальний бой» из Мурманска

«Легкая» для Скании серия «Р92М» на перевозках контейнероввпорту австралийского Сиднея период с 1976 по 1979 годы возрос с 15 до 22 тысяч автомобилей. Переломным моментом в истории Скании стал 1980 год, когда начался ее стремительный выход в мировые лидеры в области тяжелых грузовиков. Весь предыдущий опыт воплотился во втором поколении, состоявшем из трех базовых серий «82», «112» и «142» полной массой до 32 тонн. Как и раньше, первые цифры индекса модели сообщали округленный рабочий объем двигателя. С внедрением модульной конструкции кабин над двигателем была введена их новая индексация: «Р» - для местных перевозок и «R» - для магистральных. С этого времени все



капотные исполнения получили индекс «Т». К ним добавлялись буквы «М», «Н» или «Е», указывавшие на вариант исполнения шасси - для обычных, тяжелых и особо тяжелых условий эксплуатации. С 1982 года начался выпуск дизеля «DSC11» с турбонаддувом

(333-354 л.с.), который первым получил систему промежуточного охлаждения воздуха. На следующий год она появилась и на моторе «DSC14», повысив его мощность до 460 л.с. (на седельных тягачах «R142H»). В следующем году началось изготовление еще одного

#### **SCANIA**

6-цилиндрового двигателя «DS9» (объемом 8476 см3) с турбонаддувом и его варианта с промежуточным охлаждением «DSC9 Intercooler» мощностью,с оответственно, 245 и 275 л.с. В 1987 году началось производство грузовиков Scania третьего поколения полной массой 17~32 т. Взяв курс на тяжелые грузовые автомобили, фирма отказалась от применения 8литрового двигателя, оставив в программе три базовых мотора рабочим объемом 9,11 и 14 л с турбонаддувом. В 1988 году на двигателе «DSC14 Интеркулер» V8 Скания первой в Европе внедрила электронное управление системой впрыска топлива EDC (Electronic Diesel Control). В таком исполнении мотор развивал 420-460 л.с.

В 1990 году появился так называемый «турбокомпаундный» дизель DTC11, в котором утилизировалось до 20% энергии отработавших



газов, выходящих из турбонагнетателя. К этому времени фирма внедрила модульный метод массового производства безопасных кабин и создала варианты разной длины и высоты, включая модели с пневматической подвеской, одним или двумя спальными

450-сильный автопоезд третьего поколения для сверхтяжелых условийзкстиуатации еженедельно пересекает израильскуюпустыню Hereв

Опециально разработанное оперение Streamline для третьей серии позволялоэкономить до 5% топлива



## ФОРМУЛА УСПЕХА

местами. Набор кабин над двигателем состоял из 8 вариантов плюс два капотных исполнения. В 1991 году, к 100-летию фирмы, было приурочено создание обтекаемой кабины Streamline, преобразившей облик грузовиков Скания и позволившей снизить коэффициент аэродинамического

сопротивления Сх на 12-15%. В результате расход топлива снизился на 4~5%. В целом, фирма могла предложить покупателю выбор из 800 вариантов машин. Недаром автомобиль Scania третьего поколения впервые в истории фирмы получил титул «Грузовик 1989 года». Огромные усилия по совершенствованию

своей продукции выдвинули компанию в мировые лидеры по техническому уровню, качеству и безопасности грузовых автомобилей. Повышенный спрос на них привел к резкому росту производства: только в период с 1993 по 1995 годы он увеличился с 23 до 42 тысяч машин.

#### При участии Bertone

С 1996 года начался выпуск грузовиков четвертого поколения. К реализации проекта была привлечена итальянская кузовная студия Bertone, разработавшая принципиально новый дизайн кабин. Грузовики полной массой от 18 до 48 т предлагались теперь более чем в 300 вариантах базовых шасси серий «94», «114», «124» и «144», включая 2-, 3- или 4-осные исполнения с разными

290-тонный самосвальный автопоезд с машиной 4 сериив Южной Африке

Вероятно, самый большой европейский самосвалнашасси капотной Скании Т164С колесной формулы 10х4 в Финляндии







480-сильный голландский тягач 6х4 способен перевозитьсразу3 контейнера

основными агрегатами. Среди 11 вариантов кабин предлагается наиболее комфортное исполнение «Topline» со спальными местами. Машины с индексом «L» используются для работы на магистральных перевозках, «D» - на местных, «С» - для строительства, а «G» - для тяжелых дорожных условий. В арсенале фирмы имелось 6 семейств двигателей с турбонаддувом и промежуточным охлаждением. Осенью 2000 года был представлен новый 15,6-литровый дизель «DC16» V8 мощностью до 580 л.с. Среди других новинок конца 90-х годов - система программируемого управления стандартной механической коробкой «Opti-cruise», обеспечивающая оптимальный режим работы,

минимальные расход топлива и токсичность отработавших газов.

Высокий технический уровень и качество автомобилей Scania четвертого поколения подтверждены присвоением им звания «Грузовик 1996 года». Машины именно этой серии стали широко поставляться в Россию. Кроме того, именно «Скания» в 2001 году первой вывела на отечественный рынок специальное исполнение для России - модель Griffin. Рынок оценил предложение - именно продукция Скании неуклонно лидирует на отечественном рынке в сегменте новых импортных грузовиков. Это семейство было модернизировано в 2004 году, тут же получив титул «Грузовик 2005 года».

Основой по-прежнему оставалась модульная система проектирования, позволившая увеличить количество базовых вариантов до 450. Специально для нового семейства добавились три новых силовых агрегата, в том числе экологического уровня Euro-4.

В новом веке положение фирмы остается стабильным. Кроме всемирно известных грузовиков, Скания изготовляет широкую гамму автобусных шасси, судовые и промышленные силовые установки. Только автомобилей с 1901 г. было собрано свыше миллиона штук. Доля компании в европейском секторе тяжелых грузовиков стабильно составляет около 15%.

## [АВТОБУСЫ]



## **ДЕЛЬФИН**



## **АВТОБУСЫ**



- **О**Дизайн
- «Дельфина»
- отличная работа командыВячеслава Махова

Стильэмблемы отражаетстратегию дружелюбия в отношенияхмежду автобусом и его пассажирами



С высоты знаменитой «канатки» на Чегете он выглядел как идеально отполированный кубик темного сапфира среди мелких стекляшек, роль которых играли блестевшие на солнце многочисленные «Лады», «Опели» и «Хундаи». По мере приближения к нижней станции «канатки» он приобретал все более и более реальные очертания. Стали просматриваться фары, колеса, боковые зеркала.

# Изящный и дружелюбный

Надо признаться сразу, что это было не первое свидание с новинкой Группы компании «Волжанин» - туристическим автобусом «Дельфин». Два года назад в Волжском мы впервые увидели эскизы прототипа, в прошлом году шефдизайнер завода Вячеслав Махов познакомил нас со скульптурным макетом интерьера. И, наконец, на прошедшем «Комтрансе-2008» «Дельфин» предстал в натуральную величину. Но это все же был еще не автобус, скорее – его полномасштабный макет.

В том виде, в котором всем скоро предстоит увидеть серийный «Дельфин» на российских дорогах, я увидел его на парковке аэропорта Минеральных Вод. Здесь, на извилистых дорогах Приэльбрусья, на улицах Нальчика, Баксана, Пятигорска прошел тест-

драйв нового автобуса.

Место это было выбрано не случайно, впрочем, об этом мы поговорим чуть позже, а пока вернемся к «новорожденному». Прежде всего, отметим его экстерьер. Внешний образ автобуса, разработанный стилистами «Волжанина», без преувеличения можно назвать вершиной отечественного автобусного дизайна небогатого, увы, работами мирового уровня. Точнее, богатого их полным отсутствием. На фоне ТОГО, что ездит по улицам российских городов, «Дельфин» просто не мог родиться в России. И, тем не менее, он спроектирован и построен на берегах Волги.

В качестве базовых определений стиля нового автобуса руководство «Волжанина» выделило «интеллект», «дружелюбность» и «изящную простоту». Эти принципы нашли свое отражение не только в дизайне. Философия «Дельфина» реализуется на всех этапах взаимодействия с клиентами и пассажирами, включая продвижение, продажу и сервисное обслуживание. Она же стала основой для выбора имени будущего автобуса. В первую очередь сходство с симпатичным морским животным отразилось на внешнем виде. У био-дизайна кроме эстетического назначения есть практическое - выигрыш в аэродинамике. Все наружные элементы «Дельфина» планируется делать из материалов с высоким коэффициентом скольжения и минимальным сопротивлением воздуху.

#### Модные мотивы

В компоновке и внешнем оформлении автобуса есть несколько интересных деталей, о которых стоит сказать отдельно. Это, во-первых, непривычное расположение задней двери, которая находится





Отлично проработана головная оптика

Задниефонари тоже отличаются завиднымстилем

## **АВТОБУСЫ**

С передних сидений открывается круговой обзор



Низко опущеннаяпоясная линия и в самом деле похожа на спину дельфина

за спинкой последнего сидения. Во-вторых, плоское выпуклое ветровое стекло большого радиуса кривизны, практически целикового, если не считать поперечной силовой балки,

делящей его в соотношении 2:1. Непривычно выглядят и резко очерченные передние боковые стойки. Полуприкрытое заднее колесо кутюрье назвали бы остро модным мотивом.

В интерьере, прежде всего, обращает на себя абсолютно ровный пол, широкий проход и организация места водителя. В отличие от большинства панелей приборов автобусов такого класса, у «Дельфина» вспомогательные органы управления сведены к минимуму и свободно уместились на двух небольших панелях. А ведь в управлении автобусом появилась пара кнопок, которых в отечественных машинах раньше никогда не было. Речь идет о дистанционном управлении дверей багажных отделений. С места водителя их можно открывать либо все четыре сразу, либо поодиночке. Джойстик управления коробкой передач установлен в специальной наклонной консоли, не препятствующей свободному подходу к креслу водителя.



#### **ДЕЛЬФИН**



Конструкторы «Волжанина» уделили большое внимание элементам пассивной и активной безопасности. «Дельфин» оборудован круиз-контролем, тормозами EBS и системой стабилизации. Из новинок хай-тек предусмотрены такие опции как прибор слежения за состоянием водителя, система контроля дорожной разметки и окружающей территории, освещение поворотов, ночное видение и мониторинг уровня давления воздуха в шинах. Все автобусы будут оборудованы спутниковым комплектом GPS с возможностью адаптации к российскому аналогу «Глонасс».

Пассажирские кресла имеют традиционные регулировки по углу наклона

Сердце»
«Дельфина—
двигательМегсеdesBenz Euro-3

У серийных машин верхний кондиционер, возможно, будет другим

спинок, а внутренние – еще и систему выдвижения их в проход. Впервые (сколько еще раз предстоит упомянуть этот эпитет применительно к «Дельфину»?) индивидуальная подсветка выполнена на светодиодах. При гораздо меньшем

энергопотреблении они обеспечивают более высокую светоотдачу по сравнению с обычными лампами.

Автобус штатно оборудован системой кондиционирования воздуха, но для любителей непосредственного общения

## **АВТОБУСЫ**



В горах «Дельфин» чувствует себя так же уверенно, как на степных дорогах

Для теста «Дельфина» власти Нальчикавыделили несколькогородских улиц



с природой сохранены потолочные люки. Поездки за несколько тысяч километров предполагают самый высокий уровень комфорта. Этому будут способствовать современная система микроклимата

HVAC, звукоизолирующие материалы, снижающие уровень шума и другие опции.

Как и положено автобусам такого класса, в нем предусмотрено размещение туалета и кухни. Но, опять

же впервые, для того, чтобы попасть в них, пассажирам не надо пересчитывать ступени - бытовой отсек размещен у задней стенки кузова и отделен от салона капитальной стеной. Такая компоновка решила сразу две проблемы. Во-первых, доступ к «удобствам» стал намного комфортнее. Во-вторых, значительно улучшилась звукоизоляция моторного отсека. Выделенное пространство можно использовать и в качестве VIP-купе, и в качестве дополнительного багажника, и для отдыха в пути подменного экипажа. В нем, при необходимости, можно даже установить душ. При этом и у передней, и у задней двери достаточно места для установки

кофеварки и холодильника.

В качестве базы для представленного на тест автобуса использовано шасси Mercedes-Benz с двигателем ОМ 457 LA (Euro-3) мощностью 354 л.с. и шестиступенчатой механической коробкой передач ZF S6-1600. Однако, заводскими конструкторами предусмотрена возможность использования практически любых шасси, силовых агрегатов и трансмиссий, представленных на мировом рынке.

Кузов длиной 12,4 м. - комбинированный: каркас - стальной, боковые панели – из алюминиевых сплавов, передняя и задняя панель - пластиковые. Окна многослойные, тонированные, термозащитные, вклеенные. Боковые зеркала многофункциональные с дистанционным управлением, складные в соответствии с требованиями перевозки на паромах. Стеклоочиститель с двумя крупногабаритными щетками и подачей к ним омывающей жидкости.

#### Три поездки

Знакомство с «Дельфином» включало в себя три поездки. Первая и самая продолжительная - по относительно ровным дорогам Ставропольского края и Кабардино-Балкарии и городским улицам Нальчика. Вторая - пусть и короткая, но самая интересная - за рулем, причем, тоже по городским улицам. И, наконец, третья, внеплановая, но давшая возможность познакомиться с управляемостью автобуса - по горным дорогам Приэльбрусья.

Пройденные за три дня почти 500 км. позволили довольно близко познакомиться с новинкой волжских автобусостроителей. Честно говоря, было интересно наблюдать, как менялось отношение

коллег к ней буквально с каждым десятком пройденных километров. Излишне придирчивое вначале, оно сменилось неподдельным интересом, а после стремительного броска из Чегета в аэропорт Минеральных Вод и вовсе

стало одобрительным. Однако, обо всем по порядку.

Первые же километры, заполненные многочисленными вопросам к представителям «Волжанина», показали отличную плавность хода и столь же отличную

Знамя «Волжанина» на вершине Чегета — до Эльбруса рукой подать!

## **АВТОБУСЫ**



• «Дельфин» на знаменитойполяне Чегета

> звукоизоляцию. Надо отметить, что на дорогах нас окружали две категории водителей: те, для кого 60 км/час – предел, и те, которые видят на спидометре только цифры больше «150». Маневрировать в таком потоке, да еще и при однорядном движении, не так-то просто, но запаса мощности двигателя хватало для любого броска на обгон очередного «наездника». А вот на затяжных подъемах 354 «коней» не хватало - скорость с 90 падала до 70 и даже 60 км/час. Впрочем, этому есть объяснение, и притом совершенно очевидное. Ведь мы тестировали, по сути, прототип, а не

серийную машину, и для представительских и демонстрационных поездок этой мощности двигателя вполне хватает.

Если мощность двигателя вызывала вопросы, то маневренность машины, как мы смогли убедиться на следующий день, вызывала только одобрительный гул пишущей аудитории. На улицах Нальчика «Дельфин» крутился наравне с многочисленными «Газелями», без труда вписываясь в довольно узкие улицы. То же самое происходило и в Баксане, где улицы столь же узкие, но отличаются от столичных худшим состоянием. Одним словом, несмотря

на внушительные габариты, «Дельфин» оказался вполне городским «жителем».

Убедиться в этом нам удалось во время тест-драйва, отлично организованного на одной из улиц Курортного района Нальчика. Несмотря на то, что сотрудники ГИБДД заранее перекрыли движение по ней, горячие кавказцы все же умудрялись выныривать из боковых проездов и переулков, так что тест проходил в условиях, которые называются «максимально приближенными к боевым».

Удобная посадка кресло водителя с компенсацией веса, регулируемое положение руля, отличный

## **ДЕЛЬФИН**

обзор позволяют быстро адаптироваться за рулем. Маневренность и управляемость «Дельфина» действительно отменные далеко не каждый журналист, оказавшийся за рулем столь крупного автобуса, может за один заход повернуть в узенький переулок, а потом, развернувшись задним ходом, вновь оказаться на улице. Как не странно, с джойстиком КПП проблем было куда больше, чем с рулевым управлением. Традиционно рычаг, на рукоятке которого обозначен порядок переключения передач, вызывает желание приложить к нему все силы. Здесь же все проще, легче, но . . . непривычно. Так что переключать передачи на ходу получалось не у каждого.

Третья и, как было

сказано, незапланированная поездка, началась у подножья Эльбруса. Стоит ли говорить, насколько интересно было наблюдать за поведением «Дельфина» на горных дорогах, да еще и в условиях, когда предстояло преодолеть более 170 км. за два часа, включая 100 км. горных дорог. И если на серпантинах «Дельфин» показывал все ту же маневренность и устойчивость, то на равнинной части маршрута его резвость удивила бы любого инспектора ГИБДД. Это хорошо, что пока их не было рядом, заводской водитель Александр Белов уверенно положил стрелку спидометра далеко за крайнюю цифру «120» и продержал ее там довольно долго, учитывая транспортный поток в пятницу вечером. Кстати,

тех самых 354 л.с. оказалось вполне достаточно для этого. Вот так!

#### Совместный проект

Теперь несколько слов о том, почему для показа новой модели руководство компании избрало именно Кабардино-Балкарию. Согласитесь, немногие российские автобусные заводы открыли в России сборочные производства. Таких, проще говоря, вообще нет. Точнее, не было. 30 января 2008 г. в городе Баксан вступил в строй завод «Волжанин-КБР», который вошел в Группу компаний «Волжанин». Начав со скромных 20 автобусов в месяц, к концу нынешнего года он должен утроить производительность, благо площади бывшей «оборонки» это позволяют. Уже в самое

ЗаводвБаксане встретил со всем кабардинским гостеприимством



## **АВТОБУСЫ**



Первая очередь сборочного корпуса завода в Баксане

ближайшее время здесь начнется монтаж сварочного участка и окрасочносушильной камеры. Тем самым завод станет автономным, и отпадет необходимость доставлять сюда машино-комплекты на буксире, преодолевая более 700 км.

Головное предприятие в Волжском не только обеспечивает поставку машино-комплектов, но и организовало обучение рабочих нового завода в своих цехах. Сейчас в Баксане работает около двухсот человек, но в планах руководства компании и Правительства Кабардино-Балкарии уже в ближайшее время довести штат предприятия до пятисот человек. Почему столь пристальное внимание уделяется численному расширению? Для Кавказа проблема занятости населения стоит не менее остро, чем проблема транспорта, и создание стольких рабочих мест – одна из главных

составляющих совместного проекта Правительства КБР, Администрации Волгоградской области и Группы компаний «Волжанин». Кстати, он предусматривает не только сборку автобусов из поставляемых из Волжского комплектов. В ближайшей перспективе здесь закончится подготовка собственного производства ряда деталей и комплектующих для нужд обеих сборочных площадок. Более того, к реализации проекта в самое ближайшее время могут подключиться расположенные в Баксане заводы «Автозапчасть» и АТИ. Таким образом, в городе формируется автомобильное производство.

Сейчас в Баксане собирают автобусы модельного ряда 5270 – городские, пригородные и междугородние. Все собранные автобусы уходят к заказчикам, контракты с которыми подписаны головным предприятием, однако, в перспективе

новый завод получит большую хозяйственную самостоятельность. По условиям проекта часть выпущенных в Баксане автобусов будет оставаться в регионе, который остро нуждается не только в современных машинах, но и рабочих местах водителей, механиков, диспетчеров.

# «Дельфин» в трех версиях

Традиционно показ новой модели, подготовленной командой «Волжанина», совпал с очередной, пятой, юбилейной конференцией журналистов, пишущих на темы коммерческого транспорта. На сей раз, нас собрали вдалеке от волжских берегов, подготовив большую и отлично организованную программу, героем которой стал «Дельфин» - самая необычная модель в производственной программе компании. И здесь, пожалуй, самое время еще раз вернуться к теме прототипа. Согласитесь, только уверенная в своих силах команда может представить прототип, по сути, находящийся в работе, журналистам. Мало этого, за первый прототип «Дельфина», представленный на «Комтрансе-2008», шла нешуточная борьба транспортников. В итоге он все же был продан, и в ближайшее время начнет перевозить пассажиров. Вот такую востребованность иметь бы многим отечественным серийным автобусам.

Рассказывая о том, как будет развиваться судьба «Дельфина», Генеральный директор «Волжанина» Алексей Бакулин отметил, что его серийное производство начнется во II кв. 2009 г, и выпускаться он будет в трех версиях:

## **ДЕЛЬФИН**



## ГРУ3ОВИКИ

# Два «каблучка»

Текст и фото Евгений Нифашев

Потребности современного рынка грузового автотранспорта широки: от тягача «дальнего боя» и строительных самосвалов до легких грузовичков «категории В» - полноценных полуторок класса «ГАЗели» и «полутонок» на основе обычных легковых автомобилей. Причем, последние имеют, естественно, самую большую ценовую доступность. Сегодня мы проведем сравнительный анализ двух самых дешевых на отечественном рынке среди аналогичных по классу и назначению автомобилей - российского «ИЖ-27175» - цена до 185 т.р. за новый автомобиль и зарубежного «ЗАЗ-ДЭУ-Сенс» - от 255 т.р. за новый фургон.

# ИЖ-27175 - двуликий фургон

Представляемый ИЖ-27175 – не что иное, как «два автомобиля в одном». «Передняя» половина (ровно до первого ряда сидений в кабине) – знакомая всем ВАЗовская «классика» «пятерки» или «семерки» «Жигулей» (ВАЗ-2105, 07) образца одна тысяча девятьсот восьмидесятого и восемьдесят второго годов, а «задняя» половина (за стенкой двухместной кабины) - цельнометаллический фургон со всеми наружными кузовными панелями и конструкцией подвески колес аналогичной грузовой версии легкового хэтчбека завода ИЖМАШ - ИЖ-2126 «Ода». Детали, формирующие силовую схему кузова в месте сопряжения кузовов выполнены с доработкой имеющихся деталей автомобиля ИЖ-2717 и ВАЗ-2105(07). Занятно получается: конструктивно две разных машины объединенных в одну. Но внешне – целых три! Смотрите: спереди «Жигули-пятёрка», сзади - «настоящий» ИЖ-«каблук», сбоку же – оригинал, очень похожий на «гаражную самоделку»! По внешнему дизайну - одни сплошные углы и резкие грани.

Кстати, правильней было бы назвать машину, учитывая

её явную «двуликость» - «ВАЗИЖ»!

#### Плюсы

Что можно сказать в пользу этого автомобиля? Конечно, он морально устарел, но следы «косметического ремонта» налицо - причем, как под капотом, так и внутри двухместной кабины. Двигатель оснащен вместо архаичного «бензосмесителя»карбюратора - инжекторной системой непосредственного впрыска бензовоздушной смеси топлива (но исполненной традиционно, по-русски «с размахом»). В кабине повышена эргономика мест водителя и «экспедитора»: сиденья «облегающей» анатомичной формы, более толстый обод рулевого колеса с «пухлой» сердцевиной, шкалы тахометра и вольтметра на приборной панели, приличная общая шумоизоляция, большие наружные «всевидящие» зеркала заднего вида на обеих дверях, 5-ступенчатая

#### ИЖ 27175 и 3A3-Sens

коробка переключения передач скорости, оставлена без серьезных изменений знаменитая заслуженная «жигулевская» «печка» - в двухместной кабине зимой можно ехать в легкой летней одежде!

Но важнейшее достоинство - это просторное грузовое отделение. Если учесть, что речь идет о классе легких грузовиков на основе «полноразмерных» малолитражных легковых автомобилей и что кузов фургона цельнометаллический (у большинства «коллег» в ценовом диапазоне почти до 300 тысяч рублей - верхняя часть из пластика), то ИЖ - вне конкуренции. Данное обстоятельство вместе с ценой едва ли не перекрывает все недостатки автомобиля и делает его успешным конкурентом перед чуть более дорогостоящими грузовичками марки ВАЗ-ВИС («ВАЗ-Интер-Сервис» - дочернее опытно-промышленное предприятие Волжского автозавода, строящего оригинальные грузовые модификации на базе заднеприводной «классики», переднеприводного «восьмого» семейства и полноприводной «Нивы»).

В числе «небольших» достоинств - весьма удобные раздельные откидные панели задних бортов, а также использование в задней подвеске «грузоподъемных» листовых рессор.

#### Минусы

Вначале – о проблемах с оптикой. В грузовом отделении полностью отсутствует плафон освещения (хотя он был не только на «первоисточнике» - ИЖе-2717 – но и вообще на предыдущих моделях «каблуков» - и представлял собой 20-Ваттную лампочку с ползунковым выключателем в полукруглом металлическом

«абажурчике». Проводная подводка света задних фонарей идет изнутри наружу и по дуге опять внутрь – не только не понятно данное решение, но оно не эстетично и не практично. Штатные часы на центральной консоли-«бороде» в кабине (вместо привычных с аналоговым стрелочным циферблатом)

установлены электронные с почти «слепым» и узким монохромным ЖК-дисплеем. Полезную погрузочную «широтную» площадь нижней створки откидного борта слегка непрактично «съедают» блоки фонарей большой квадратообразной формы (оптимальным было бы применение «узкопрямоугольной»



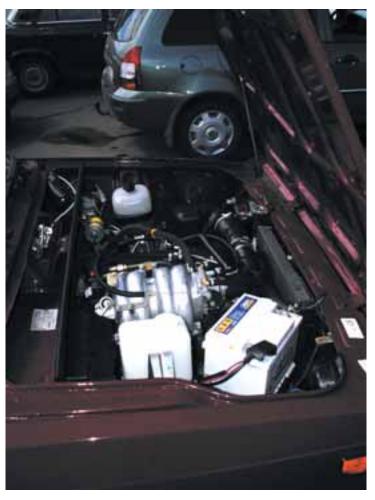


формы по старомодному остры и угловаты, но не лишены органичной элегантности

Вид салона кабинысостороны водительского места

## ГРУЗОВИКИ

○ Моторный отсек с огромным инжектором на переднем плане



светотехники горизонтально снизу или вертикально по стойкам – мест в обоих случаях достаточно). А еще

 плафоны освещения в кабине: они остались без существенных изменений как на базовом легковом

Внутренний выступающий кожухзаднихблокфонарей



седане – за стойками дверей водителя и «экспедитора» - что совершенно неэффективно для двухместного салона.

А вот из серьезных минусов стоит отметить выбор устанавливаемого силового агрегата. Почему, например, производитель для данного автомобиля использует «жигулевский» высокооборотный «в скорость» двигатель, а не модернизированный «ижевско-москвичевский» с оборотами «в тягу», с рабочим объемом 1,7л и мощностью около 90а сил? Но вообще лучше поставить компактный дизель отечественного производства («ВАЗ-341»), который еще относительно недавно устанавливался серийно на грузопассажирскую версию ВАЗовской «классики» - «Жигули» «четвёрку» (ВАЗ-2104). Хотя он и не такой мощный и не столь динамичен (55 «лошадок» и максимальная скорость с ним всего 120км\ч) и чуть подороже бензинового, но зато обладает весьма приличным запасом тяги и более экономичен, чем «бензинка» - как раз то, что нужно для легкого городского «коммерсанта».

# **Нормальный** автомобиль

В целом же, учитывая основную «профессию» - нормальный автомобиль за свои деньги. Причем, интересно: нисколько не нарочитая угловатость всех наружных частей и панелей кузова «двойного» автомобиля смотрится органичнее. чем в «первоисточнике» - «квадратный» фургон с более аэродинамичными кабиной и передком, марки ИЖ-2717. Плюс - данная модификация (в отличие от коллег-конкурентов марки ВИС) позволяет обычное «помещение»

#### ИЖ 27175 и 3A3-Sens

фургона превратить в грузопассажирскую версию. И еще плюс - поистине «творческая» машина, в смысле - можно (и даже нужно!) самому прикладывать руки и дорабатывать, проводя так называемый самостоятельный функционально-рабочий «доп-тюнинг». К примеру: а) убрать внутрь наружную проводку задних блокфонарей (оставшиеся «технологические отверстия закрыть декоративными винтами, или просто замазать бесцветным герметиком); б) установить пару простейших плафонов освещения грузового отделения (а также - так и просится пара «штурманских» лампочек в потолочную облицовку кабины; в) вместо электронных часов установить проверенные временем аналоговые круглые «шестерочные» часы (значительно более простые в настройке, плюс - с подсветкой).

Особо же рьяные «автосамоделкины» могут даже заменить бензиновый силовой агрегат на дизельный марки ВАЗ-341 (при установке в подкапотное пространство ВАЗовского автомобиля в точности совпадает по точкам крепления), добавить еще 1-2 листа в рессоры задней подвески, укрепить пол в фургоне и - готов отличный городской и пригородный развозной легкий фургон «повышенной» грузоподъемности! Или же наоборот: «смягчить» заднюю подвеску («аннулировав» по одному листу), вырезать под окна выштамповки в металлическом «шиньоне» и облагородить под подобие жилого кемпера - по аналогии с «Рено Кангу», «Пежо Партнер», «Фиат Добло», «Ситроен Берлинго», «Шкода Румстер».

Так что, несмотря на явную старомодность «образа», данный автомобиль еще имеет достаточный спрос и удовлетворяет хорошим соотношением «цена\ качество» (в данном случае – приличной вместимостью и относительной дешевизной запасных частей), а также – широкими возможностями в плане самостоятельной доработки и тюнинга без значительных эстетических и конструктивных потерь.

# ЗАЗ-Sens: почему так назван?

Перед тем, как переходить к описанию другого «каблука» - настоящей иномарки на отечественном рынке – объясним «загадочность» его названия.

В начале 2000х г.г. на легендарном украинском Запорожском Автомобильном заводе возникла прямая угроза обанкрочивания предприятия и последующее его закрытие. Однако же, на него вовремя обратила свое внимание южнокорейская ДЭУ, которая приобрела половину акций завода и стала возрождать производство автомобилей. Сначала это была основная продукция ЗАЗа (как косметически внешне и внутри, так и с установкой корейского силового агрегата на часть выпускаемых автомобилей) - обновленные легковые трехдверные автомобили «Таврия» ЗАЗ-1102 и 5дверные псевдо-седаны «Таврия-Славута» ЗАЗ-1103 и грузовые пикапы и фургоны с двухместной кабиной и грузоподъемностью ровно полтонны. Выпускаемые автомобили оснащались как родными силовыми агрегатами Мелитопольского завода, так и корейскими ДЭУ. Завод получил официальное название «АвтоЗАЗ-ДЭУ». Параллельно с «Тавриями»

Одизайнерскую округлость нарушают только рамки номерных знаков и пара прямоугольных узких катафотов сзади



## ГРУЗОВИКИ

Очень комфортабельные кресла сиденья с развитой боковой поддержкой





**○**Торпедный щитокбезизысков, прост и понятен

> и «Славутами» потихоньку стали собирать и различные модификации корейских автомобилей, которые вскоре довольно быстро стали вытеснять обычные «Таврии». И первой грустной ласточкой расставания в этом списке оказалась привычная трехдверная «Таврия», продержавшаяся на конвейере ЗАЗа в общей сложности ровно 15 лет (с января 1987 по январь 2007 г.г.). Еще через какое-то время свернули выпуск... грузовой версии. Из прежних, родных заводу машин

осталась одна «Славута». Остальная модельная гамма производства – легковые (в т.ч. – фургончик) «корейцы» и по китайской лицензии... автобус «И-Ван» класса нашего ПАЗика. Поэтому из ворот завода выходят автомобили с «двойными» названиями: ЗАЗ-«Сенс», ЗАЗ-«Ланос».

Любопытно, что ситуация с устанавливаемыми силовыми агрегатами с точностью до наоборот схожа с традиционными «Тавриями»: на часть собираемых

корейских автомобилей устанавливаются движки Мелитопольского завода - те, которыми ныне оснащается ЗАЗ-1103 «Таврия-Славута» (58 сил\1,2, вместо прежнего на пяток «силенок» меньше и рабочим объёмом «один-один»). Так и часть выпускаемых грузовых «Сенсов» оснащается силовым агрегатом марки МеМЗ, отчего и проистекает относительная дешевизна легкой грузовой «почти иномарки». А это, в свою очередь означает, прежде всего минимум электроники и почти «всеядность» к качеству заливаемого топлива (то есть, к примеру - использование в смеси с низкосортным бензином), что совсем нежелательно или даже непозволительно на прочих аналогах -«настоящих» иномарках.

#### Снаружи и внутри

Первое и весьма разительное отличие от своего российского аналога – ИЖ-27175 – понастоящему современный дизайн кабины (а сегодня автомобиль утилитарного назначения должен быть не только функциональным, но и эстетичным) с плавными округлыми линиями как снаружи, так и в салоне двухместной кабины.

Автомобиль

– с передними ведущими колесами и пружинноторсионной (вместо «грузовых» рессор) подвеской на колесах задней оси. Это означает хорошие управляемость, устойчивость, проходимость порожней машины (ведущие колеса нагружены и «цепляются»), а также - повышение рабочего объема грузового отсека.

Не только оригинальна по дизайну, но практична по своему расположению наружная задняя светотехника: отдельные круглые «фонарики», вертикально расположенные

#### ИЖ 27175 и 3A3-Sens

по краям-стойкам фургона и нисколько не препятствующие при загрузке-разгрузке и размещению груза внутри. Хорошее решение! Немного огорчило только наличие всего одного фонаря освещения пути заднего хода - справа; в левой части «его место» занимает красный ПТФ.

Интерьер салона двухместной кабины в целом современен и эргономичен. Сиденья больше похожие на очень удобные кресла – с развитой боковой поддержкой всего седока от ног до головы. Вообще же, весь интерьер двухместной кабины решён в мягких округло-пухлых «тонах» - отчего создает ощущение уюта почти прямо подомашнему.

Но вот наружные боковые зеркала заднего обзора на дверях остались здесь с базовой легковой модификации, и их отражающей поверхности немного не хватает (ИЖ в этом отношении в значительном выигрыше). Хоть приборная панель утилитарного легкого фургона не должна быть такой же как на авиалайнере, но все же такие приборы как тахометр и вольтметр были бы совсем не лишними.

При открытии крышки капота моторного отсека взору открывается «двигун» (так написано на прикрепленной здесь же заводской табличке ЗАЗа) с... тремя цилиндрами и четырьмя патрубками выхлопного коллектора. Нет, не может такого быть физически. Явно кто-то здесь «лишний» или наоборот - чегото недостает. Пробуем разобраться, тщательно сверля глазами и щупая руками «изъян». Ага-а, вот оно в чем дело! Все правильно - «двигун» традиционный, 4цилиндровый; только вот



Добро пожаловать в фургон

одна из свечей как-то странно «замаскировалась и отстоит от других на вдвое большем расстоянии, чем сёстры. Особенности национальной конструкции?

Здесь силовой агрегат также оснащен системой непосредственного впрыска топливно-воздушной смеси (инжектор), но не столь громоздкой, как на ИЖ-27175.

Плавность наружных линий дизайна несколько отрицательно сказалась на конструкции фургона: верхняя округлая «зализанность» форм «съела» по бокам часть полезного грузового объема и без того небольшого грузового отделения. К тому же, «подливает масла в огонь» неестественно «выпирающая» внутрь фургона серединная часть глухой отделяющей перегородки кабины. Равномерного оптимального

распределения полезной площади для объемных «коробчатых» грузов не получается. Только непосредственно саму «весящую» грузоподъемность (заявленные 575 кг) решили повысить путем понижения уровня пола (неведущая задняя ось и вместо рессор в подвеске - пружины) и корпус всего фургонного «шиньона» полностью изготовлен из облегченного композитного (пластикового) материала.

Штатный плафон подсветки внутри фургона имеется.

Погрузка-разгрузка осуществляется через распашные вбок (влево и вправо) две несимметричные «по разрезу» створки-двери.

Автор благодарит за помощь в проведении фотосъемки организации Санкт-Петербурга: «Элекс-Полюс» (ИЖ-27175), «Элан-Моторс» (ЗАЗ-Sens)

## ХРОНОГРАФ





Так выглядел экспресссмаршрута 111

В Москву пришли два двухэтажных автобуса МАN для участия в длительном эксплуатационном тесте, по результатам которого будет приниматься решение о закупке для столицы подобных автобусов. Недавно мэр Москвы заявил, что именно «двухэтажники» решат транспортную проблему мегаполиса.

При этом часто звучат слова о том, что двухэтажные автобусы появятся в Москве впервые. Увы, «первооткрывателей» придется разочаровать, и вот почему.

Середина пятидесятых годов XX века стала временем революционных преобразований гражданской авиации – другие самолеты, другие скорости. Но довольно быстро выяснилось, что эта революция принесла с собой немало проблем.

Одна из них – вынужденная отдаленность аэропортов от городов и связанная с ней необходимость доставлять туда пассажиров.

Люди старшего поколения наверняка вспомнят серебристые красавцы ЗИС-127 – дизельные автобусы, доставлявшие пассажиров прямо из центра Москвы от гостиницы «Националь» во Внуково менее чем за час. Но вскоре оказалось, что и их вместимость недостаточна для возрастающего пассажиропотока. Выход был один - обратиться к опыту «заграницы». Выбор пал на двухэтажные автобусы, но вот одна загвоздка - с капиталистическим миром СССР в то время не дружил, а в соцстранах

... И тут выяснилось, что в ГДР выпускают такие автобусы для Берлина, Восточного Берлина.

Вскоре в Москву пришли две необычные машины. Выкрашенные в традиционный для берлинских автобусов цвет топленого молока, они выделялись из транспортного потока. Один из них был двухэтажным автобусом обычной компоновки с вывешенным далеко вперед моторным отсеком и открытой лестницей, расположенной на задней площадке и ведущей на второй этаж. Второй был даже не автобусом, а пассажирским автопоездом, состоявшим из тягача Horch и двухэтажного полуприцепа. Да, легендарная марка, под которой выпускались роскошные лимузины и кабриолеты, после войны перекочевала на грузовые автомобили, которые выпускались в ГДР. Сегодня мы расскажем о первом из этих дредноутов.

Помните кадры из фильма «Семнадцать мгновений весны», в которых из-за

#### ХРОНОГРАФ



Оногснвыпускал не только лимузины, но и дизельные двигатели для грузовиков и автобусов

угла выезжает автобус, которого так долго ждал спаситель радистки Кэт? Так вот, выехать в нужный момент он просто не мог - его в то время просто не существовало. Выпуск городских двухэтажных автобусов Do 54 начался только в 1955 году, спустя 10 лет после событий, описанных Юлианом Семеновым. Он выпускался на специальном шасси, разработанном на базе шасси грузового автомобиля Horch H 6 В. Двигатель тоже Horch, шестицилиндровый рядный дизель EMaW 6-20 объемом 9.0 л. и мощностью 120 л.с. Этих 120 «сил» хватало на то. чтобы разгонять 15-тонную машину до 60 км/час. при расходе топлива 41 л/100 км. В салоне первого этажа размещалось 26 пассажиров сидя и 16 стоя, в салоне второго этажа были

установлены необычные четырехместные сидения для еще 28 пассажиров, итого 70 человек. Самый большой отечественный автобус того времени ЗИС-154 вмещал на 10 чел. меньше. Длина автобуса - 9800 мм, высота 4120 мм. ширина – 2500 мм. Передняя дверь была раздвижной, причем, двери уходили в специальные «карманы» внутри салона. Задняя площадка была открыта всем ветрам, что впоследствии сыграло свою роль в судьбе машины.

Этот автобус, как и его «соотечественник», пустили по маршруту № 111 – от станции метро «Пл. Революции» до аэропорта «Внуково». Конечная остановка находилась напротив вестибюля станции метро «Пл. Революции». Сделано это было для того, чтобы громоздкие машины не мешали и тогда уже

напряженному потоку в центре Москвы.

Далее маршрут пролегал по Охотному ряду (тогда – пр. Маркса), улице Якиманке (ул. Дмитрова), выходил на Ленинский пр., который переходил в Киевское шоссе. Сначала они ходили в режиме экспресса, потом одна за другой стали появляться остановки, и тут выяснилось, что в отличие от образцово организованного движения в Берлине, в Москве эксплуатировать такие машины на регулярных маршрутах с большим количеством остановок тяжело. Да и та самая пресловутая открытая задняя плошадка оказалась слишком уж доступной злым зимним ветрам. А зима в Москве, как известно, длится почти четыре месяца. Вскоре было принято соломоново решение - сократить

#### Do 54 Horch

маршрут, сохранив его номер, до Московского государственного университета, сделав его скоростным с минимумом остановок. И тут выяснилась еще одна особенность – при огромной загрузке маршрута, москвичи не полюбили «двухэтажки».

Катались эти машины по Москве недолго, не больше трех лет. Приписали их к автобусному парку на ул. Образцова. Там же был организован участок их технического обслуживания. В течение гарантийного срока они ремонтировались и обслуживались регулярно, но со временем и поток запчастей стал иссякать, да и интерес к двухэтажной теме стал угасать. Подогреть его попробовали в Будапеште, где на заводе MAVAUT построили двухэтажный городской автобус на базе модели 620. Венгерские конструкторы не скрывали



надежд заинтересовать своим детищем московские власти, но им не суждено было сбыться.

Кузов «пятьдесят четвертого» еще долго ржавел во дворе автобусного парка, превратившись в склад

пустых бутылок и всякого хлама, потом пришло и его время отправиться в металлолом. И вот теперь к нам снова прибыли двухэтажные автобусы из Берлина, потомки героя «Семнадцати мгновений весны».

Салон второго этажаснеобычными четырехместными сидениями

**Салон первого этажа** 



#### 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			

#### ПРОДАЖА ТЕХНИКИ



#### ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ









#### Ремонт грузовиков отечественного и импортного производства в том числе и малолитражных иномарок

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ, ПНЕВМОСИСТЕМА, ХОДОВАЯ ЧАСТЬ, ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА, КПП, РЕДУКТОРА, ДВИГАТЕЛЯ, СВАРОЧНЫЕ РАБОТЫ, ГИДРАВЛИКА

Заключаем договора СПб, Волхонское ш., g. 4, meл.: 8-911-841-8580



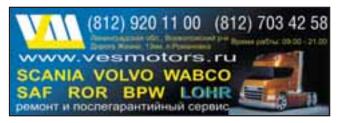




Санкт-Петербург,промзона Шушары, стоянка «Руслан» Тел.: (812) 923-59-49, 373-90-14 e-mail: avtoberg@mail.ru

## ГЛУШИТЕЛИ ТРУБЫ, ХОМУТЫ

r. (812) 380-4024,8-911-730-8840





американского и европейского производства

- Слесарные работы
- Малярно-кузовные работы
- Пескоструйная обработка
- Электрика, воздух, гидравлика
- Сварочные работы

NEW Ремонт китайских грузовиков

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



# ООО "ПТС" ГРУЗОВОЙ СЕРВИС Компьютерная диагностика кап.ремонт двигателей ремонт ходовой части ремонт электрооборудования токарный и сварочный участки























- WABCO

- монт воздушных систем грузовимом и прицепов всех мадок
- ремонт воздушных краков и регулировка на стенде
- монтаж воздушной проводки с нупя
- согласование эмериканской и европейской техники
- переделывание воздушных систем

- компьютерная диагностика ECAS, EBS
- высокое качество и гарантия 1 год
- заключаем договора на обслуживание исправляем последствия прохосо ремонта
- WEBASTO (продажа, установка, ремонт, запчасти) Приглашаем специалистов на работу!

000 "ТехноМоторс Сервис

уп, Фаннсовая, д. 24 т.: 449-89-30, 953-06-93









#### PEMOHT

импортных

ПРИЦЕПОВ BPW, ROR, SAF и др.

ТЯГАЧЕЙ

Volvo, Scania двиготелей, КПП, электрики

ЗАПЧАСТИ



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

E-mail:newcom-spb@mail.ru

















mail@teh-trans.ru



Переоборудование а\м

# **PEMOHT КПП ZF KamA3, IVECO, DAF, MAN 3AПЧАСТИ** т.: (812) 970-65-91









Мурманское ш., 24 ма, вое. Разметелево, у кафе "Торка" т. (812) 716-4788. В(911)722-8429 Скупка битых грузовиков — www.wiiez-rus.sph.ru



#### **000 "NTC" (812) 464-7030**

✓ ремонт прицепов любой сложности✓ токарный и сварочный участки

СПб, пос. Металлострой (6 км от Вантового моста) тел.: 8-911-169-9047









### ТО и ТР грузовых автомобилей и прицепов РЕМОНТ изотермических фургонов

т.: 8-901-305-26-42







#### 000 "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







**Телефон отдела рекламы**(812) <mark>712-22-75</mark>



#### ТУРБОКОМПРЕССОРЫ







#### **АВТОЭКСПЕРТИЗА**



#### СТАРТЕРЫ, ГЕНЕРАТОРЫ, РАДИАТОРЫ









**АВТОСТЕКЛА** 









(812) 373-19-00





#### CLASSIFIED

#### КОЛЕСА, ШИНЫ, ДИСКИ











#### **ЭВАКУАЦИЯ**

#### **ЭВАКУАЦИЯ**



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

Лицензия 
№ 931263 +7(812) 321-0000 

 987-0111







