АВТОТРАК № 1 2013

WWW.AUTOTRUCK-PRESS.RU

ВСЁ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОТРАК

№ 1 ФЕВРАЛЬ 2013

ВЫРУБЛЕННЫЙ ДЛЯ БУДУЩЕГО

FORD ATLAS CONCEPT – ВИДЕНИЕ ПИКАПА БУДУЩЕГО

СТР. 18

СБОР ЗА УТИЛИЗАЦИЮ...

ЧТО ДАЛИ АВТОЛЮБИТЕЛЯМ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ ПЕРЕВОЗЧИКАМ ВСТУПЛЕНИЕ РФ В ВТО И УТИЛИЗАЦИОННЫЙ СБОР

СТР. 30

ТОЧКА ОПОРЫ

НЕБОЛЬШОЙ РАССКАЗ О ТОМ, КАК ПРОИЗВОДЯТСЯ ОСИ BPW ДЛЯ ПРИЦЕПНОЙ ТЕХНИКИ

СТР. 36

ISSN 1812-5107
9 771812 510001 13001

Чем тяжелее, тем интереснее!

Коммерческие автомобили Volkswagen – это самые надёжные члены вашей команды, перед которыми можно ставить амбициозные цели, например, проведение Олимпиады в Сочи. Множество опций, комфорт и эргономика, низкие эксплуатационные расходы. Согласитесь, это – деловой подход.

sochi.ru 2014

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

Коммерческие автомобили

Дополнительная информация – **по телефону информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441** (18+)

Серьёзное финансовое предложение

5% переплата по кредиту и 5% КАСКО

5% переплата по кредиту и 5% КАСКО. Эффективная ставка 5% означает фактическую величину затрат клиента, взявшего кредит по программе кредитования ОАО «Сбербанк России» (далее – «Банк») «Автокредит» на покупку нового автомобиля Crafter Kasten 35 с расчетной розничной ценой 1 000 000 руб. при одновременном предоставлении специальной цены официальными дилерами Volkswagen на приобретаемый с помощью кредитных средств Банка автомобиль, при получении кредита сроком на 16 месяцев и первоначальном взносе за автомобиль 47,3% от стоимости приобретаемого автомобиля. Общие условия кредитования Банка: валюта кредита – рубли РФ; сумма кредита не менее 45 000 рублей, максимальная сумма – 5 млн. рублей, срок кредита от 3 до 60 месяцев. Процентная ставка при сроке от 3 до 12 месяцев составит: 11,5% годовых при первоначальном взносе от 15%, 13,5% годовых при первоначальном взносе от 15% и сроке от 13 до 36 месяцев; процентная ставка при сроке от 37 до 60 месяцев составит: 14,5% годовых при первоначальном взносе от 15%; комиссия за выдачу кредита отсутствует. Досрочное погашение кредита осуществляется без комиссий и возможно в даты, установленные графиком платежей, без ограничения минимальной части досрочно возвращаемого кредита. Обеспечение по кредиту – залог приобретаемого автомобиля. Обязательно страхование от рисков утраты, угона и ущерба в пользу Банка в течение всего срока действия кредитного договора. При погашении кредита через иные кредитные организации и платежные системы может взиматься комиссия за перевод средств. Неустойка за несвоевременное внесение платежа в счет погашения кредита: 0,5% от суммы просроченного платежа за каждый день просрочки с даты, следующей за датой наступления исполнения обязательства, установленной кредитным договором, по дату погашения просроченной задолженности (включительно). Неустойка за несвоевременное возобновление страхования – ставки по кредитному договору, начиная с 31-го дня после окончания действия предыдущего полиса по дату предоставления документов, подтверждающих возобновление страхования (включительно). Для условий, отличных от данной программы кредитования (валюта, срок кредита, первоначальный платеж), характеристики кредита могут отличаться от указанных выше. Подробная информация – в отделениях Банка или по телефону контактного центра ОАО «Сбербанк России». Генеральная лицензия Банка России № 1481 от 30.08.2010, г. Москва, ул. Вавилова, 19, тел.: 8-800-555-55-50 (звонки по России – бесплатно); www.sberbank.ru. Затраты по КАСКО не превышают 5% от стоимости автомобиля – означает фактические затраты покупателя при приобретении полиса КАСКО для нового автомобиля Volkswagen Crafter Kasten, Caddy Kasten, Transporter Kasten, Multivan сроком на 1 год, без ограничения возраста и стажа лиц, допущенных к управлению, на всей территории РФ в ОАО «АльфаСтрахование» (лицензия ФССН СН№ 223977) или СОАО «ВСК» (лицензия ФССН СН№ 062177), для всех вышеперечисленных моделей кроме Volkswagen Caddy в ОСАО «Ингосстрах» (лицензия ФССН СН№ 092877); для моделей Volkswagen Crafter Kasten, Caddy Kasten, Transporter Kasten, Multivan сроком на 1 год, при стаже вождения более 10 лет и возрасте водителя от 32 лет, на всей территории РФ при страховании в ОАО СК «Альянс» (лицензия ФСФР СН№ 029077). Общие условия страхования: полное КАСКО «Угон + Хищение + Ущерб», неагрегатная (неуменьшаемая) страховая сумма, схема возмещения «новое за старое», ремонт у официальных дилеров Volkswagen Коммерческие Автомобили, отсутствие франшизы. Наличие и условия предоставления дополнительных услуг (эвакуация, техническая помощь, аварийный комиссар и пр.) уточняйте у страховщика в вашем регионе. Данные условия действительны для вышеперечисленных страховых компаний, при выборе иной страховой компании условия страхования могут отличаться. При иных условиях заключения договора страхования размер страховой премии может отличаться от заявленного. Страхование в вышеперечисленных страховых компаниях является добровольным, осуществляется по волеизъявлению страхователя и не является обязательным при покупке транспортного средства и/или заключении кредитного договора. Предложение действительно до 31.12.2012 г.

Торговая марка Caddy® является зарегистрированной торговой маркой фирмы Caddie S.A. Используется Volkswagen Коммерческие Автомобили с разрешения Caddie S.A.

Реклама

НАМ ХЛЕБА НЕ НАДО, НАМ ЗРЕЛИЩ ДАВАЙ!

Нам хлеба не надо, нам зрелищ давай!

Увы, это как раз не тот случай, когда постоянство — признак порядочности. В нашем случае такое постоянство говорит о глубоком системном заболевании государства, которым правят «веселые ребята». Главная проблема в том, что «веселятся» меньше процента от общего количества «дорогих россиян», остальной «пипл» просто «хавает» то, что ему «впаривают»! Извиняюсь за сленг, но таковы реалии нашей жизни, где шансон, Михайлов и Ко не сходят с телевизоров. Нам хлеба не надо, нам зрелищ давай!

Вот с этим проблем нет вообще. Пресловутые Олимпийские игры в субтропиках нашей стране уже обошлись в астрономическую цифру, которая с лихвой (в несколько раз) уже перекрыла бюджет, выделенный для постройки спортивных объектов «под ноль». Даже САМ не скрывал своего удивления, когда узнал, что строительство объекта, оцененное два года назад в «каких-то» 1,5 млрд руб., вдруг увеличилось в 6 раз. А конца строительства еще не видно! Судя по всему, ученики превзошли своих учителей в умении воровать и отмывать деньги — рыжие отдыхают!

Другое зрелище, грозящее россиянам — Чемпионат мира по футболу! Здесь все только начинается. Я имею в виду — воровство. Но масштабы тоже впечатляют. Структуры Миши Прохорова, подвязавшиеся строить стадион Зенит в Питере, объявили цену за него в 1,2 млрд евро. Это притом, что за самый дорогой и самый первоклассный свой стадион украинцы заплатили «всего» 600 млн евро. А в незалежной тоже умеют присваивать не только свое, но и чужое!

Одно из последних чудес безмозглости (в масштабе государства) чиновников — новая развязка Ленинградского шоссе и МКАД. Потрачены миллиарды рублей, а пробки на «ленинградке» не уменьшились ни на метр. Ведь и ежу было понятно, что пробка в этом месте — следствие «бутылочного горлышка» в Химках, но никак не отсутствие 4-х уровневой развязки. Деньги попилили — сейчас придумают 6-ти уровневую развязку там же!

К чему мы это? Может зрелищ хватит, Вова! Дорог нормальных хотим!

СОДЕРЖАНИЕ

События и факты	4	Новости
Нулевые страсти	12	Закон и человек
Вырубленный для будущего	18	Новинка
Последний километр	22	Перевозки
Сбор за утилизацию...	30	Рынок
Точка опоры	36	Технология
Диогенов приют	46	Спецтехника
На бездорожье и в непогоду	54	Эксплуатация
Мой опять встал	62	Встречи на дорогах
Volvo Trucks лидирует...	64	Технологии
Российского разлива	68	Компоненты
Анекдоты	74	Юмор

АВТОТРАК

№ 1 ФЕВРАЛЬ 2013

СТР. 18

СТР. 22

СТР. 30

СТР.36

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР:
Дмитрий Жигульский
(495) 796-8384
dskiy@mail.ru

КОММЕРЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР:
Феликс Бекерман

ОБОЗРЕВАТЕЛИ:
Алексей Мошков
Андрей Карасёв
Владимир Чехута

ДИЗАЙН И ВЕРСТКА:
Юлия Гольцева

ОФИС:
(499) 209 37 92
info@autotruck-press.ru

РЕКЛАМНЫЙ ОТДЕЛ:
(495) 749-4550
reklama@autotruck-press.ru

РАСПРОСТРАНЕНИЕ:
(495) 749-4550
distributor@autotruck-press.ru

АДРЕС ДЛЯ КОРРЕСПОНДЕНЦИИ:
119633, Москва, а/я 117, журнал «Автотрак»
info@autotruck-press.ru

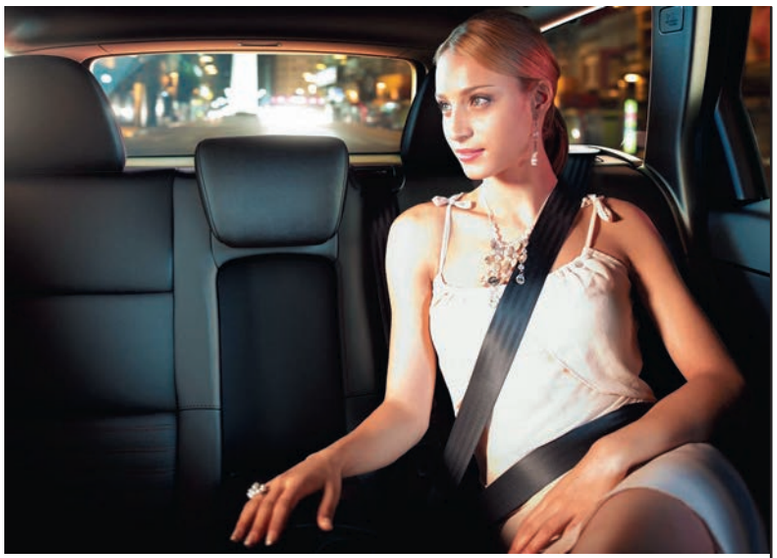
WWW.AUTOTRUCK-PRESS.RU

Журнал зарегистрирован в Комитете РФ по печати:
свидетельство № 77-3368 от 10.05.2000 г.
Тираж 15 000 экз.
Перепечатка материалов, представленных
в журнале «Автотрак», допускается только
с разрешения редакции.

ПОДПИСАТЬСЯ на журнал «Автотрак» можно в любом отделении связи РФ и стран СНГ.
Подписные индексы: 81170 – в каталоге «Газеты и журналы» агентства «Роспечать», 12431 и 12432 – в каталоге российской прессы «Почта России»

СТР. 54

Штраф за непристегнутый ремень планируют увеличить в два раза



Госдума приняла в первом чтении законопроект, увеличивающий штраф за непристегнутый ремень безопасности. Согласно документу, за данное нарушение ПДД водителей будут штрафовать на тысячу рублей вместо прежних 500 рублей.

Поправки в Кодекс РФ об административных правонарушениях также касаются перевозки людей вне кабины автомобиля, трактора, на грузовом прицепе, в прицепе-даче, в кузове грузового мотоцикла. За подобные нарушения предлагается карать штрафом в размере от 1 тысячи до 1,2 тысячи рублей (сейчас – от 500 до 700 рублей).

РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ С РАЗГРУЗКОЙ САМОСВАЛЬНЫХ ПОЛУПРИЦЕПОВ

Завод Grunwald представляет новую опцию для самосвальных полуприцепов — вкладку внутрь кузова из полимерного материала Okuslide производства компании Okulen. Эта опция призвана решить практически все проблемы, возникающие при разгрузке самосвальных полуприцепов в любое время года.

Материал Okuslide Premium Blue, из которого изготовлена вкладка, обладает рядом особых физических свойств, которые позволяют ему получить ряд преимуществ перед стальной или алюминиевой поверхностью:

— отличное скольжение груза позволяет легко и быстро осуществить разгрузку любых сыпучих материалов. При плюсовой температуре на испытаниях была показана более чем троекратная экономия времени на разгрузку;

— материал устойчив к примерзанию груза — это позволит работать при минусовых температурах, не прибегая к принудительной выгрузке с помощью погрузчиков или экскаваторов;

— благодаря быстрому сползанию груза и отсутствию залипания сводится практически к нулю риск опрокидывания полуприцепа, так как угол подъема кузова, необходимый для полного схода груза, меньше обычного;

— материал стоек к истиранию и долговечен, кроме того, вкладка может быть заменена в течение срока службы полуприцепа.

На заводе Grunwald при монтаже вкладки используется материал Okuslide максимально возможной толщины. Полуприцеп с такой вкладкой может работать с фракцией породы до двухсот миллиметров в диаметре.

Высокая экономическая эффективность такой опции очевидна: расширяются эксплуатационные возможности, повышается эффективность эксплуатации за счет сокращения времени, необходимого для осуществления выгрузки, увеличивается срок службы техники.

реклама ЗАО "Вольво Восток"

Флагманская мощь и до 10% экономии топлива.
Читайте 10 ГЛАВНЫХ НОВОСТЕЙ на www.volvotrucks.ru/fh

НОВЫЙ VOLVO FH16

VOLVO

Volvo Trucks. Создавая будущее

КАМАЗ — практичный hi-tech

В конце 2013 года «КАМАЗ» выпустит опытную партию магистральных тягачей КАМАЗ-5490, созданных в кооперации с Daimler.
Первые образцы автомобилей, предназначенных для перевозки грузов на большие расстояния, сейчас проходят тестирование. В них частично используются компоненты Daimler — мосты, двигатели, каркас кабины Axor. Большое внимание уделяется топливной экономичности и безопасности.
Одновременно с этим готовится новая линия серийных автомобилей, которая будет выпущена к 2016 году. Они получат совершенно новые компоненты. Штамповка и сварка кабин различных модификаций с увеличенным спальным местом будут осуществляться на «КАМАЗе», элементами интерьера и экстерьера займутся поставщики. Двигатели мощностью до 500 л.с. системы Common Rail, новая климатическая установка, электронная система с бортовой диагностикой, медиасистема, разработанная совместно с Intel, — все это совсем скоро войдет в стандартную камазовскую комплектацию.
Новая продукция при высоких потребительских свойствах сохранит конкурентную и вполне демократичную цену. Линейка автомобилей 2016 года станет переходным этапом на пути к революционным изменениям «КАМАЗа», ожидаемым в 2020 году.

Завод Volvo Group в Калуге произвел 10 000-й грузовой автомобиль Volvo

24 января 2013 года на заводе Volvo Group в Калуге был поставлен на линию 10000-й грузовой автомобиль. Седельный тягач Volvo FH с колесной формулой 4x2, 13-литровым двигателем и 400 л.с. под капотом стал отличным подарком к четырехлетию завода.
19 января 2013 года завод Volvo Group в Калуге отметил свое четырехлетие со дня основания. И менее чем через неделю, 24 января, с конвейера завода сошел седельный тягач Volvo FH под порядковым номером 10000. Юбилейный автомобиль отправится автоперевозчику Челябинской области – компании «ЕманТрансАвто».
Калужский завод – самое современное производственное предприятие Volvo Trucks. В основе всех процессов лежит соответствие стандартам качества, принятым в Volvo Group. Более 700 сотрудников ежедневно обеспечивают качество продукции, совершенно не отличающейся от аналогичной, производимой на заводах Группы в Генте и Гетеборге.
80% продукции, производимой сегодня заводом, является нестандартной и адаптируется под потребности клиентов. В ближайшем будущем перед заводом стоит задача по запуску нового продукта – обновленного модельного ряда семейства FH, что позволит российским перевозчикам сделать свой бизнес эффективнее, а нелегкий труд водителя продуктивнее и комфортабельнее.

Продажи Volkswagen Коммерческие автомобили в 2012 году достигли рекордных показателей

Объем продаж коммерческих автомобилей Volkswagen в 2012 году достиг рекордных показателей за всю историю существования марки. По всему миру было продано 550,4 тыс. легких коммерческих автомобилей, это на 4,1% больше, чем в предыдущем году (528,9 тыс. а/м в 2011 году).

В России количество проданных автомобилей марки Volkswagen Коммерческие автомобили увеличилось на 31%, до 16,1 тыс. (2011 г. — 12,3 тыс.). Поставки Amarok составили 3,1 тыс. единиц (2011 г. — 1,7 тыс.), рост 79,4%. Продажи Crafter выросли на 7,3%, таким образом, 2,3 тыс. единиц было передано покупателям (2011 г. — 2,1 тыс.). Уровень продаж автомобилей семейства Volkswagen T5 в России повысился на 34,3%, и составил 7,2 тыс. (2011 г. — 5,4 тыс.). Продажи моделей Caddy выросли на 14%, и составили 3,5 тыс. автомобилей (2011 г. — 3,1 тыс.).

В целом количество проданных автомобилей в Европе уменьшилось на 0,1%, до 326 тыс. (2011 г. — 326, 3 тыс.). В Западной Европе покупателям было передано 284,3 тыс. автомобилей, отмечено снижение объемов продаж на 1,8% (2011 г. — 289,8 тыс.).

В Германии число реализованных автомобилей уменьшилось на 1,6%, до 123,1 тыс. (2011 г. — 125 200 тыс.). В Восточной Европе было продано 41,7 тыс. моделей марки, рост составил 14,2% (2011 г. — 36,5 тыс.).

В Южной Америке количество проданных автомобилей выросло на 7,9%, и достигло отметки в 148,1 тыс. (2011 г. — 137,3 тыс.).

В Африке марке Volkswagen Коммерческие автомобили удалось увеличить объемы продаж на 17,7% и добиться показателя в 19,7 тыс.

В Азиатско-Тихоокеанском регионе было продано 19 тыс. автомобилей, рост составил 61,9%.

Владельцев фур заставят платить за испорченные дороги

Подмосковные власти хотят обязать владельцев большегрузного транспорта возмещать ущерб, нанесенный дорожному покрытию областных автотрасс. Такая норма начнет действовать в регионе в апреле текущего года.

«В весенний период 2013 года предлагается установить на период с 1 апреля до 31 апреля 2013 года временное ограничение движения по автодорогам Московской области транспортных средств с грузом или без груза, нагрузки на ось которых превышают предельно допустимые. Эта цифра (допустимая нагрузка на ось) определяется исходя из состояния сети дорог, поэтому она может быть различная на разных дорогах — от трех тонн или шести тонн на ось. Состояние дорог определяет специалист», — рассказал заместитель председателя правительства Московской области Анатолий Насонов. В том случае, если у грузовиков будут превышены допустимые нагрузки на ось, то владельцу придется отказаться от поездок по области или получить соответствующее разрешение на проезд в главном управлении дорожного хозяйства Московской области, оплатив ущерб заранее.

«Если дорога не пропускает нагрузку (на ось) или на грани, то, конечно, можно разрешить этот провоз, потому что бывают всякие ситуации, и жизнь остановить нельзя. Но при этом будет подсчитано, какой ущерб будет нанесен покрытию, и если этот грузоотправитель согласен с этим, можно ему разрешить», — пояснил чиновник. По его словам, контролировать передвижение грузовиков по области будут сотрудники ГИБДД на стационарных и передвижных постах. Насонов также напомнил, что ограничение на передвижения не коснется тех перевозчиков, которые транспортируют продукты питания, гуманитарную помощь и другие социально важные грузы.

Volvo Dynamic Steering – революционная система легкого и удобного управления транспортом

Всего через пару месяцев после выхода новой серии FH компания Volvo Trucks представляет еще одну технологическую новинку мирового класса. Volvo Dynamic Steering сочетает классическую систему рулевого управления с гидроусилителем и встроенный в рулевой механизм электродвигатель, адаптирующийся к условиям движения. Такое сочетание повышает точность управления, делая работу водителя грузовика более безопасной, удобной и приятной.

Примыкающий к рулевому валу электродвигатель с электронным блоком управления является новой технологической разработкой для системы Volvo Dynamic Steering. Электродвигатель функционирует совместно с гидроусилителем рулевого управления и развивает максимальный крутящий момент до 25 Нм. Его работа регулируется модулем электронного управления несколько тысяч раз в секунду.

«Задача электродвигателя – обеспечить идеальную управляемость в течение всего процесса вождения. Например, когда по показаниям датчиков система определяет, что водитель собрался двигаться по прямой, она автоматически подстраивает работу усилителя так, чтобы неровности и дефекты дорожного покрытия не передавались на рулевое колесо, – рассказывает менеджер проекта Volvo Dynamic Steering Густав Неандер. – Благодаря электродвигателю грузовым автомобилем исключительно легко управлять на низких скоростях».

«Почти сорок процентов водителей крупнотоннажных автомобилей еженедельно жалуются на боли в спине, шее, плечах или руках. Наша улучшенная система управления позволяет снять с водителя часть физической нагрузки, что должно помочь в решении данной проблемы, – объясняет Густав Неандер. – Система Volvo Dynamic Steering поднимает процесс управления грузовыми транспортными средствами на совершенно новый уровень. Эта технология делает вождение более контролируемым и менее напряженным для водителя».

Новый знак «Фотовидеофиксация» начнут устанавливать с середины года

Председатель правительства Дмитрий Медведев подписал постановление, которое вносит изменения в Правила дорожного движения. В частности, документом предусмотрено введение с середины года нового дорожного знака, а также соответствующей дорожной разметки. Сам знак пока не утвержден.

Знак «Фотовидеофиксация» и разметка будут информировать водителей, что «в зоне действия знака, с которым они применены, либо на данном участке дороги может осуществляться фиксация административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото-, киносъемки и видеозаписи, или средствами фото-, киносъемки и видеозаписи».

В справке к документу отмечается, что разметка может применяться как для дублирования соответствующего знака, так и самостоятельно — в случаях, когда особые правила движения обусловлены категорией дороги или ее местоположением.

Поскольку знак и разметка новые, проекты соответствующих стандартов направлены на согласование членам технического комитета «Безопасность дорожного движения». Постановление вступает в силу с 1 июля текущего года.

«Группа ГАЗ» представила автомобиль «ГАЗель БИЗНЕС» с битопливным двигателем

Президент «Группы ГАЗ» Бу Андерссон передал в опытную эксплуатацию первые десять предсерийных автомобилей «ГАЗель БИЗНЕС» с битопливными двигателями УМЗ, работающими на бензине и сжатом природном газе (compressed natural gas, CNG), первому заказчику — компании «Газэнергосеть — Нижний Новгород». «ГАЗель БИЗНЕС CNG» сертифицирована и получила Одобрение типа транспортного средства в конце 2012 года. Все узлы и компоненты газовой системы автомобиля сертифицированы в соответствии с правилами Европейской экономической комиссии ООН № 110. В рамках подготовки автомобилей особое внимание уделялось надежности и безопасности газобалонного оборудования.

Поставщиком комплекта газового оборудования является итальянская компания OMVL — один из мировых лидеров в производстве газовых систем. Автомобиль оснащен единым блоком управления двигателем (бензин + газ), который обеспечивает плавность переключения между двумя видами топлива, а также поддерживает оптимальное соотношение воздуха и газа в горючей смеси. В составе автомобиля — четыре газовых баллона объемом 53,4 л с максимальным рабочим давлением 200 атм. Запас хода автомобиля на газовом топливе составляет 300 км. Предсерийные партии автомобилей, включая первые десять, передаются в опытную эксплуатацию клиентам, уже имеющим опыт работы с транспортом на газомоторном топливе. Информация, полученная от потребителей в ходе опытной эксплуатации, будет использоваться для дальнейшего совершенствования и доработки автомобилей. Старт серийного производства автомобилей «ГАЗель БИЗНЕС CNG» намечен на осень 2013 года.

Scania поставит 709 автобусов для Олимпиады 2014 года

Компания Scania, поставщик Игр 2014 года в Сочи в категории «Автобусы», совместно с предприятием «Русские Автобусы – Группа ГАЗ» заключила контракты на поставку 709 автобусов на шасси Scania. Автобусы предназначены для транспортного обслуживания гостей Игр и спортсменов в период проведения XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 в г. Сочи.

Компании «Скания-Русь» и «Русские Автобусы – Группа ГАЗ» начали совместную подготовку к олимпийскому проекту в 2010 году. За это время были разработаны новые модификации автобусов марки «ГОЛАЗ» на шасси Scania: автобус большого класса ГОЛАЗ-5251 «Вояж», особо большого класса ГОЛАЗ-6228 и туристический автобус ГОЛАЗ-52911 «Круиз». В период с февраля по июль 2012 г. в несколько этапов были проведены масштабные испытания этих автобусов на олимпийских маршрутах г. Сочи. Результаты эксплуатационных испытаний послужили основой для определения необходимых потребительских характеристик пассажирского транспорта, разработки и формирования маршрутов на время Игр, оценки эффективности маршрутной сети.

В рамках олимпийского проекта все автобусы будут изготовлены на шасси Scania с двигателями экологического стандарта Euro-4 и Euro-5 с роботизированной коробкой передач Scania Opticruise в специальной комплектации.

Автобусы будут поставлены до конца 2013 года предприятию ГУП «Мострансавто», которое станет основным транспортным оператором во время Игр 2014 года. Автобусы будут обслуживать магистральные перевозки между олимпийскими объектами и другими объектами инфраструктуры региона.

MAN запускает производство в России

Немецкий производитель тяжелой техники MAN рассчитывает до конца июня 2013 года запустить производство грузовиков в Санкт-Петербурге, сообщил генеральный директор ООО «МАН Трак энд Бас Продакшн Рус» Томас Шнайдерхайнце.

«Мы сейчас на финишной прямой и находимся в стадии получения лицензии на осуществление опасного производства. В этом году мы точно его запустим. Рассчитываем, что до конца июня. И будем наращивать производство», – сказал он. Глава компании отметил, что в декабре прошлого года была получена лицензия на ввод производственного комплекса в эксплуатацию. Завод уже работает в тестовом режиме. «Это один грузовик в сутки, просто для отшлифовки процессов и работы специалистов. Продажи у нас, конечно, еще не начались», – сказал Шнайдерхайнце. Он отметил, что компания продолжает рассматривать и другие потенциальные площадки под производство в России. «Россия для нас занимает второе место после Германии по объемам продаж. Конечно, мы смотрим площадки, в том числе и рядом с уже существующей», – пояснил он.

Bridgestone вернет на рынок грузовые шины бренда Dayton

Грузовые шины Dayton, выпуск которых подразделение Bridgestone Americas прекратило в 2011 году, вновь возвращаются на рынок. Компания собирается выпустить шины Dayton в 18 размерах — для управляемой и для ведущей оси, а также для трейлеров. В официальном заявлении Bridgestone говорится следующее: «Bridgestone Commercial Solutions возвращает на рынок грузовые шины средней грузоподъемности бренда Dayton, обращаясь к той же линии продукции, которая выпускалась перед остановкой производства в 2011 году. Bridgestone будет расширять, изменять и улучшать предлагаемую продукцию с учетом требований рынка». Пересмотренная линия Dayton включает размеры 11R22.5, 11R24.5, 295/75R22.5 и 285/75R24.5. Все они являются 14-слойными. Предполагается также, что линия может включать несколько новинок или рисунков протектора от других радиальных шин Bridgestone, производство которых прекращено.

По КАСКО будут платить в полном объеме

Верховный суд обязал страховщиков выплачивать компенсацию за ущерб по КАСКО в полном объеме, без учета износа деталей.

В соответствии с Гражданским кодексом, как утверждает Верховный суд, возмещению подлежат расходы, которые страхователь заплатил для восстановления нарушенного права. И его право должно быть восстановлено в полном объеме. Соответственно, в страховой выплате учитываться износ запчастей не должен.

Также Верховный суд решил, что страховая компания не может отказать клиенту в выплате по КАСКО, если за рулем в момент аварии находился водитель, не вписанный в полис. Обстоятельства, освобождающие страховщика от выплаты, предусмотрены статьями 961, 963, 964 Гражданского кодекса. Такого основания, как отсутствие водителя в полисе, ни в Гражданском кодексе, ни в каких-либо других законах, нет. Поэтому Верховный суд посчитал, что страховщики не имеют никаких оснований для таких отказов.

Новый полуприцеп борт-штора с кониками от Grunwald

Выпущен шторно-бортовой полуприцеп Grunwald с отверстиями под коники и высотой седельно-сцепного устройства 1400 мм.

Отверстия под коники реализованы с использованием системы VarioSAVE®. Данная система предусматривает наличие как минимум четырех поперечных рядов по 11 отверстий для установки коников – итого 44 отверстия и множество различных вариантов размещения коников. В комплекте прилагаются стальные оцинкованные коники 72х72 мм длиной 150 см. На раме полуприцепа установлены специальные транспортировочные кронштейны для коников.

Такое размещение отверстий под коники обеспечивает гибкость эксплуатации полуприцепа. Появляется возможность изменить расположение коников и перевозить металлопрокат и паллетный груз одновременно, или различные виды металлопроката не смешивая их. Одной из конструктивных особенностей системы VarioSAVE® является возможность использовать отверстия для коников в качестве дополнительных колец для фиксации груза.

Новая дополнительная опция доступна для всех модификаций бортовых, тентовых, шторно-бортовых и шторных полуприцепов Grunwald.

Все выше, и выше...

Резкий скачок цен на АЗС, который организовали нефтяные компании во второй половине января, прошел незамеченным не только для антимонопольных органов, но и для СМИ.

По данным Московской топливной ассоциации, средняя цена литра дизельного топлива с 21 по 25 января выросла на 30 копеек (до 32,94 рубля), бензина Аи-92 – на 24 копейки (до 28,94 рубля), Аи-95 – на 23 копейки (до 31,63 рубля). Таким образом, цена топлива в Москве выросла почти на 1%. Это особенно впечатляет, если вспомнить, что за весь прошлый год прирост составил 7%! А в частности, цена дизельного топлива в столице уже вплотную приблизилась к отметке 33 рубля за литр.

Характерно, что именно в момент этого ценового скачка заместитель главы ФАС Анатолий Голомолзин в ходе круглого стола «Рост цен на бензин и дизельное топливо: прогнозы специалистов» сообщал журналистам, что ситуация на топливном рынке стабильная.

А в Минэнерго, напомним, уже пообещали буквально к будущему лету доставить незабываемое удовольствие «сирым и убогим» нефтяникам – подготовить соответствующие поправки в закон «Об обороте нефти и нефтепродуктов в РФ».

Напомним читателю, что реальная прибыльность нефтяного бизнеса в России никогда не падала ниже 25%. Для справки заметим, что в строительстве сейчас она не превышает 15%, в продуктовой розничной торговле – 8%, а в сотовой – 3%! И ничего, работают как-то люди, развивают бизнесы свои, платят налоги-зарплаты... А для нефтяников 25% прибыли, надо полагать, уже не деньги.

Замминистра энергетики Павел Федоров в одном из своих интервью, помнится, нарисовал прямо-таки душераздирающую картину мытарств несчастных нефтяников по просторам России, цитируем: «С одной стороны, из-за требований антимонопольного законодательства они вынуждены снижать цены на нефтепродукты, с другой стороны, из-за специфики законодательства компании получают дополнительные начисления от налоговиков». Интересность данной ситуации в том, что сами нефтяные монополисты совершенно ни на что не жалуются, качают себе нефть из земли и денежки из карманов отечественных автомобилистов, и прекрасно себя чувствуют, исподволь повышая и повышая цены на топливо.

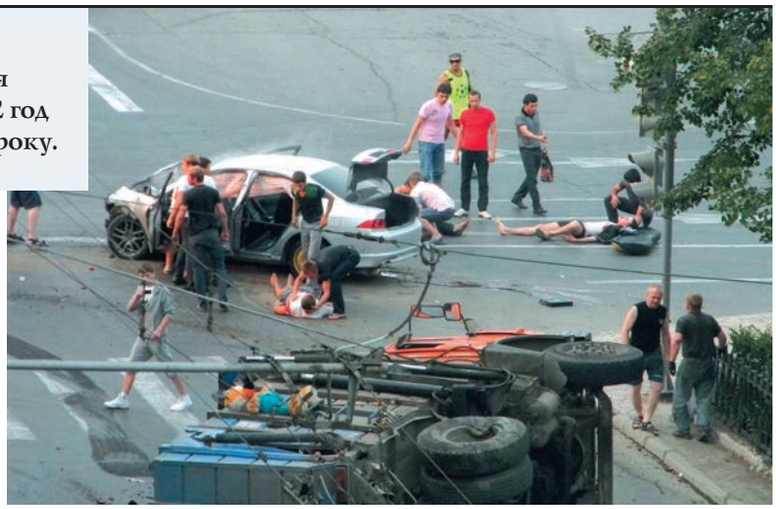
А эксперты топливного рынка для маскировки банальной жажды наживы нефтяных монополистов все подпускают тумана «объективности». Мол, все происходит из-за инфляции, повышения акцизов на топливо класса Euro-3, выпуск которого, к слову сказать, на многих НПЗ уже заменили топливом Euro-4! Но самый внушительный аргумент для придания видимости неизбежности роста розничных цен звучит вообще феерично: «из-за роста оптовых цен на топливо»!

Интересно, какие такие инопланетяне поднимают нам оптовые цены?! И мы, конечно, верим, что это они, проклятые, а совсем не «белые и пушистые» топ-менеджеры нефтяных компаний-монополистов задирают цену топлива в стране, способствуя еще и разгону инфляции в стране! Для компенсации которой, в свою очередь, повышаются цены на АЗС и... так далее по замкнутому кругу.

Так или иначе, но те самые «аналитики нефтяного рынка» тем временем уже морально готовят общественность к росту цен на топливо «на 2,5 рубля как минимум» до конца года. Очередному витку «дойки» кошельков автовладельцев старт дан. Ура, товарищи! ■

ГАИ отчиталась

Итоги года прошедшего ГИБДД России традиционно подводит где-то в конце января года нового. Вот и с количеством ДТП за 2012 год полицейские определились к привычному сроку.



За год ДТП с пострадавшими в них людьми полицейские насчитали 203597 штук. Это на 1,9% больше, чем в 2011 году, который, в свою очередь, побил рекорд года 2010-го.

Зато, судя по полицейским данным, ситуация с количеством погибших у нас в стране достигла некоего «уровня насыщения». Число трупов, появляющееся на дорогах страны, фактически стабилизировалось. За прошлый год в авариях погибло почти 28000 человек, что всего лишь на 0,1% больше, чем в 2011 году. Раненых при этом оказалось 258618 человек, что соответствует росту в 2,7%. Характерно, что 2012 год был завершающим для шестилетней ФЦП «Безопасность дорожного движения». Напомним, что ее целью было сокращение числа погибших на дорогах с 35000 в момент ее старта до 23000 к 2012 году. Как видим, вместо 12000 ежегодно спасаемых «по плану» жизней уже который год получается почти вдвое меньше. Каждый год «недобор» по 5000, увы, несмотря на более чем 52 млрд рублей, потраченных бюджетом на данную ФЦП. И никто, как мы знаем, ни с кого не спросил: почему, собственно, деньги налогоплательщиков не спасли этих самых налогоплательщиков?

Еще, кстати, напомним, что на следующую аналогичную ФЦП, уже на следующие шесть лет, планируется потратить почти вдвое больше – 100 млрд. Не удивимся, что и в 2018 году, когда уже вторая ФЦП «Безопасность дорожного движения» не даст запланированных результатов, ни с каких министров-чиновников-дорожников никто не спросит об эффективности потраченных средств.

С помощью полицейской статистики аварий можно легко и просто составить собственное, но совершенно объективное мнение об истинной ценности всевозможных законодательных инициатив и модернизаций, бывших или ставших в последнее время крайне модными.

Возьмем, к примеру, пресловутый техосмотр. Кто не помнит, как пугали нас в свое время приверженцы «гаишного» техосмотра катастрофическим ростом аварий из-за непроконтролированного полицейскими технического состояния авто? И что мы видим на практике: за 2012 год из-за технических проблем машин произошло 1028 ДТП, что даже чуть меньше (на 0,3%), чем в 2011 году. То есть примерно столько же, сколько и всегда, – около 0,5% от всех аварий. И это притом, что сейчас полисы ОСАГО, судя по сообщениям СМИ, продаются страховщиками прямо в комплекте с диагностическими картами ТО! Что еще раз подтверждает уже навязшую на зубах истину: обязательный техосмотр абсолютно никакого отношения к аварийности на дорогах не имеет. Это просто еще одна паразитирующая на кошельках миллионов автовладельцев страны «доилка»! Правда, почему-то в авариях из-за неисправных машин погибло на 21% больше людей (282 человека). Зачем эти несчастные садились в разваливающиеся на ходу «помойки»?! Где был инстинкт самосохранения?!

Еще одна крайне популярная в среде разнокалиберных политиков и прочих медийных чиновников тема – непримиримая борьба с пьянством за рулем. Послушать метающих антиалкогольные громы деятелей, так сразу кажется, что, кроме пьяных аварий, на дорогах нашей страны и проблем-то не осталось. А если глянуть на сухие цифры гаишной статистики, то сразу виден истинный масштаб проблемы: 12,8 тыс. аварий, 2,1 тыс. погибших (ровно столько же, что и годом ранее!), доля среди всех ДТП – всего 7,2%. Для сравнения: из-за неудовлетворительного состояния дорог за 2012 год произошло 42,7 тыс. аварий (21% среди всех ДТП, втрое больше, чем по вине «признанных пьяными»)! И погибло в них почти 7 тыс. человек...

Спрашивается, где разгромные заявления в прессе по этому поводу?! Где куча законодательных инициатив, кардинально ужесточающих санкции виновникам «неудовлетворительного состояния дорог», а?

Все объясняется просто: «пьяная тема» и прочие медийные поводы – отличный способ для увода общественного мнения от главных причин смертности на дорогах. ■

Горе от ума

Любая Дума важна стране и обязана решать вопросы с масштабом, не уступающим Госдуме. Поэтому, когда основная Дума страны заслужила переименование в «дуру», региональные законодатели отважились поучаствовать в состязании на скорейшее получение соответствующего титула и для себя.

Быстрее других среагировала столица, и депутаты, умело рассмотрев и стремительно одобрив поправки в московский городской КоАП, обыграли остальную страну, убедительно вырвавшись вперед и получив возможность примерить на себя новое название – Мосгордура.

Чтобы никто не усомнился в их интеллектуальном соответствии, депутаты придумали новые штрафы для водителей, предусматривающие наказания даже за действия, совершенные в отношении будущих намерений власти. Презумпция виновности, протяженная во времени и карающая за то, чего нет и будет неизвестно когда, штрафуется на сумму от 1000 до 2500 рублей – для физических лиц, от 10000 до 25000 рублей – для должностных лиц и от 100000 до 200000 рублей – для юридических лиц. Чтобы так масштабно нахулиганить, водителю достаточно поставить свой автомобиль на то место, где муниципалитет запланировал в обозримом будущем устроить газон. Джордж Буш-младший, когда еще не был президентом, но уже руководил фирмой, как-то издал приказ с требованием всем сотрудникам предоставить ему список предполагаемых ошибок в работе. Наказывать он никого не собирался, но планировал исправить ошибки до момента их совершения. Мосгордума вполне может рассматривать себя как колыбель будущих президентов России и потому логично упражняется в сопоставимом русле, но с одним примечательным отличием – сразу замахиваясь на наказание. Буш в итоге президентом стал...

Чтобы конкуренты из других Дум не отобрали у москвичей пальму первенства и не оспаривали статус дуры, кроме наказаний за попрание несуществующих газонов депутаты запланировали кары за стряхивание снега с машины на асфальт: от 3000 до 4000 рублей – для физических лиц, 40000 рублей – для должностных лиц и 300000 рублей – для юридических лиц.

А для тех, кто ошибочно предположит, что данных намерений все же маловато для полного переименования законодательного органа Москвы, депутаты придумали штраф за смену колеса в неположенном месте: от 3000 до 5000 рублей – для физических лиц, от 15000 до 20000 рублей – для должностных лиц и от 100000 до 200000 рублей – для юридических лиц. Поскольку положенных мест для действий с пробитой шиной не существует (не путайте с местом для ремонта самой шины), то любая попытка продолжить поездку без эвакуатора обойдется дороже этого самого эвакуатора.

При этом Мосгордура не собирается привлекать для регистрации наших прегрешений полицейских или иных лиц, способных к диалогу. Назначать нас виноватыми поручат системам фото- и видеофиксации, заведомо выведенным из-под действия Конституции и в одностороннем порядке лишившим нас действия ст. 49 о презумпции невиновности. Протоколов не будет, будет сразу квитанция за несуществующий газон или пробитое колесо. В сочетании с грядущей балльной системой одна зима в Москве избавит город от водителей и машин, и наконец-то мы получим долгожданный порядок на дорогах, как в Северной Корее, где ездить по улицам имеют право только черные машины с зашторенными окнами. Но в той Корее и ситуация пострашней, и Дума свирепей. Так что наша городская дурочка на подобном фоне еще оставляет надежду перемещаться хоть и пешком, но по своему усмотрению, а не строем и по приказу взводного. ■

Меркантильная любовь

Не будет наша армия воевать на итальянских броневиках Iveco LMV («Рысь»), не начнут наши офицеры щеголять личным оружием американцев — пистолетами Beretta-92, не поедут наши солдаты на грузовиках MAN HX77, не случатся в армии топливозаправщики на шасси Volvo FMX, не получит наш флот вертолетоносцы Mistral! Ленд-лиз отменяется!

Во всяком случае, в мирное время, поскольку новый министр обороны – новая доктрина. Сергей Шойгу не одобрил все эти иноземные закупки, а эксперты поддакнули, назвав переход на чужую технику одиозным. Но напрямую новый министр запрещать «заграницу» не стал, отметив, что предполагаемого к закупке и производству количества будет достаточно. Мы честно выполним контрактные обязательства, смастерив 1775 LMV, и лишь после этого вернемся к своему разбитому корыту. Ведь Iveco LMV появились в нашей армии неспроста. Они имеют противоминную защиту, чем и отличаются от наших аналогов. Но лукавство прежнего руководства министерства в том, что отечественным производителям никто и не ставил такую задачу и лишь поэтому наши «Тигры» не защищают людей в случае подрыва на фугасе. А итальянцы, хоть и не особо справились с общей защитой экипажа, минному противодействию внимание уделили. Оскорбленные несправедливостью, наши инженеры очень быстро кинулись в нужную сторону и в результате кипучей работы создали необходимую защиту от подрыва уже существующих образцов, а заодно еще раз напомнили о разработках прежних лет («Волк», «Медведь»). На самом деле лучше нас в этой теме никто не соображает. Мы опережаем мир в вопросах скрытого и открытого бронирования и очень неплохо разбираемся в противоминной защите. Но когда нет спроса, очень тяжело инициировать предложение. Кстати, как только МО упрекнуло «Тигр» в иностранном двигателе Cummins, машина тут же получила под капот ЯМЗ.

С Mistral все сложней. Каждый десантный вертолетоносец стоит столько, что вопрос его закупки – выше компетенции министерства обороны. Это уже правительственный уровень с геополитическим подтекстом. Как только мы кивнули головой по поводу первого Mistral, «Renault» согласилась купить 25% «АвтоВАЗа». А когда мы демонстративно обозначили маневр уклонения, «Renault» передумала и зажала обещанный миллиард долларов за 25% акций автозавода. Мы тут же с новой силой захотели себе вертолетоносец, а «Renault» тут же вцепилась в акции тольяттинского автогиганта. После чего мы захотели себе второй такой же пароход, а «Renault» изъявил желание докупить еще 25%. Теперь французы нежно прижимают к груди и акции, и голландское СП, владеющее заводом, и мы можем начинать потихоньку разочаровываться в Mistral и хотеть что-нибудь другое. Хотя при отсутствии внятной военно-морской стратегии покупать любые корабли еще рано. Желательно для начала ответить на вопрос, зачем стране флот, какие перед ним стоят задачи, и только потом что-либо строить и приобретать.

А вот с пистолетами для господ офицеров еще сложнее. ПМ, будучи по конструкции оружием не армейским, а полицейским, годится лишь для одной почетной задачи – застрелиться. А с Beretta можно было бы немного повоевать. Хотя в современной войне личное оружие офицера – автомат, но и итальянский пистолет мог бы пригодиться. А тем временем в Москве неожиданно возник завод, выпускающий австрийские Glock... Но и они оружие полиции, а не армии...

Зато хоть наши солдаты поедут по минным полям Отчизны не в слабоватых итальянских машинах, а в возмужавших от конструкторской обиды отечественных. Либо по-прежнему в кузове грузовика и вообще без защиты... ■

Нулевые страсти

Страсти вокруг антинаучного правила «нулевого промилле», вот уже третий год по воле г-на Медведева, лишающего «прав» абсолютно трезвых водителей, грозят уже и крупным политическим скандалом, и даже народным взрывом.

Причем речь идет даже о возможном партийном расколе в «Единой России». Дело в том, что сторонники и противники законопроекта депутата Яровой из парламентской фракции «ЕР» разделились практически на два равноценных по численности лагеря. Напомним, что этот документ предлагает ввести в практику чрезвычайные меры воздействия на пьяных рулевых (в том числе и уголовного характера) при сохранении «нулевого промилле». Эти драконовские поправки в УК и КоАП поддерживает правительство.

При этом альтернативный законопроект оппонентов г-жи депутатши, ратующей за возвращение предельного содержания алкоголя в крови водителя на уровне 0,2-0,3 промилле, в Белом доме даже не рассматривают, что мешает вынести его на обсуждение Госдумы. Правда, эту часть депутатского корпуса поддерживает Верховный суд РФ, давший отрицательное заключение на опус Яровой. И еще на его стороне влиятельные члены Совета Федерации в лице г-на Тюльпанова, готовящего свой законопроект, возвращающий допустимую норму.

Короче говоря, страсти кипят. Но учитывая юридическую неграмотность премьер-министра, помноженную на его слабовольное нежелание признавать наделанные ошибки и прислушиваться к мнению экспертов, сторонники цивилизованного подхода к оценке состояния водителя решили опереться на народ и в случае чего собрать миллион подписей против нормы «нулевого промилле».

Правда, тут не совсем понятно, что с этим опросным листом делать. Ведь даже заявление президента страны о том, что любое народное волеизъявление, собравшее «всего» 100 000 подписей, должно быть рассмотрено и учтено властью, по сути, дезавуировано председателем Комитета Госдумы по конституционному законодательству Владимиром Плигиным. Сей государственный деятель отказался рассматривать набравшие необходимое количество голосов требования отменить «закон Димы Яковлева» и транспортный налог. Мол, нет в стране механизма, позволяющего это сделать. Удобная позиция, позволяющая отмахнуться от любых чаяний электората, даже если он поголовно чего-то требует и против чего-то выступает.

Другое дело, что собственно процесс сбора миллиона подписей может серьезно встряхнуть страну и власть, только-только отходящих от «болотных» и других протестных акций. Впрочем, массовые волнения могут начаться и в том случае, если победят сторонники тандема Медведев-Яровая. Ведь в этом случае трезвых водителей станут не только лишать «прав», что, скрипя зубами, еще можно пережить, но и сажать в тюрьму.

Так что надежда на то, что здравый смысл возобладает, все-таки остается. Ведь, пожалуй, еще ни одна инициатива законодателей не вызывала такого количества споров ни среди них самих, ни среди представителей исполнительной ветви власти. Да и политический вес апологета поголовной водительской трезвости (наперекор природе) г-на Медведева стремительно тает. ■

Ударим баллами по бездорожью!

Вот и свершилось: депутаты Госдумы окончательно раскачались после новогодних каникул и приняли к рассмотрению в первом чтении модный «пакетик» поправок в законодательство, ужесточающих ответственность для водителей.

С одной стороны, пакет поправок содержит такое предложение, как «штраф пополам». Имеется в виду, что когда нарушитель ПДД в течение десяти дней после оформления протокола инспектором или принятия решения судьей не начинает процедуру оспаривания – апелляцию, а тихо и спокойно идет платить штраф, то ему придется расстаться не с полной суммой, а лишь с половиной. Во многих странах Европы такой порядок существует уже давно. И, говорят, всех тамошних жителей это вполне устраивает.

И нам такая обновка в законодательстве не помешала бы. Вопрос в другом – будет ли она работать на нашей почве. Возьмем, к примеру, пресловутые «письма счастья». По данным отечественных судебных приставов, пик оплаты такого типа штрафных квитанций приходится на 50-60 день после фиксации полицейскими камерами самих правонарушений. Это косвенно свидетельствует о том, что на практике о выписанных им штрафах люди узнают через месяц-полтора после того, как истекают все десятидневные сроки, отпускаемые законом на обжалование.

А еще напомним, что по данным ГИБДД России более 60% штрафов в прошлом году было выписано с помощью автоматических средств фиксации. И доля «автоматических» штрафов в будущем будет лишь расти. То есть поправка под условным названием «штраф пополам» даже теоретически сможет пойти на пользу все меньшему количеству российских водителей, а потому толку от ее принятия будет немного.

Другая радикальная новация, которую депутаты будут рассматривать в первом чтении, – возвращение балльной системы. Сумма штрафа делится на 100 и получившееся число приравнивается к количеству баллов, которые «пишутся в карму» автомобилиста. Набравший 200 баллов в течение года лишается водительского удостоверения на полгода. Остаться без «прав» можно будет, к примеру, за четыре «встречки», или семь поездок по автобусной «выделенке», или парковке в неположенном месте (касается обеих столиц). Или 66 превышений скорости более чем на 20 км/ч в год.

Если кто не помнит, то ликвидация балльной системы была одним из главных пунктов модернизации еще советского КоАП и законодательства о безопасности дорожного движения вообще. Ведь именно ее в свое время асфальтовые милиционерики использовали в качестве основного орудия для вымогательства взяток у водителей. И к этому предлагается опять вернуться (дэпээсник обладал абсолютно никем не контролируемым правом лишать водителя «прав»: захочу и влеплю штрафной балл, а не захочу – не влеплю).

Сейчас «лишенческих» нарушений ПДД по большому счету всего три: выезд на полосу встречного движения, превышение скорости более чем на 60 км/ч и «признан пьяным за рулем». С «восставшей из ада» балльной системой абсолютно все (!) нарушения ПДД фактически превратятся в «лишенческие».

Что ж, господа депутаты, инспекторы ДПС всей России с трепетной надеждой следят сейчас за вашим законотворчеством! Не подведите: не дайте ни на секунду истончиться жирному слою икры на бутербродах в семьях асфальтовой полиции страны! ■

ВЫРУБЛЕННЫЙ ДЛЯ БУДУЩЕГО

Карасев А. В.
Фото Ford Motor Company

НА СЕВЕРОАМЕРИКАНСКОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ВЫСТАВКЕ NAIAS 2013 (NORTH AMERICAN INTERNATIONAL AUTO SHOW) FORD MOTOR COMPANY ПРЕДСТАВИЛА СВОЕ ВИДЕНИЕ ПИКАПА БУДУЩЕГО ПОД НАЗВАНИЕМ FORD ATLAS CONCEPT.

Atlas – предвестник следующего поколения самого покупаемого автомобиля в мире: пикапа Ford F-Series. Первые легкие грузовики F-Series, известные больше как Ford Bonus-Buil были выпущены 65 лет назад в 1948 г.

Прототип Ford F-Series имеет длину 6045 мм, ширину 2235 мм, высоту 2057 мм. Колесная база пикапа составляет 3810 мм, колея – 1981 мм. Грузоподъемность Ford Atlas Concept – 227 кг. Рама пикапа выполнена из стали, выдерживающей давление на разрыв 386,7 мПа. Кузов изготовлен из прочной бромосодержащей стали.

Дизайн экстерьера Atlas Concept обладает ярко выраженной брутальностью, автомобиль словно вырублен. Внешний вид формируется почти прямыми линиями и плоскими поверхностями. Облик пикапа типично американский. Передние осветительные приборы расположены друг над другом. Вся светотехника пикапа, в том числе освещение салона и подсветка щитка приборов, основана на светодиодах (LED). Внутренняя и наружная подсветка автомобиля выделяется ярким голубым цветом.

Решетка радиатора и центральная часть бампера – хромированные с одинаковыми стилистическими решениями в виде толстых и тонких прямых полос. Нижняя часть кузова подчеркнута боковой выштамповкой, идущей по линии бампера.

Пикап имеет очень высоко поднятую линию окон. В середине она опускается, открывая вид на боковые зеркала, как это раньше делалось у кабин грузовиков. Боковые зеркала – двухсекционные.

Интерьер автомобиля выполнен в цветовой гамме, сочетающей серебристый и черный цвета. Для декорации интерьера широко применяются хромированные вставки, а также крупная «строчка». В салоне Ford Atlas Concept установлены сиденья нового поколения. Они тоньше и легче своих предшественников.

Приборная панель автомобиля сочетает в себе элементы дизайна 50-60-х годов прошлого века в виде двух больших циферблатов, а также современные решения. Рулевое колесо автомобиля – не круглое. Форд называет его bullring, что переводится как арена. Обод руля состоит из черной «резиновой» наружной части, хромированной вставки по центру и внутренней части, выполненной под серебристый металл.

Пол в ногах пассажиров второго ряда сделан абсолютно ровным. В торце центральной консоли разместилась панель монитора, предназначенная для пассажиров задних сидений. В духе времени выполнен стояночный тормоз пикапа – он с электроприводом. В салоне Ford Atlas Concept можно найти Wi-Fi, розетку на «американские» 110 В.

Atlas должен оснащаться двигателем EcoBoost последнего поколения с системой Start-Stop, адаптированной для автомобилей такого типа, и автоматической коробкой передач. Как это сейчас принято – мотор пускается кнопкой. Двигатель агрегатируется с шестиступенчатой автоматической коробкой передач SelectShift. Электронная «начинка» передачи контролирует потребление топлива.

Автомобиль оснащен автоматическими жалюзи радиатора. При движении на высокой скорости, когда воздушного потока для охлаждения хватает, жалюзи закрываются, улучшая аэродинамику. Аэродинамику пикапа также улучшает опускаемый на высокой скорости передний спойлер, расположенный под бампером. При невысокой скорости он поднимается, не уменьшая клиренс автомобиля. Так же автоматически работают жалюзи, закрывающие отверстия в колесах на высокой скорости, но открывающие их при низкой скорости движения. Шторки приводятся в действие самозаряжающимися от движения колеса батаре- »»

ями. Кроме того, аэродинамику пикапа призваны улучшить автоматически выдвигающиеся подножки, помогающие производить посадку-высадку. Пожалуй, внимание к аэродинамике на этом и заканчивается, так как дизайн автомобиля стремлением к гармонии с воздушными потоками похвастаться не может.

Облегчить парковку пикапа длиной более шести метров призвана система с камерой обзором в 360 градусов. Система способна интерполировать находящиеся вокруг объекты в изображение вида сверху. Облегчить управление автомобилем призвана инновационная система Trailer Backup Assist, облегчающая водителю движение задним ходом с прицепом. Исследования специалистов Форд показывают, что именно такие маневры вызывают у водителей затруднения. Система Dynamic Hitch Assist поможет осуществить сцепку с прицепом. Система выводит на экран центрального монитора визуальные сигналы, облегчая маневрирование.

В кузове пикапа размещаются легкие и прочные аппарели и, конечно, многочисленные точки крепления груза. Также в грузовом отделении можно обнаружить розетку для подключения электроинструмента, эффективную светодиодную подсветку, ярко освещающую погрузочное про-

странство с минимальным потреблением электроэнергии. В заднем откидном борту скрыта выдвигающаяся подставка. Она позволяет перевозить длинномерные грузы с опорой на нее и на багажник, установленный на крыше пикапа. Отпирание заднего борта, как и дверей, управляется системой Intelligent Access. Скорость открытия борта контролируется демпферами. Кузов пикапа отделан черным пластиком, закрывающим верхние торцы бортов. Такое решение, вместе с пластиковыми накладками на арки колес, делает автомобиль более практичным.

Для передвижения Ford Atlas Concept предназначены колеса почти грузового диаметра – 22 дюйма. На колесах устанавливаются легкогрузовые шины BFGoodrich All-Terrain LT325/50R22.

Фордовский концепт оборудован современными интеллектуальными системами: адаптивным круиз контролем (ACC), движения по полосе (LKS – Lane-Keeping System) и предупреждения о смене полосы (LDW – Lane Departure Warning), предупреждения о нахождении транспортных средств в «мертвых» зонах (BLIS – Blind Spot Information System). ■

ЕСЛИ ОБУСТРОЙСТВО МАГИСТРАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ПУСТЬ СО СКРИПОМ, МЕДЛЕННО, НО КАК-ТО ПРОДВИГАЕТСЯ, ТО ПРО ДОСТАВКУ ГРУЗА КОНЕЧНОМУ КЛИЕНТУ, ОСОБЕННО В КРУПНЫХ ГОРОДАХ, МОЖНО ПИСАТЬ КАРТИНУ РЕПИНА «ПРИПЛЫЛИ». ЭТА, ИЗНАЧАЛЬНО НЕСЛОЖНАЯ ОПЕРАЦИЯ, В МОСКВЕ ПРЕВРАЩАЕТСЯ В САМУЮ ТРУДНОВЫПОЛНИМУЮ ЧАСТЬ МАРШРУТА. И МАЛЕНЬКИЕ ХИТРОСТИ ТИПА «ВЫЕХАТЬ В ПЯТЬ УТРА» УЖЕ НЕ ПОМОГАЮТ ПРЕОДОЛЕТЬ ОГРОМНЫЕ ПРОБКИ, КОТОРЫЕ В ИНЫЕ ДНИ НЕ КОНЧАЮТСЯ НИ ДНЕМ, НИ НОЧЬЮ.

Алексей Мошков
Фото автора, компаний Ивеко и Дикси

ПОСЛЕДНИЙ КИЛОМЕТР

А тут еще свежие запреты для грузовиков подоспели. Помимо уже известных ограничений на въезд машин грузоподъемностью выше тонны внутрь ТТК, вскоре прибавится запрет на передвижение машин полной массой более 12 тонн по МКАД. Да и введение платы за проезд автомобилей полной массой более 12 тонн по федеральным трассам не за горами. Оставим за пределами этой статьи вопросы справедливости этих решений, равно как и борьбы водителей за свои права, отметим только, что работать на большой машине по Москве и без введенных властями ограничений становится все более и более проблематично. Волей или неволей приходится обращать внимание на развозные машины среднего тоннажа. Как показывает статистика, продажи таких машин в нашей стране растут оптимистичными темпами.

МАЛЕНЬКИЙ STRALIS?

Поднимаюсь по ступенькам в широкую и высокую кабину, усаживаюсь в роскошное кресло, за которым расположился спальный отсек с двумя полноценными полками, бросаю взгляд на пульт управления роботизированной коробкой передач. Это что, Stralis? Нет, это его младший брат – Eurocargo. Впрочем, то, что ты находишься в машине классом меньше, становится понятно и по ее «начинке». Несмотря на многочисленные варианты двигателя, трансмиссии, подвески, комплектация по сравнению с флагманом марки выглядит бедновато. Двигатели здесь, например, имеют мощность до 300 лошадиных сил; в роботизированной КПП не 12, а 6 передач – для полной массы до 18 тонн больше и не надо. Семейство среднетоннажных грузовых автомобилей Iveco разделяется по полной массе на две основные группы: от 6 до 12 тонн и от 12 до 18. Есть еще в семействе полноприводные машины полной массой от 11,5 до 15 тонн. Внешне грузовики разного класса грузоподъемности можно различить по размеру колес и количеству ступенек в кабине. У «тяжелых» версий Eurocargo их две.

Выбор кабин для автомобилей этого семейства небольшой, но удовлетворяющий любые разумные потребности. Есть два варианта низкой кабины: короткая (MLD) и длинная (MLL). Для любителей дальнобойных машин имеется вариант длинной кабины с крышей средней высоты и двумя спальными местами. Не забыл концерн о водопроводчиках и их друзьях пожарных. Этим категориям населения больше всего подойдет двухрядная кабина, обозначаемая в спецификации MLD. Жалеть о том, что ширина кабин ограничена 2100 мм, не стоит. Для того чтобы шустро ездить по городу это намного удобнее. Впрочем, одной компактной кабины для ежедневной городской работы явно недостаточно. Для развозных машин требуется оптимальное сочетание мощности, крутящего момента двигателя и коробки передач.

ЗАТОЧЕН ПОД ГОРОД

Если посмотреть на двигатели, предлагаемые к установке на автомобили семейства Eurocargo, можно заметить, что все они довольно «быстрые». Макси-

мальные обороты – что четырехцилиндровых, что шестицилиндровых шестилитровых двигателей семейства TECTOR – составляют 2800 оборотов. Широк и диапазон максимального крутящего момента. У двигателей мощностью от 140 до 217 «лошадей» они остаются неизменными в области от 1200 до 2100 оборотов. Что же касается мощных моторов мощностью 251 и 279 лошадиных сил, то нижняя граница составляет 1850 оборотов. На вершине гаммы силовых агрегатов находится 300, а точнее – 299-сильный двигатель TECTOR 6 – E 30. Его зона наибольшего крутящего момента простирается между 1250 и 1850 оборотами.

Разумеется, имея такую широкую «полку» крутящего момента, можно иметь небольшое число передач в КПП. Город – не магистраль, на которой можно подобрать передачу, наиболее подходящую для конкретных условий движения, и «пилить» на ней более-менее продолжительное время. Условия движения в городе меняются ежесекундно, и каждый раз при их изменении переключать передачи непрактично. Да и 16-ступенчатая КПП сложней и боль- »»

Дорожное движение в Москве под угрозой

ше весит, чем 5-, 6- или 9-ступенчатая КПП, устанавливаемая на автомобили семейства Eurocargo.

Для самых легких моделей семейства полной массой до 8 тонн покупателю предлагается выбор между 5- и 6-ступенчатой КПП с ручным переключением, далее можно выбирать между тремя видами 6-ступенчатых и тремя 9-ступенчатых КПП, различающихся между собой величиной максимального передаваемого крутящего момента. Также «шестиступку» можно заказать в роботизированном варианте. Для любителей истинного «автомата» есть два вида пятиступенчатых коробок с ГМП.

Если же говорить о «силовом блоке» машин в целом, то прослеживается четкая тенденция к увеличению допустимого диапазона работы двигателя и уменьшению числа переключений передач. Ведь каждое переключение занимает как минимум секунду и добавляет вроде незаметную каплю усталости водителю. Сколько их наберется за 8 часов толкотни в городе?

Для «работы по месту» хорошо подходят и три варианта задних мостов: с полностью пневматической подвеской, позволяющей регулировать погрузочную высоту, рессорно-пневматической

18-тонный Eurocargo можно принять за маленький Stralis

на двух пневмобаллонах и полностью рессорной, для любителей с ветерком прокатиться по ухабам. Несмотря на пижонскую внешность, Eurocargo не неженка и не боится разбитых дорог.

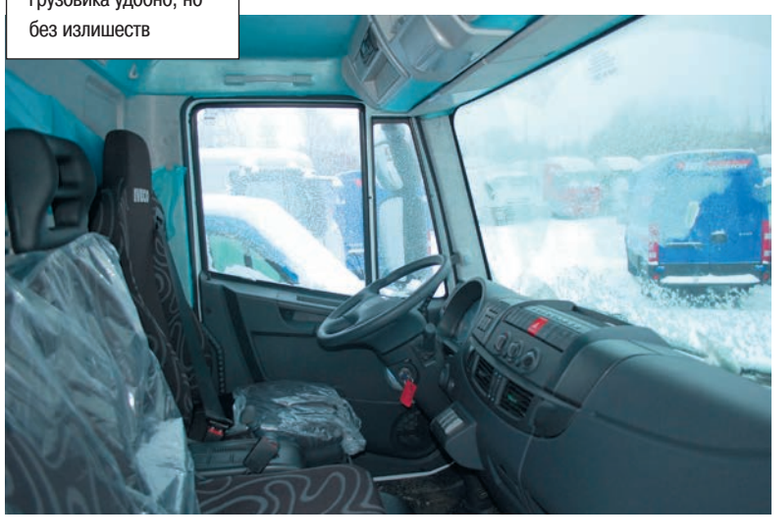
Что касается тормозной системы, то на автомобилях массой до 10 тонн она пневмогидравлическая, для более тяжелых модификаций – пневматическая. Все тормозные механизмы – дисковые, кроме тех, что используются на вездеходах. Кроме того, на версиях мощностью от 180 лошадиных сил серийно устанавливается моторный тормоз. Предусмотрены и различные варианты отбора мощности для работы навесного оборудования – от гидроборта до крана-манипулятора. А что касается длины рамы, то уже с завода машины идут с тремя их вариантами.

Возвращаясь к вопросу, заданному в начале статьи, можно сказать, что Eurocargo – это не уменьшенный Stralis. Это созданное специально под развозную, коммунальную работу семейство автомобилей, имеющее несколько тысяч вариантов комплектации. Этим и объясняется успех машин этой серии во всем мире.

НА ЧЕМ ПОЕДЕМ В ЦЕНТР?

Итак, 12-тонные городские машины займут место магистральных автопоездов в дневных доставках крупных партий грузов в пределах Москвы. Но не стоит забывать, что есть еще Малое железнодорожное кольцо и ТТК, где действуют еще более жесткие ограничения. С ними ситуация интереснее. В первое время действия запрета на въездах в пределы Окружной железной дороги висели знаки «запрещен въезд грузовым автомобилям полной массой более 7 тонн». Теперь их заменили на более демократичные – «запрещен въезд автомобилям грузоподъемностью более 7 тонн». По одной из версий малограмотные дорожные рабочие, когда у них кончились первые знаки, стали вешать вторые, благо цифры на них одинаковые. По другой, которой мы, конечно, не верим, когда на ЗИЛе прекратилось, наконец, производство «Бычков», имеющих полную массу 6950 кг, 7-тонный запрет потерял смысл. Но, так или иначе, как показывает практика, поменять знаки обратно – дело нескольких дней. Что же делать, как же жить?

Там, где семейство Карго только начинается, находится верхняя граница машин другого класса – Iveco Daily. В отличие от большинства своих одноклассников, «дельки» имеют рамную конструкцию и задний привод, крепкую грузовую подвеску. Конечно, наименьшая погрузочная высота достигается на переднеприводной машине, однако передний привод не очень прижился на автомобилях с полной массой более 3,5 тонн. Iveco Daily на сегодняшний день – единственная машина в классе, полная масса которой может достигать 7 тонн. Наиболее популярны, по моим наблюдениям, 6,5-тонные версии.



В кабине 12-тонного грузовика удобно, но без излишеств

Хочется отметить еще один потенциально опасный для владельцев техники фактор – закручивание «экологических гаек». Соблюдением норм Euro-5 никого сейчас не удивишь: достигается все это мочевиной и рециркуляцией выхлопных газов. Однако существует и другой путь – перевод двигателей на газ. У всех ведущих автомобильных фирм есть такие наработки: многие образцы техники, работающие на сжатом природном газе, приезжали в нашу страну и даже находились в опытной эксплуатации. Газовые Eurocargo и Daily существуют в реальности и стоят на площадках дилеров.

»»

Коробка передач может быть «ручная» и роботизированная как на тяжелых, так и на легких версиях «Eurocargo»

7,5-тонная модель прошлого поколения

Вот мнение Альфредо Дэррико, генерального директора ООО «Ивеко Руссия»:

Так что, пересаживаемся на маленькие машины?

– В Москве планируется ограничить движение грузовиков полной массой свыше 12 тонн по МКАД. Компания Iveco располагает обширным модельным рядом, начиная с автомобилей с полной массой 3,5 тонны и заканчивая спецтранспортом Iveco Astra с полной массой автопоезда 280 тонн. Если говорить про легкий автомобиль Iveco Daily, то введенный запрет его не коснется. В случае с Eurocargo, нашим среднетоннажным грузовиком, мы готовы предложить покупателям автомобили с полной массой 9, 10 и 12 тонн. В реальности уже были случаи, когда крупные корпоративные клиенты, прочитав о введении запрета, выбрали для закупки 7-тонные Iveco Daily вместо более тяжелых грузовиков, а некоторые изменили заказ с тяжелых Eurocargo с полной массой 18 тонн на 12-тонные модификации для свободного проезда по МКАД. Если мы говорим о тяжелой технике на базе Iveco Stralis, то нужно понимать, что она используется в основном для междугородних и международных перевозок. Таким образом он ориентирован на значительную экономию эксплуатационных расходов и найти ему замену в лице среднетоннажного и малотоннажного грузовика будет невозможно. Скорее всего, часть тяжелых транзитных грузовиков уйдет на бетонку, объездные магистрали, а часть будет ждать наступления ночи. В тяжелом классе число транспортных задач не уменьшится, изменятся лишь маршруты и отведенное время. При увеличении времени и сохранении транспортных задач можно прогнозировать увеличение спроса, а не его уменьшение. Что касается движения в центре города, то Iveco готова к введению ограничений, поскольку у нас есть готовое сертифицированное решение – Iveco Daily с грузоподъемностью до 1 т.

Машина для разметки дорог

Отразится ли это на ценах на малотоннажные грузовики?

– Не думаю, что в ближайшее время на рынке будет наблюдаться дефицит малотоннажных автомобилей с грузоподъемностью до 1,5 тонн. В то же время наверняка вырастет спрос на малотоннажные автомобили с грузоподъемностью 4-5 тонн. Объективно, Iveco Daily на сегодняшний день является в России лидером по грузоподъемности и мощности, и мы стремимся предлагать данную модель по привлекательной цене, чтобы удерживать конкуренцию в сегменте. Среди среднетоннажных машин Iveco Eurocargo является одним из лидеров рынка и пользуется неизменно стабильным спросом у крупных предприятий. В будущем к ним добавятся логистические компании, а также перевозчики, клиенты которых не будут ждать наступления ночи для перевозки своих грузов. Цены на грузовые автомобили выросли не благодаря запрету на проезд, а благодаря введению утилизационного сбора.

Какие марки малотоннажных автомобилей наиболее популярны для определенных видов грузов? »»

Один из вариантов задней подвески – полностью рессорный

Надстройки любой длины получаются благодаря разнообразной колесной базе

Скоро перевозчикам придется выбирать: или работать на тяжелой машине ночью, или на среднетоннажной днем

– Автомобиль Iveco Daily – универсальное транспортное средство с грузоподъемностью от 0.9 до 4,8 тонн. Причем, в категории до 1 тонны мы предлагаем готовое транспортное решение. Наши клиенты находятся в самых разных отраслях: логистика, FMCG, пассажирские перевозки. Партнерство с производителями надстроек «Центртранстехмаш» и «СТ Нижегородец» позволяет нам реализовать практически любые пожелания клиента. Так, например, компания «Автолайн» использует в Москве маршрутные такси на базе Iveco Daily с полной массой 5 тонн. Традиционно популярны промтоварные и изотермические фургоны на базе шасси. Сервисные компании закупают 6,5- и 7-тонные эвакуаторы на базе Daily. Помимо традиционного и столь любимого в России заднего привода мы предлагаем полноприводные модификации Daily

Одна из самых популярных моделей легкого ряда, Iveco Daily 65C15, может быть как фургоном, так и оборудоваться различными надстройками

4x4. В частности, на Камчатке эксплуатируется Daily 4x4 с крано-манипуляторной установкой. Компания ГУП «Мосавтохолод» с целью сокращения расходов на ГСМ и обслуживание, а также ввиду заботы об экологии перевозит разнообразные грузы на Iveco Daily с изотермическим кузовом, работающим на метане. Среди наших крупных клиентов компании Coca-Cola, «Почта России», аэропорт Домодедово, Unilever. В общем, перестраивать структуру своего парка придется хотя и не всем, но многим. А значит, присмотреться ко всей гамме транспортных решений, предлагаемой, в том числе, и компанией «Ивеко», стоит уже сегодня. ■

На узких улицах средневековых городов большим машинам делать нечего

Александр ТРОХАЧЕВ. Фото автора

СБОР ЗА УТИЛИЗАЦИЮ:

МИНУВШИЙ ГОД СТАЛ ДЛЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ОТРАСЛИ РФ ПЕРЕЛОМНЫМ: 22 АВГУСТА РОССИЯ ДЕ-ЮРЕ СТАЛА ЧЛЕНОМ ВСЕМИРНОЙ ТОРГОВОЙ ОРГАНИЗАЦИИ (ВТО), А С 1 СЕНТЯБРЯ ВВЕЛА УТИЛИЗАЦИОННЫЙ СБОР ДЛЯ ИМПОРТЕРОВ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ. АВТОМОБИЛЬНОЕ СООБЩЕСТВО ЯВЛЯЕТСЯ НАИБОЛЕЕ ЧУВСТВИТЕЛЬНЫМ К ЭТИМ ПЕРЕМЕНАМ, И МНОГИЕ ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИВАЮТ ПОСЛЕДСТВИЯ КАК ПОТЕНЦИАЛЬНО НЕГАТИВНЫЕ. НО ДИСКУССИИ УЖЕ НЕУМЕСТНЫ: ТЕПЕРЬ ВСЕ РАБОТАЮТ ПО НОВЫМ ПРАВИЛАМ.

ВСЛЕД ЗА ВТО — НОВЫЙ НАЛОГ

Прежде всего, от вступления РФ в ВТО выиграл Евросоюз. За счет сокращения тарифов компании из ЕС получат экономию в размере 3,1 млрд евро, а торговый оборот дополнительно увеличится на 3,9 млрд евро.

По оценкам Всемирного банка, после присоединения к ВТО в среднесрочной перспективе российская экономика получит доход в размере 3,3% ВВП, а в долгосрочной перспективе прирост оценивается в 11%. До ВТО Россия ежегодно теряла около 2,5 млрд долларов США только из-за антидемпинговых решений по экспорту стали. Теперь ситуация должна измениться.

Россия получает доступ к механизмам урегулирования торговых споров, расширяет возможности для вложения капитала в экономику стран-членов ВТО и т.д. Есть и положительный опыт других стран. Например, Китай в течение пяти лет после вступления в эту организацию продемонстрировал 100-процентный рост прямых иностранных инвестиций. Правда, в минувшем году в КНР отмечен самый низкий экономический рост за последние 13 лет.

Анализировать 700-страничное соглашение между РФ и ВТО – удел экспертов, а для простых смертных все должно быть предельно ясно в общих чертах. Для бизнес-сообщества вступление России в ВТО должно принести облегчение в сфере таможенно-тарифного регулирования. Все рассчитывали на понижение таможенных ставок применительно к импортируемым автомобилям. Но их одномоментного уменьшения не произошло – установлен 7-летний переходный период. При этом реальностью стал утилизационный сбор (далее УС), который нивелировал выгоду импортеров.

Инициатор введения УС – Минпромторг РФ. И ладно бы, будь все сделано с запасом времени. Но окончательный вариант ставок опубликовали за два дня до вступления в силу: 30 августа прошлого года вышло постановление Правительства РФ №870, а с 1 сентября вступил в силу Федеральный закон №128 от 28 июля 2012 г. «О внесении изменений в ФЗ «Об отходах производства и потребления» и статью 51 Бюджетного кодекса Российской Федерации». Эти документы ознаменовали фактическое введение УС.

Некоторые ставки таможенных пошлин до и после вступления России в ВТО

Средний уровень тарифов	Таможенные ставки, %	
	До вступления в ВТО	После вступления
Автомобили	15,5	12 (через 7 лет)
Электротехническое оборудование	8,4	6,2
Целлюлозно-бумажная продукция	13,4	8,0
Молочная продукция	19,8	14,9
Зерновые продукты	15,1	10,0
Семена масличных культур, масла и жиры	9,0	7,1
Химическая продукция	6,5	5,2
Промышленные товары	9,5	7,3
Сельскохозяйственная продукция	13,2	10,8
Сахар-песок за тонну, USD	243	223
Окончательный максимальный уровень	10,0	7,8

ЭФФЕКТ ПРИНЯТИЯ

Ставки УС и отвечающий за его взимание федеральный орган определены Правительством РФ. Оплата нового сбора при ввозе импортной техники для покупателя означает бесплатную утилизацию отслужившего свой срок автомобиля или спецтехники на колесном ходу. Отечественные предприятия, вошедшие в реестр Минпромторга, могут не платить УС, а гарантировать утилизацию ТС после выработки установленного ресурса. В выигрыше крупные российские производители коммерческой техники: ГАЗ, КАМАЗ и другие.

С одной стороны, сбор можно рассматривать как частичную компенсацию последовательного уменьшения ввозных таможенных пошлин и защиту отечественных производителей от наплыва подержанных иномарок. С другой стороны, его введение должно способствовать увеличению уровня локализации предприятий, занятых промышленной сборкой. Есть и другие последствия наступивших изменений.

Чиновники пытаются убедить нас в том, что УС – это в том числе забота об экологии. Новый налог должен стать заградительной мерой при ввозе подержанной техники на колесном ходу. Но не факт, что это случится. Перевозчики, убедившиеся в достоинствах иномарок, вряд ли побегут пересаживаться на российские грузовики.

Автопарк в стране действительно старый: более половины или около 2 млн грузовиков имеют возраст старше 20 лет

Автопарк в стране действительно старый: более половины или около 2 млн грузовиков имеют возраст старше 20 лет. Львиная доля этих машин отвечает стандарту Euro-0, т.е. серьезно загрязняет окружающую среду. Еще 18,5% (по сути, каждый пятый) или почти 700 тыс. грузовиков относятся к категории 16-20 лет, среди них много техники низкого экологического класса Euro-1. Свыше 8% (каждый 12-й) или 300 тыс. ед. составляют коммерческие »»

автомобили тяжелого и среднего класса, с выпуска которых прошло 11-16 лет.

Пытаясь нивелировать последствия введения УС, импортеры стремились ввезти в страну как можно больше новой техники до 1 сентября. Результатом стало увеличение объемов и долей импортной техники в ряде рыночных сегментов, включая тяжелый класс полной массой свыше 16 т. В то же время, из-за непрозрачности процесса введения УС большинство импортеров и производителей в РФ столкнулись с трудностями при планировании. И конечно, из-за нововведения все импортеры вынуждены повышать отпускные цены. Это, безусловно, повлияет на динамику продаж.

По мнению председателя Комитета производителей коммерческого транспорта Ассоциации европейского бизнеса Андрея Чурсина, в среднесрочной перспективе повышение цен коснется и легких коммерческих автомобилей локального производства. Это обернется увеличением срока службы машин и повышением цен на свою продукцию и услуги. Пострадают не только транспортные компании и одиночные перевозчики, но и конечные потребители. При этом парк LCV не помолодеет, а наоборот, состарится.

После введения УС никто не ждет всплеска продаж, в лучшем случае прогнозируя повторение результатов минувшего года. Но отдельные аналитики предрекают затишье. От введения УС могут пострадать сервисные центры, поскольку количество приобретаемой и эксплуатируемой импортной техники в ближайшее время снизится. В выигрыше останутся отечественные заводы ГАЗ, КАМАЗ, УралАЗ и другие, чья продукция востребована в качестве шасси для надстроек и внутренних перевозок. Представить, что в международном сообщении станут доминировать МАЗы и КАМАЗы, даже при очень богатом воображении, сложно.

После введения УС никто не ждет всплеска продаж, в лучшем случае прогнозируя повторение результатов минувшего года

Львиная доля отечественной техники работает в МЧС, Вооруженных Силах, коммунальном хозяйстве, нефтегазодобывающей и других отраслях. Но российские машины сейчас не в состоянии удовлетворить текущие рыночные потребности всех эксплуатантов. Особенно если речь идет о частных предприятиях, связанных с деловыми партнерами жесткими контрактными обязательствами.

Согласно законодательству УС уплачивает импортер при поставке готового автомобиля. При ввозе шасси для переоборудования, скажем, монтажа самосвального кузова, крановой установки или бетоносмесителя, его платит конвертер при получении ПТС. Причем платить нужно не только за надстройку, а за комплектное ТС. По меньшей мере – странно, не зря многие заводы просто в недоумении...

При ввозе шасси для переоборудования, скажем, монтажа самосвального кузова, крановой установки или бетоносмесителя, его платит конвертер при получении ПТС

Введение УС уже повысило рыночную стоимость целого ряда коммерческой техники, включая нарождающийся у нас сегмент легких автокранов и бетономиксеров, стоимость которых выросла примерно на 5%. Налицо и повышение стоимости тягачей. Но прежде чем анализировать корректирующие коэффициенты, важно вспомнить, как изменились таможенные пошлины, принятые после вступления России в ВТО.

«ТАМОЖНЯ» НА ГРУЗОВИКИ БЕЗ ПРОБЕГА

Ощутимый результат вступления РФ в ВТО дало понижение ставок ввозных таможенных пошлин. По целому ряду позиций оно случилось с момента юридического вхождения России в авторитетную международную организацию. Но для многих категорий ТС либерализация пошлин растянута на 7-летний переходный период.

В наступившем году ввозная пошлина для новых грузовиков полной массой 5-20 т составляет 15% против прежних 25%. Такой она останется в ближайшие несколько лет. Всего 5% нужно платить за «нулевые» автомобили-самосвалы (ранее 25%). До 2014 г. включительно 10% станут брать за грузовики без пробега полной массой свыше 20 т, затем – вдвое меньше, 5%. В тот же период за тягачи без пробега класса Euro-3 нужно платить 15%, а с 2014-го – только 10%.

Для новых тягачей экологического класса Euro-4 и выше ничего не изменилось: пошлина осталась в размере 5%. Прежние ставки сохранены для только вышедших с завода автокранов (10%), пожарных машин и отдельных видов спецтехники (по 5%).

До конца текущего года 15% будут брать за автобуровые без пробега, а далее – вдвое меньше, 7,5%. С момента вступления России в ВТО пошлину в 15% взимают также за новые автобетоносмесители (ранее 25%). Столько же оплачивают поставщики автомобилей для перекачки бетонного раствора, и только с 2015-го пошлина уменьшится до 10%. С 2013-го чуть меньше придется платить за новые аварийные машины – 13% вместо прежних 15%.

Сами по себе эти изменения облегчили бы жизнь и продавцам, и покупателям, если бы не пресловутый сбор за «утиль».

ВВОЗНЫЕ ПОШЛИНЫ НА МАШИНЫ С ПРОБЕГОМ

Вступление в ВТО отразилось и на сборах за импортируемые подержанные грузовые автомобили. Например, пошлины на «бэушки» полной массой от 5 до 20 т возрастом до пяти лет составляли 30%, но не менее 2,2 евро. С 2012 г. за них берут 10%. Для сравнения: по подержанным грузовикам полной массой до 20 т УС равен 1,5 млн руб. против 220 тыс. руб. у таких же новых.

По подержанным грузовикам полной массой до 20 т УС равен 1,5 млн руб. против 220 тыс. руб. у таких же новых

«Бэушки» возрастом пять-семь лет вынимали из кармана покупателя 4,4 евро, а с прошлого года требуют уплаты 10-процентной пошлины. При ставке 4,4 евро за подержанные машины старше семи лет с 2012 г. требуется плата в размере 1 евро. Тяжелые грузовики полной массой свыше 20 т возрастом до пяти лет при вступлении в ВТО требовали внесения пошлины 30%, но не менее 2,2 евро. До 2014-го включительно пошлина понижена до 15%. Далее она составит 10%.

Для машин полной массой свыше 20 т и возрастом пять-семь лет при вступлении в ВТО пошлина в 4,4 евро через год растаяла до 15%, а с 2015 г. станет еще меньше и достигнет 10%. По тяжеловозам старше семи лет в этом сегменте 4,4 евро с прошлого года уже превратились в 1 евро. В общем, понижение по названным категориям весьма ощутимое.

Находящиеся в эксплуатации пятилетние тягачи облагались пошлиной 30%, но не менее 2,2 евро. На четыре года, следующих за вступлением России в ВТО, ставка снижена до 15%, а с 2016 г. упадет еще на пять процентных пунктов и будет установлена в 10%.

Подержанные тягачи пяти-семи лет облагались пошлиной 2,2 евро. На такой же четырехлетний переходный период 2012-2015 гг. она составит 15%, а начиная с 1 января 2016-го – уже 10%. По тягачам сроком старше семи лет ставка в 2,2 евро уже уменьшена до 1 евро. Разница достойная, если бы еще не утилизационный сбор!..

А РАСКОШЕЛИТЬСЯ ПРИДЕТСЯ...

Перечень видов и категорий колесных ТС, применительно к которым уплачивается УС, а также размер сбора, прописаны в классификации, определенной приложением №1 к Техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств, который был утвержден постановлением Правительства РФ №720 от 10 сентября 2009 г. »»

Размер УС на категорию/вид колесного ТС равен произведению базовой ставки и коэффициента, предусмотренного для конкретной товарной позиции (см. таблицу). Датой выпуска колесного ТС считается дата его фактического изготовления производителем. При отсутствии ее документального подтверждения год выпуска определяют по коду изготовления, указанному в идентификационном номере ТС. При этом трехлетний срок спецтехники исчисляется, начиная с 1 июля года ее выпуска, а под датой уплаты УС понимают дату, указанную в подтверждающем платежном документе.

Базовая ставка для расчета УС по целому ряду колесных ТС равна 20 тыс. руб. Для машин повышенной проходимости категории G, включая специальные и специализированные ТС, она составляет 150 тыс. руб. Для ТС полной массой свыше 12 т, но не более 20 т и ТС полной массой более 20 т, но не более 50 т, применяется понижающий коэффициент 0,75. Он касается колесных ТС, ввезенных на территорию РФ и помещенных под таможенный режим временного ввоза в соответствии с постановлением Правительства РФ от 11 марта 2003 г. №147 «О дополнительных мерах государственной поддержки российского автомобильного транспорта, предназначенных для международных перевозок».

Цифры могут ввести в заблуждение кого угодно, но только не потребителей конечного продукта. Для них все ясно, как дважды два – четыре: техника подорожала. Самое болезненное повышение стоимости за счет УС касается самосвалов для бездорожья полной массой от 50 до 80 т. За машину старше трех лет нужно уплатить более 4,6 млн руб.! Абсурд, если не сказать больше. Особенно с учетом того, что подобной техники предприятия РФ не выпускают. Такие машины есть у наших соседей в Украине и Беларуси. Вопрос в том, захотят ли перевозчики нести непомерно высокие расходы в период рецессии.

Еще жестче «коррекция» для трехлетних карьерных самосвалов полной массой свыше 80, но не более 350 т и свыше 350 т: коэффициенты для расчета УС равны 32 и 40 или 4,8 млн руб. и 6 млн руб. соответственно! Одно непонятно: как в таких условиях без тяжелой техники будут обходиться предприятия, работающие в карьерах и на крупных стройках?! По новой технике двух указанных категорий хрен редьки не слаще: коэффициенты составляют 25 и 37. Представляете, сколько нужно переплачивать?!

УС уже стал реальностью, с чем все вынуждены считаться. Вопрос даже не в том, как перевозчики и производители к нему относятся, а в том, во что он выльется. То, что российский авторынок уже никогда не будет таким, как прежде, является аксиомой. А она, как известно, не требует доказательств. ■

Размер утилизационного сбора для видов и категорий колесных транспортных средств

Виды и категории ТС	Коэффициент расчета	
	Новые	Старше 3 лет
ТС категорий N1, N2, N3, в том числе повышенной проходимости категории G		
Полной массой не более 2,5 т	0,5	0,88
Полной массой свыше 2,5 т, но не более 3,5 т	0,8	1,25
Полной массой свыше 3,5 т, но не более 5 т	1,0	1,6
Полной массой свыше 5 т, но не более 8 т	1,1	4,56
Полной массой свыше 8 т, но не более 12 т	1,34	6,91
Полной массой свыше 12 т, но не более 20 т	1,47	10,06
Полной массой свыше 20 т, но не более 50 т	2,9	11,8
Специальные и специализированные ТС категорий M2, M3, N1, N2, N3, в том числе повышенной проходимости категории G		
ТС специального назначения, кроме автобетоносмесителей	1,0	10
Автобетоносмесители	3,0	13
Самосвалы для эксплуатации в условиях бездорожья		
Полной массой свыше 50 т, но не более 80 т	13,6	30,98
Полной массой свыше 80 т, но не более 350 т	25	32
Полной массой свыше 350 т	37	40

ДВИЖЕНИЕ
В БУДУЩЕЕ!
AdBlue
• Легкий путь уменьшить NOx
• SCR-технология
• На все европейские грузовики
• Немецкое качество
• Фасовка 5 л, 15 л, 200 л, 1000 л
(495) 796 83 84

ТОЧКА ОПОРЫ

Дмитрий Жигульский
Фото автора и BPW

ЗА 12 ЛЕТ МОЕГО ПРИСУТСТВИЯ В СМИ, ОПИСЫВАЮЩИХ ЖИЗНЬ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА, В ЭТОЙ ПОЕЗДКЕ МНОГОЕ БЫЛО ВПЕРВЫЕ: ПОЛЕТ В ГЕРМАНИЮ НЕ САМОЛЕТОМ «АЭРОФЛОТА» ИЛИ «ЛЮФТГАНЗА», ЗАВОД ПО ПРОИЗВОДСТВУ ОСЕЙ ДЛЯ ТЯЖЕЛОЙ ТЕХНИКИ, И, ГЛАВНОЕ, ЧТО ИЗ 40 С ЛИШНИМ ЧЕЛОВЕК ДЕЛЕГАЦИИ Я НЕ ЗНАЛ НИ ОДНОГО В ЛИЦО! ТАК ВОТ И БЫВАЕТ — ПОЛОВИНА ЛЮДЕЙ В САМОЛЕТЕ В ОДНУ С ТОБОЙ ФИРМУ, А ВЕСЬ ПОЛЕТ НЕ ПОКИДАЕТ ЧУВСТВО, ЧТО СЕЛ НЕ НА ТОТ РЕЙС. ВЫЙДЯ ПОЗДНИМ ВЕЧЕРОМ В ЗОНУ ПРИЛЕТА АЭРОПОРТА КЕЛЬНА И ОКАЗАВШИСЬ ЛИЦОМ К ЛИЦУ С НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬЮ, Я СТАЛ ЛИХОРАДОЧНО ВСПОМИНАТЬ НОМЕРА ТЕЛЕФОНОВ ЛЮДЕЙ В МОСКВЕ, ЗАМАНИВШИХ НА ЧУЖБИНУ.

ВДРУГ РАЗДАЛСЯ ЗЫЧНЫЙ ГОЛОС: «БЭПЭВЭ, ЗА МНОЙ!» ВПЕРЕДИ ШЛА ДЕВУШКА, А ЗА НЕЙ ПОКОРНО ШЛИ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ ОТНЮДЬ НЕ МАЛЫХ ГАБАРИТОВ, КАК ЭТО ПРИНЯТО В ЭТОМ БИЗНЕСЕ, ПРОИЗВОДИТЕЛИ И ПРОДАВЦЫ ТЕХНИКИ И ЗАПЧАСТЕЙ К НЕЙ. ВОТ ЭТА ДЕВУШКА, ВЕРОНИКА, И РУЛИЛА МУЖИКАМИ НЕСКОЛЬКО ДНЕЙ ПОЕЗДКИ, КОТОРАЯ ДЛЯ ВАШЕГО ПОКОРНОГО СЛУГИ ОКАЗАЛАСЬ ОДНОЙ ИЗ САМЫХ ИНТЕРЕСНЫХ!

Балки осей свариваются из двух половинок

владельцев и, как мы видим, управляет успешно. Основная продукция компании – оси: на заре деятельности – для гужевых повозок; сегодня – для магистральной прицепной техники, сельскохозяйственных прицепов и прицепов, в том числе дачных, для легковых автомобилей.

Начав с одной производственной площадки, сегодня компания только в Германии имеет три завода. Кроме этого заводы BPW находятся в Венгрии, Китае, Австрии, ЮАР и России. Во всех странах, кроме Китая, производятся и собираются в том числе и комплектные подвески. В Поднебесной только оси.

Необработанные цапфы загружаются на линию

НАЧАЛО ПУТИ

Принято считать (а немецкой пунктуальности и тщательности принято верить), что фирма BPW (Bergische Patentachsenfabrik GmbH in Wiehl) возникла в 1898 г. в городе Виль недалеко от Кельна. Первой продукцией компании стали смазывающие оси для сельскохозяйственных машин и патентованные оси для повозок. Всю жизнь это предприятие является семейным (что в Германии отнюдь не редкость). На сегодня им управляет третье поколение

Свою деятельность в нашей стране немцы начали в 80-х годах прошлого века: сначала на одной из выставок, затем сотрудничество с Совтрансавто, на прицепной технике которой стояли оси BPW. Тогда-то и начался сбор информации и анализ работы осей в условиях не дорог, а направлений. А в начале 90-х годов, когда в Россию стала массово поступать бэушная, в основном, техника из Европы, и когда сразу повылазили проблемы с прицепами, эксплуатировавшимися до этого по отличным европейским »»

После обработки цапфы привариваются к балке высокочастотным током

Частота колебаний осей подвески на отечественных дорогах превышает в 15 раз таковую в Западной Европе. А динамические нагрузки в среднем в три раза выше.

дорогам, специалисты BPW активно занялись решением техническим проблем.

Установив в 1996 г. тензометрические датчики на осях прицепов, эксплуатирующихся в странах СНГ, в течение 4-х лет инженеры выяснили, что частота колебаний осей подвески на отечественных дорогах превышает в 15 раз таковую в Западной Европе. А динамические нагрузки в среднем в три раза выше.

Ради российских заказчиков конструктора BPW внесли целый ряд изменений в свою продукцию, стараясь максимально адаптировать ее для наших непростых дорог: увеличили толщину металла балки оси с 10 до 15 мм, диа-

Обработанная балка оси с цапфой и штрих-кодом, в котором и вшита информация о судьбе оси

Станок, на котором придается необходимый сход-развал

метр пневмобаллона подвески увеличили до 360 мм, полурессора стала шире, толщину стенки кронштейна подвески также увеличили на 30% (с 6 до 8 мм), установили более энергоемкие амортизаторы – так появилась подвеска BPW HD (Heavy Duty). Таким подходом немцы дали понять, что пришли в Россию серьезно и надолго: в 2003 году было создано дочернее предприятие БПВ-Ост. Сегодня российское представительство продает до 1500 осей в месяц, а количество сервисных станций достигло 115 штук.

ТЕХНОЛОГИЯ УСПЕХА

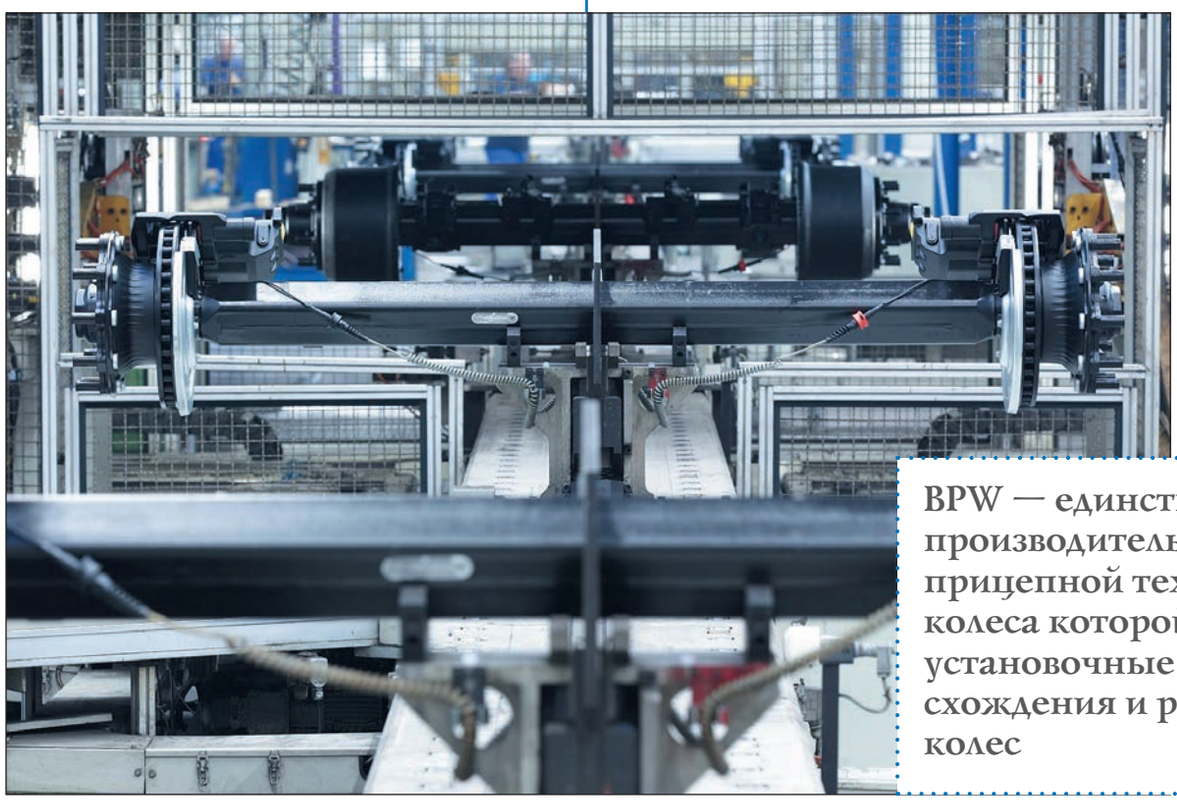
Принципиальное отличие осей BPW от продукции других известных производителей – не только в разных эмблемах на ступицах колес, – это квадратное сечение балки оси (остальные производители делают оси круглыми). Как заявляют в BPW, такое сечение повышает устойчивость оси на скручивание. Но не только этот факт сопромата сподвиг производителя на «квадрат». BPW – единственный производитель осей для прицепной техники, колеса которой имеют установочные углы схождения и развала колес. Немцы заявляют, что это позволяет экономить топливо и увеличивает ресурс покрышки прицепа почти на 6%. И именно квадратное сечение балки оси позволяет установить такие углы. Следует отметить, что квадратные балки осей делаются только для тяжелой техники, 5-тонные оси BPW имеют круглое сечение.

Андрей Вайль убеждает нас в преимуществах осей BPW.

Мы все верим!

Квадратная балка сваривается автоматом на станке из двух продольных половинок. Погрешность сварки – до тысячных единиц. Последние две балки из партии в 24 штуки идут на проверку. В случае погрешности вся партия перепроверяется. Далее к балке приваривается цапфа. За все время существования такой технологии не было случая поломок балки в местах сварки.

Все оси делаются только по предварительному заказу. Это позволяет не держать склад сырья, и материалы от поставщиков доставляются на завод по логистической технологии «точно в срок». Поэтому станки запрограммированы на определенное количество осей: сделал дневной »»



Монтажный цех, в котором собираются оси

BPW — единственный производитель осей для прицепной техники, колеса которой имеют установочные углы схождения и развала колес

Завод по обработке и сборке тормозных суппортов

На каждую ось заводится электронный паспорт со всеми ее данными, и в случае рекламации проверяются не только условия эксплуатации оси, но и перепроверяется технология сборки

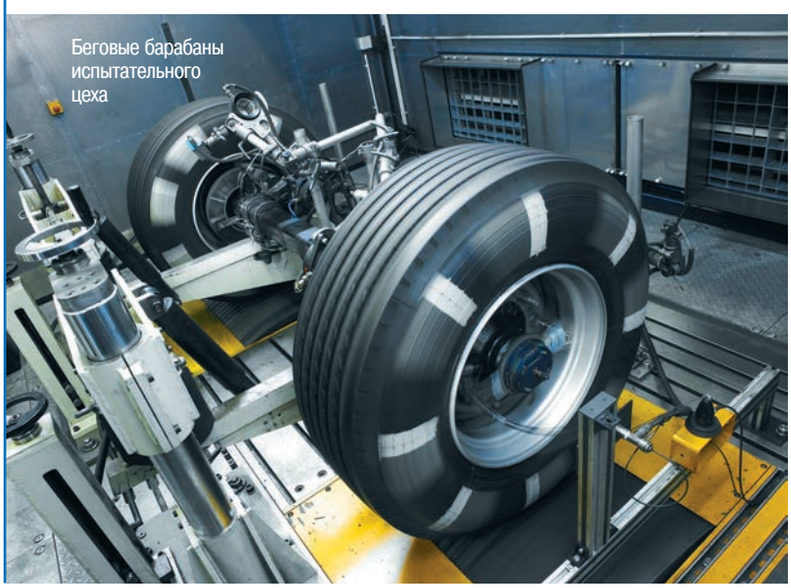
план – кури бамбук. Нельзя сделать больше или меньше – страдает качество. Есть небольшой резерв осей на случай каких-либо непредвиденных обстоятельств. В день на заводе в г. Виль производится около 1000 осей.

Кстати, на заводах BPW я встретил много выходцев из СССР. Судя по всему, наши (не путать с движением «Наши») востребованы и пользуются авторитетом как толковые и знающие специалисты. Один из наших, Андрей Вайль, сотрудник сервисного отдела, два дня рассказывал о производстве, строил нашу делегацию и открывал особенности эксплуатации осей BPW и послепродажного обслуживания. Как я узнал, на каждую ось заводится электронный паспорт со всеми ее данными, и в случае рекламации проверяются не только условия эксплуатации оси, но и перепроверяется технология сборки. В этот паспорт заносится в дальнейшем вся послепродажная и сервисная информация. Через 15 лет паспорт сдается в архив.

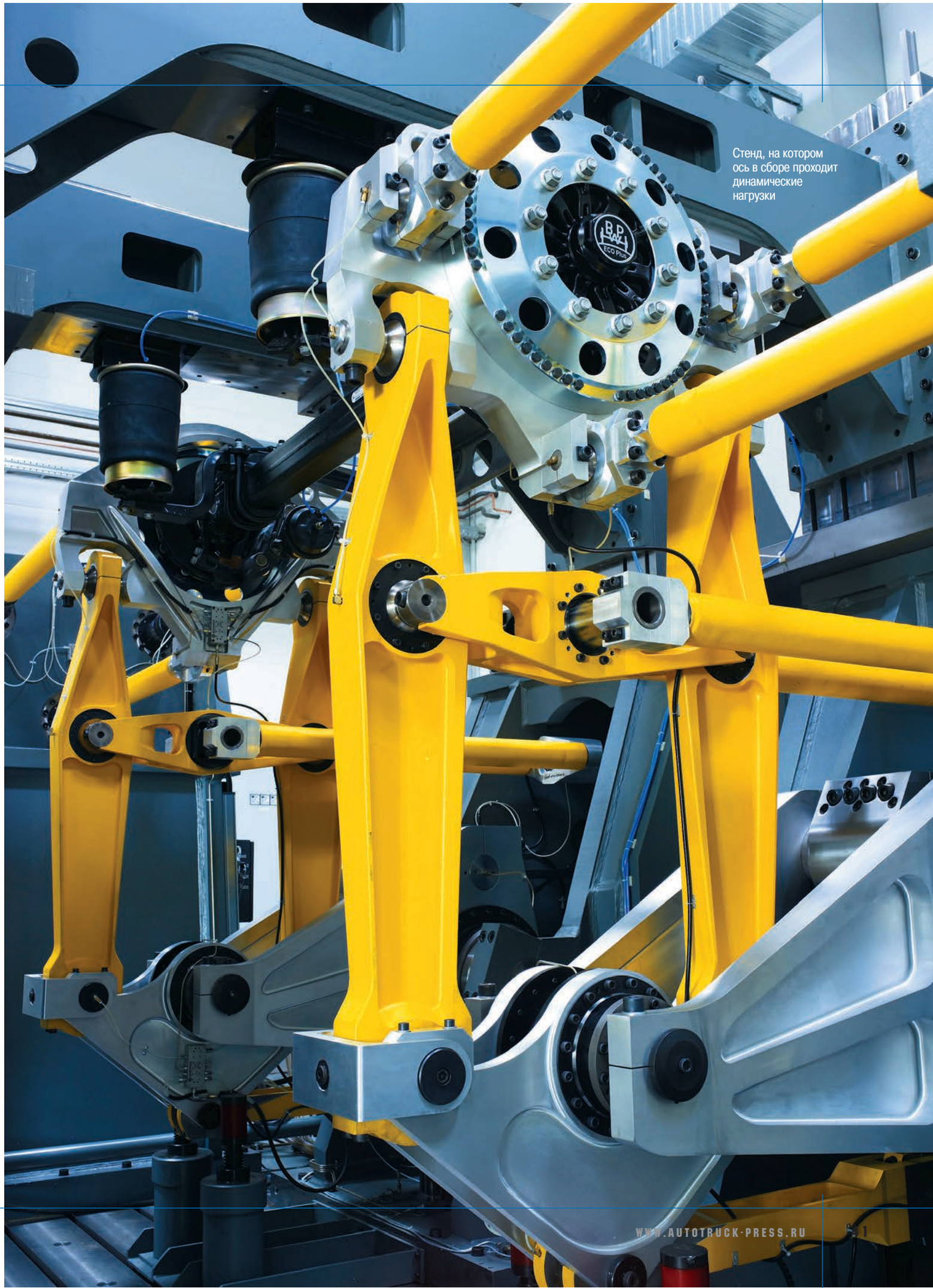
Если раньше гарантия на оси BPW в России была 1 год, то после того, как два с половиной года назад прицеп с датчиками еще раз проехался по дорогам РФ, гарантию решили увеличить сразу на несколько лет. Теперь это 3 года гарантии без системы АБС (АнтиБлокировочная Система) и 5 лет с АБС, так как она (система) записывает и позволяет снять параметры эксплуатации техники, чтобы в случае рекламации показать клиенту нарушения эксплуатации. Со слов Андрея, новая гарантия – головная боль сервисного отдела. Мы-то с ним знаем про две неистребимые беды в России! Но, как мне кажется, в пользу продления гарантии послужили не данные о состоянии дорог, а конъюнктурная необходимость – конкуренты наседают.

На мой вопрос – бывают ли тяжелые случаи, когда компромисса с перевозчиками по рекламациям найти не удается, – Андрей, ни секунды не задумываясь, ответил, что таких случаев не было. Глядя на его набитые в занятиях единоборствами кулаки, я понял, что с таким сложно будет не договориться!

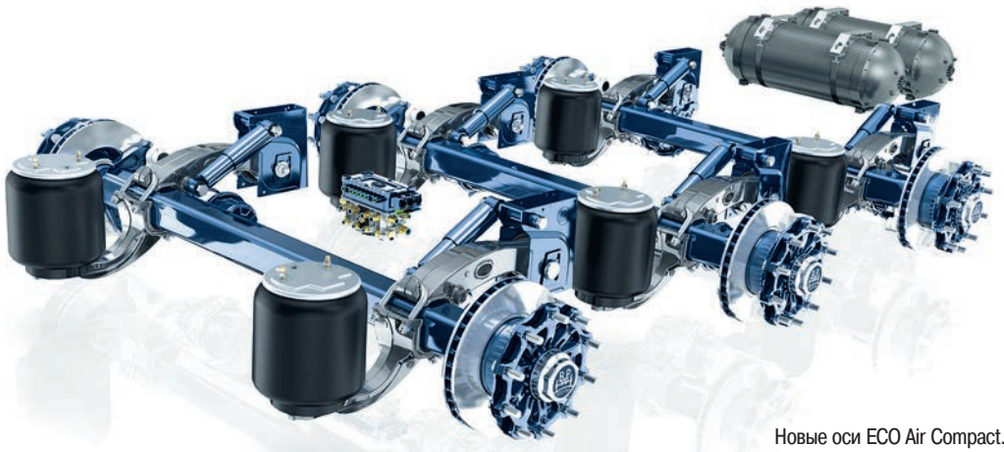
На сваренную балку оси с приваренными цапфами наклеивается штрих-код, который и определяет дальнейшую ее судьбу. По этому штрих-коду компьютер определяет, »»



Беговые барабаны испытательного цеха



Стенд, на котором ось в сборе проходит динамические нагрузки



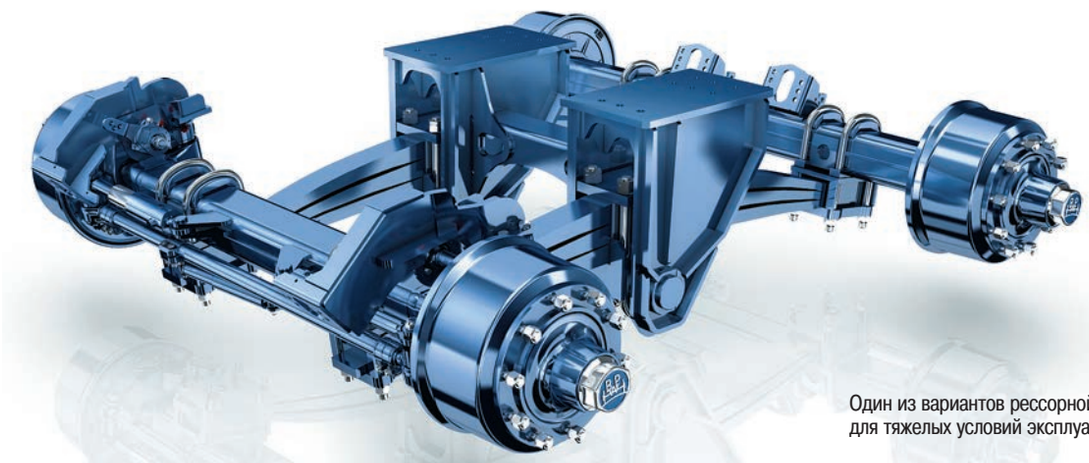
Новые оси ECO Air Compact. Обратите внимание, что рычаг подвески состоит из двух половинок, скрепленных стремянками. Таким образом достигается оптимальное распределение нагрузки на балку оси

какие кронштейны и крепления подвески и тормозов должны быть приварены к оси. Опять же, сварку производит автомат, а человеческий фактор заключается в установке на станок деталей, указанных программой. Все детали привариваются одновременно, чтобы свести к минимуму деформацию уже изогнутой под конкретные углы установки схождения и развала балки оси. На одной точке варится 40-50 осей в смену.

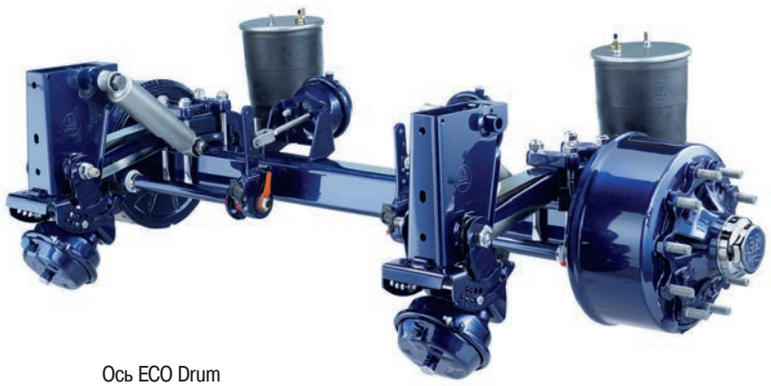
Кстати, самым интересным для меня был вопрос – как эта самая ось гнется под конкретные углы «сход-развал». Ничего сложного для своего гуманитарного образования я не увидел. Рабочий кладет на станок балку оси на три опорные точки (левая-середина-правая), а пресс в этих точках давит до тех пор, пока ось не изогнется нужным образом. Только я так и не понял что, оптическая система или сенсорные датчики, определяет этот «нужный образ».

НЕ ОСЯМИ ЕДИНЫМИ

Сегодня многие компании, производящие технологические изделия с высокой добавочной стоимостью, пыта-



Один из вариантов рессорной подвески для тяжелых условий эксплуатации



Ось ECO Drum

ются сосредоточить все производство, сопутствующее конечному продукту, в своих руках. Не стала исключением и BPW. Тормозная система – это один из самых дорогих (если не самый) узлов прицепной техники. Самым дорогим в тормозной системе является суппорт, количество деталей которого доходит до 60 единиц. Если раньше суппорта для BPW собирались на заводе Knorr-Bremse, то с введением в строй новой площадки в 2008 г, производство этой дорогостоящей детали освоено на BPW.

Сегодня многие компании, производящие технологические изделия с высокой добавочной стоимостью, пытаются сосредоточить все производство, сопутствующее конечному продукту, в своих руках

Немцы производят только три размера суппорта. Производство имеет высокий уровень автоматизации: в смене всего 7 человек обеспечивают весь процесс обработки суппорта, еще 10 человек следят за качеством. Рабочие только размещают заготовки весом 23 кг (вес самого ходового суппорта) в приемники на входе, а машины, считывая штрих-коды с заготовок, определяют порядок монтажа и гоняют их от одного станка к другому по четырем линиям монтажа. Всего в цехе размером 100х100 метров 40 блоков-ячеек в виде аквариума для каждого вида операции, в которых и происходит обработка и монтаж суппорта. На выходе тоже ручками готовый суппорт укладывается на поддон. О высоком уровне технологии говорит тот факт, что некоторые детали в точках, подвергающихся высоким нагрузкам, закаливаются лазером; резьба не нарезается, а накатывается, обеспечивая целостность структуры металла и увеличивая его прочность; некоторые детали куются на холодную, чтобы избежать термического воздействия; каждый суппорт подвергается окраске методом катафореза.

Всего в смене около 50 человек, включая уборщиц, финансовый отдел и руководящий состав. За смену собирается 600 суппортов, хотя производственные мощности рассчитаны на 800 штук. Сейчас завод работает в две смены.

Кроме высокотехнологичных суппортов BPW наладило выпуск других изделий, применяемых как в прицепной, так и в автотехнике: опорные лапы на прицепы и полуприцепы, крепление запасных колес, седла для тягачей, алюминиевые колесные диски, фонари для прицепов и грузовиков, пластиковые крылья. Последние, кстати, поставляются на калужский завод, производящий грузовики Volvo, на питерский завод Scania и челнинское предприятие, собирающее Mercedes Axor.

Кроме этого BPW выпускает воздушные ресивера из композитных материалов. Они легче стальных и алюминиевых. К тому же дешевле алюминиевых, но чуть дороже стальных. Пока производство изделий из композитных материалов сдерживается производственными мощностями, но как только, так сразу такие ресивера будут массово поставляться на предприятия, выпускающие прицепы Krone. Кстати, выяснилось и их слабое место: они пробиваются гвоздями или шурупами при ремонте пола прицепа, когда длинный гвоздь случайно загоняется в пластик ресивера. К тому же на плохих дорогах вероятен случай пробоин стенок ресивера камнями или твердыми »»

предметами, летящими из-под колес. На прицепах Krone 70% осей с эмблемой BPW.

Произведенные на разных заводах комплектующие для осей – балки, суппорта, тормозные диски, рычаги, колодки для барабанных тормозов, тормозные диски, элементы подвески и т.п. – поступают на предприятие площадью 28 м^2, называемое логистическим центром. На нем не только занимаются отправлением продукции по покупателям, но и собирают комплектные оси, исходя из требований заказчиков.

Склад автоматизирован и компьютеризирован. Вся поступающая продукция снабжена штрих-кодом, с помощью которого фиксируется компьютером и автоматически распределяется по стеллажам. В дальнейшем по запросу с центра логистики собирается для покупателей продукции BPW. Часть комплектующих идет на линию сборки, с которой готовые оси поступают потребителям. В день с логистического центра потребителям отправляется 20-30 машин с продукцией.

СТАЛЬНАЯ ИНКВИЗИЦИЯ

Очевидно, чтобы быть лидером, рынку необходимо предлагать новые идеи, технологии разработки. Все это должно быть испытано и доведено до гарантийной надежности. Сегодня одних только тестовых заездов недостаточно, поэтому крупные производители имеют испытательные подразделения, оборудованные по последнему слову техники. BPW не является исключением, и нашей делегации показали комплекс, где испытывается техника не только собственной разработки, но и конкурентов. При мне на одном из стендов «качали» ось SAF, на другом – Rotos.

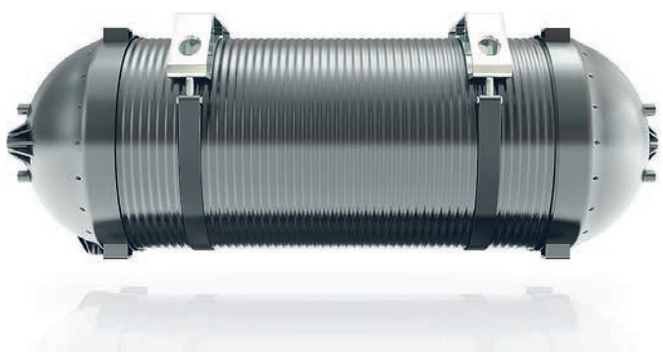
Суть стендовых испытаний в том, чтобы создать динамические нагрузки, превышающие таковые в реальных дорожных условиях. Это позволяет провести ускоренные ресурсные испытания. Одно из испытаний – когда на сервогидравлический стенд ставится балка оси и создается переменная нагрузка в месте сварки цапфы с балкой. Такое соединение должно выдержать не менее 1 млн колебаний. Чтобы выявить критические узлы соединений, на конце оси создается 14-тонная нагрузка, что в принципе не бывает при эксплуатации прицепа.

Другие стенды проверяют отдельные части оси: стремянки (резьба на которых, кстати, тоже накатывается, а не режется), рессоры, тормозные рычаги (трещотки) и валы, тормозные камеры. Есть стенды для проверки срока жизни подшипников (BPW, в основном, использует подшипники SKF) и смазки к ним. Качество смазки в подшипниках играет огромную роль в их службе, и, по заявлению Андрея Вайля, рекламацию часто начинают проверять именно с

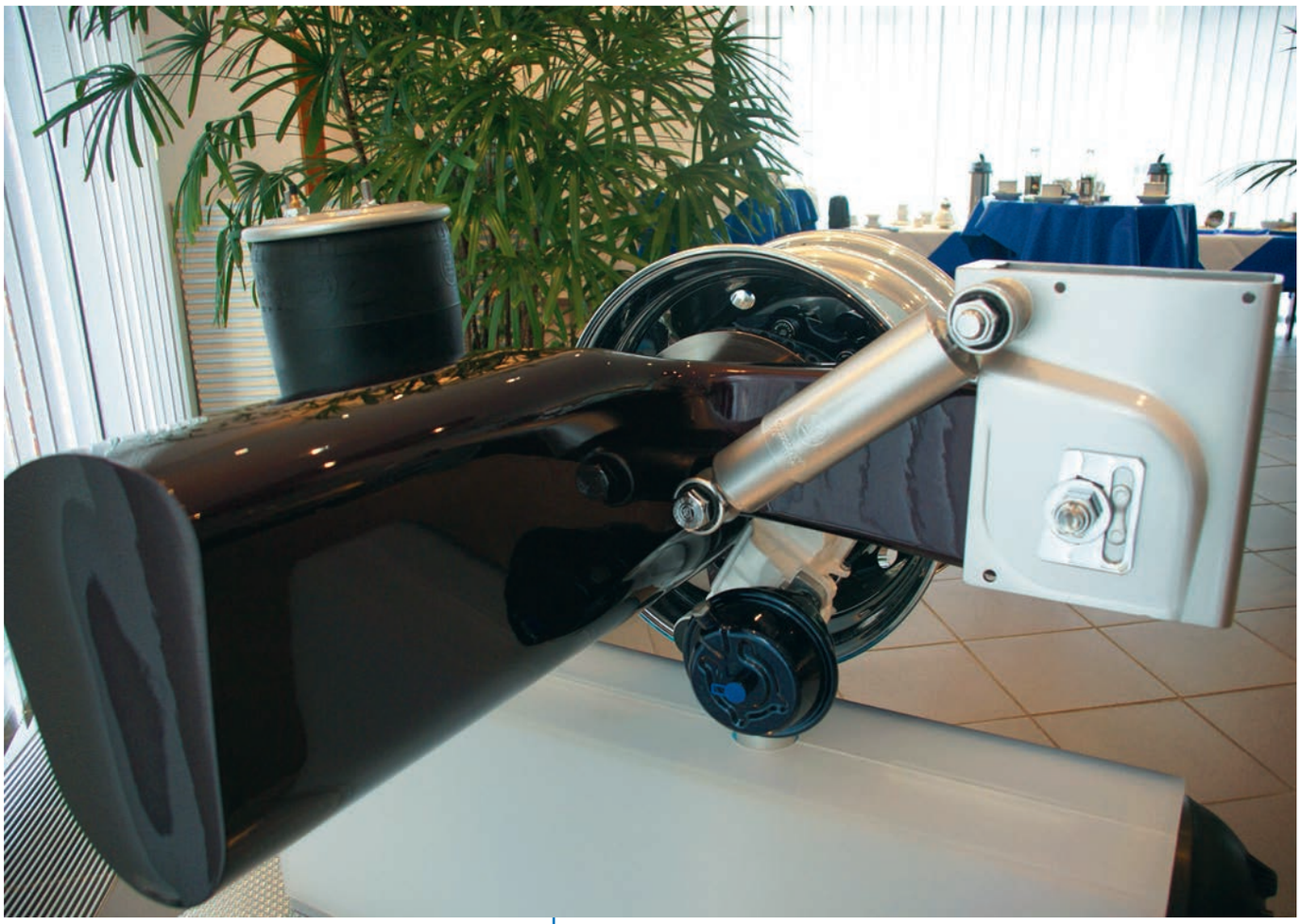
Чтобы выявить критические узлы соединений, на конце оси создается 14-тонная нагрузка, что в принципе не бывает при эксплуатации прицепа

Алюминиевые диски производства BPW

Воздушные ресиверы из стекловолокна будут производиться на заводах BPW



Электрические блоки тормозной системы



Ось из композитных материалов – новая разработка немецких инженеров – проходит ходовые испытания. Она легче стальной на 80 кг

качества смазки. Есть стенды и для грязевых и климатических испытаний. В последних узлы подвески греют до высоких или охлаждают до низких температур. Самый большой стенд – 12-канальный для динамических испытаний осей даже с частью рамы.

Естественно, только стендовыми испытаниями фирма не ограничивается. Полуприцепы с осями BPW бороздят дороги России, Украины и Европы. На новых осях, которые стоят на прицепах, устанавливаются тензо- или пьезодатчики, которые преобразуют механические колебания или деформацию в электрический сигнал. Он записывается «черным ящиком» и впоследствии снимается или дистанционно, или стационарно. Сейчас в Австралии и ЮАР проходит пылевые ходовые испытания новая немецкая продукция. Информация как раз и снимается дистанционно. Машины с бэпэвэшными осями тестируются на полигоне недалеко от г. Папенбург, где немцы тесно, с их слов, сотрудничают с производителем грузовиков – фирмой DAF. Часть осей стоит на машинах, которые работают недалеко от г. Виль, где и производят оси. Такой транспорт периодически, через 300-350 км, заезжает в испытательный центр для диагностики осей.

Очевидно, что компания, производящая почти 2/3 осей в мире для тяжелой техники, не намерена сдавать позиции и в ближайшее время намерена представить очередные разработки. А что это будут за новинки, читатели нашего журнала обязательно узнают. ■

ДИОГЕНОВ ПРИЮТ

Текст Андрей Шилов
Фото автора

ПЕРЕВОЗКА ТЕХНИЧЕСКИХ И ПИЩЕВЫХ ЖИДКОСТЕЙ, А ТАКЖЕ РЯДА ГРАНУЛИРОВАННЫХ И МЕЛКОДИСПЕРСНЫХ МАТЕРИАЛОВ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ СПЕЦИАЛЬНЫМ ПОДВИЖНЫМ СОСТАВОМ — АВТОЦИСТЕРНАМИ. КАКУЮ ТЕХНИКУ ПРИОБРЕСТИ ПЕРЕВОЗЧИКУ, ЧТОБЫ ЗАКРЫТЬ ВОЗНИКАЮЩИЕ В ПРОЦЕССЕ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫЕ ЗАДАЧИ С МИНИМАЛЬНЫМИ ЗАТРАТАМИ И ПОЛУЧИТЬ МАКСИМАЛЬНУЮ ПРИБЫЛЬ?

Перевозки автоцистернами – бизнес обособленный. Именно поэтому, прежде чем приобретать цистерну, пополняя парк новой для себя техникой, перевозчику стоит очень тщательно просчитать загрузку нового подвижного состава и оценить рентабельность. С одной стороны, заказчиками являются многочисленные предприятия химической промышленности, которые сотнями тысяч тонн потребляют всевозможные жидкие и гранулированные химические соединения, большая часть которых относится, кстати, к разряду опасных грузов. Последнее хоть и накладывает на перевозчика дополнительные затраты на получение различных допусков и получение сертификатов, зато гарантирует большую прибыль и относительную стабильность заказов. Слово «относительную» мы употребили не случайно.

Даже стабильно работающие предприятия, скажем, нефтехимического комплекса, производственная цепочка которых не допускает длительных простоев или вовсе исключает остановку процесса, в период прошедшего финансового кризиса снизили объемы выпуска своих продуктов и, следовательно, уменьшили до необходимого минимума заказы на доставку ингредиентов и транспортировку готовой продукции. Кстати, гораздо проще, с точки зрения возникавших перед бизнесом перевозчика барьеров, данный период времени прошли транспортные компании, имевшие подряды на транспортировку пищевых продуктов. Из-за падения индексов на биржах коровы не стали доиться меньше, а значит, хоть и был зафиксирован спад объемов перевозок того же молока, то он был не столь значительным, при котором распродают технику и ликвидируют фирмы.

То же самое касалось и предприятий «алкогольного сектора». Некоторые транспортные компании, напротив, зафиксировали рост перевозок. Расшатанную финансовой нестабильностью нервную систему некоторые россияне предпочитали лечить именно спиртным. Заказы, внеплановые, приходили подчас из мест, откуда их и вовсе не приходилось ждать. Например, при затоплении отдельных населенных пунктов и вызванной этим нарушением системы водоснабжения, перевозчики, имеющие на балансе своих автопредприятий «пищевой танкерный флот», получали заказы на доставку пресной питьевой воды в зоны бедствия по государственной(!) линии. Читай, со 100% гарантией оплаты, что очень важно. И хоть расценки были явно не коммерческими, зато подвижной состав был загружен на все 100% и «отбивал» лизинговые платежи. Что также немаловажно в условиях резко возросшей конкуренции среди транспортных компаний. Про перевозчиков, обретающихся при различных крупных пищевых комбинатах, и вовсе молчим. Такие всегда при делах – никакие катаклизмы не заставят людей перестать питаться. Словом, тот, кто «мониторит» рынок транспортных услуг своего региона, непременно обеспечит загрузку своего «танкерного флота» на рентабельном уровне.

> Стоит поломать голову и не только сравнить стоимость железа и алюминия, а также оценить характеристики транспортных средств и, разумеется, эксплуатационные расходы

ВЕКТОР ДВИЖЕНИЯ

Цистерна предназначена для перевозки строго определенных видов грузов. Именно поэтому под- »»

Для работы с бочками на тягачи устанавливают высокие седла. Если таковых нет, то ситуацию исправляют специальные плиты, подкладываемые под ССУ. Они могут идти как в фирменном исполнении, так и в кустарном. При этом разницы по качеству вы не заметите

вижной состав выбирается исходя из поставленных задач. То есть, для выбора подвижного состава необходимо определиться с вектором движения. Казалось бы, чего проще? Увы, не все так просто. Одним делением парка на «пищевой» и «непищевой» дело не ограничивается. Разумеется, это важно – никто не станет заливать в бочку, которая предназначена для транспортировки вина, технический спирт, являющийся для человека ядом. Даже если перед тем, как в емкость опять будет налит виноматериал, ее хорошенько промоют, гарантии, что остаток ядовитой жидкости не попадет в пищевой продукт – нет, а значит, делать это категорически нельзя. Аналогию, хоть и не совсем удачную, можно провести с изотермическими прицепами: тот, что предназначен для перевозки рыбы, для иных продуктов не используется. Специфический запах морепродуктов, в буквальном смысле слова, пропитывает собой все и вся.

Гораздо более важно определиться с тем, из какого металла будет изготовлена бочка – высокопрочной нержавеющей стали или алюминиевого сплава. Вот тут уже стоит поломать голову и не только сравнить стоимость железа и алюминия, а также оценить характеристики транспортных средств и, разумеется, эксплуатационные расходы. То, что металлические бочки дешевле алюминиевых на 10, а то и все 30 процентов (в зависимости от предназначения техники), есть аргумент бесспорно весомый, если бы не меньший вес емкости из крылатого металла. А чем меньше собственный вес цистерны, тем больше в нее можно загрузить, не превышая максимально допустимой массы. «Довесок» же, скажем в 300-500 килограммов, на десяти рейсах уже выливается в три-пять тонн!

А если пересчитать полученную при этом прибыль с учетом сэкономленного топлива и неизрасходованного ресурса подвижного состава, то итоговый финансовый показатель получается уже весьма значительный. Кроме того, чем легче прицеп, тем при прочих равных условиях меньше мощности требуется от мотора тягача, чтобы его таскать. А это опять-таки реальная экономия и возможность снижения эксплуатационных расходов при порционных перевозках. «Дельта» же умножается на количество единиц техники в парке, и чем их больше, тем весомее конечный результат.

На другой чаше весов – ограниченный, как правило, 15-17 годами срок службы алюминиевого прицепа. Чем ближе к этому возрасту, тем больше внутренних напряжений (концентраторов внутреннего напряжения) возникает в крылатом металле и тем выше вероятность развития в нем трещин. А они могут образовываться не только в силовых элементах, на которые передаются нагрузки от ходовой части прицепа (читай дороги), но и в таких

Всего за пять-шесть лет прицеп проходит до миллиона километров

Чтобы максимально полно использовать тяговые возможности тягача, автопоезд лучше составлять из грузовика и прицепа. Правда, по сравнению с классикой жанра – седельным тягачом и полуприцепом – такая сцепка менее устойчива на обледенелой и заснеженной дороге

важных местах, как сварные швы. Они в процессе эксплуатации подвергаются значительным ударным нагрузкам со стороны перевозимой в цистерне жидкости. При каждом разгоне и торможении автопоезда перетекающая масса в буквальном смысле слова бьет по металлу наподобие морской волны, ударяющей о волнорез. Заметим, что даже наличие разделителей внутри емкости, которые гасят кинетическую энергию жидкости, ударные нагрузки, приходящиеся на донца, весьма значительны. Рано или поздно в сварных швах образуются трещины.

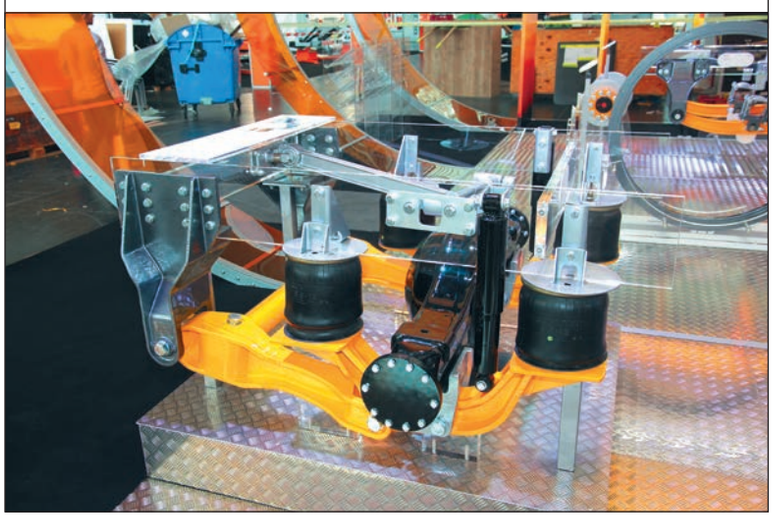
Изотермические бочки – самые дорогие и требуют особого отношения в обслуживании и при ремонте. Зато изотермы позволяют брать самые «сладкие» заказы

И если в стальном элементе их можно заварить практически в каждой мастерской, в которой имеется сварочный аппарат, то заварить трещину в алюминиевой цистерне, увы, так просто не получится. Во-первых, для этого потребуется специальный сварочный аппарат, работающий в среде защитного газа. Во-вторых, при этом необходимо в ряде случаев обеспечить предварительный прогрев ремонтируемого участка, что также требует наличия специального оборудования. И, наконец, в третьих – если дно начало трещать по шву, то это означает, что он весь (по всей длине) насыщен микротрещинами и где рванет в следующий раз – предугадать невозможно.

Увы, но старый дедовский метод ремонта цистерны в пути, а именно – заполнение бреши мылом, которое в обязательном порядке входит в дорожный комплект автопоезда, таскающего цистерну, не всегда приносит желаемых результатов. Качественно затереть трещину удается при положительной температуре окружающего воздуха. Потом, если деталь начала «дышать», то сколько ее не конопать, из-за подвижности деталей мыло хорошо держать жидкость не сможет. Все увещевания продавцов бывшей в эксплуатации техники, что любой шов можно переварить – есть не более чем уловка. В случае с алюминиевой цистерной это экономически нецелесообразно. Хотя да – можно. Но сколько будет стоить? Практически столько же, сколько изготовить новую бочку. И именно по этой причине перевозчики, после достижения прицепом 10-15-летнего возраста, стараются от него избавиться.

Новая ходовая часть и свежеокрашенная бочка, установленная на ней, должны насторожить: скорее всего, подвижной состав просто прошел курс омоложения с целью повышения его продажной стоимости

Чем тяжелее бочка и ответственнее перевозимый в ней груз, тем выносливее должна быть подвеска. Так, вместо двух подушек может применяться четырехопорная



Разумеется, раньше указанного срока прицеп может «убить» и ударная нагрузка, идущая от дороги. Именно по этой причине перевозчикам, решившим приобрести бывшую в эксплуатации алюминиевую цистерну, стоит обратить »»

внимание, прежде всего, на технику, приходящую из Европы. Однако в этом случае необходимо внимательно изучить ее родословную. Чего кривить душой – не все дороги Старого Света находятся в идеальном состоянии. Их качество меняется в зависимости от страны Евросоюза. Кроме того, важно знать и истинный пробег техники. Несмотря на относительно небольшие расстояния, соединяющие предприятия, ритм их работы заставляет перевозчиков работать в жестком временном графике. Это предполагает 100%-ную загрузку подвижного состава.

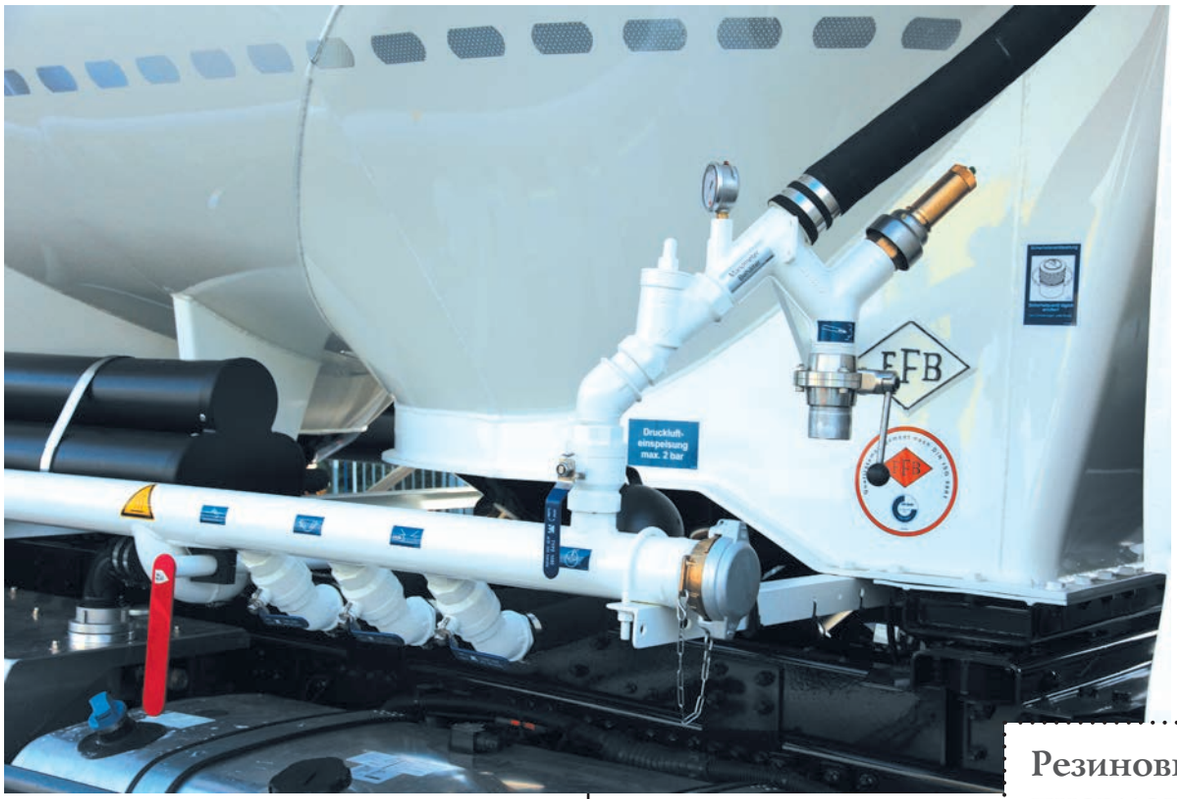
Важно, чтобы прицеп не просто был в рабочем состоянии, а еще и имел свои, оригинальные, документы, выданные заводом-изготовителем

Даже если обтекаемая бочка не выступает за верхний габарит тягача, последнему не повредит установка спойлера-обтекателя на крышу. Так удастся снизить образования паразитных вихрей и сократить аэродинамическое сопротивление автопоезда

В итоге, всего за пять-шесть лет прицеп проходит до миллиона километров. Это означает, что ресурс осевого агрегата значительно выработан, и его, возможно, дешевле заменить новым, нежели ремонтировать. Судите сами, если элементы тормозных узлов – подшипники, полурессоры, пневмобаллоны и амортизаторы – еще можно поменять за относительно небольшие деньги, особенно когда речь идет о применении альтернативных комплектующих, то что делать, когда замены требует балка? А этот силовой элемент, увы, не вечен. Особое внимание стоит уделять местам крепления к ней полурессор. Часто именно там и обнаруживаются трещины, выдающие усталость металла.

За годы, когда в страну свозили утиль, освежая его документы, научились отличать красивый прицеп от способно-

Двухосный прицеп-«племяш» можно быстро отстегнуть в пункте назначения и продолжить рейс налегке. Это преимущество позволяет перевозить различные грузы одним рейсом



Запорная аппаратура только из коррозионностойких материалов. А если перевозятся горючие вещества, то исполнение стыковочных узлов должно быть из металлов, не дающих искр при соударении

го выполнять транспортную задачу, не требуя сиюминутных вложений. Новая ходовая часть и свежеокрашенная бочка, установленная на ней, должны насторожить: скорее всего, подвижной состав просто прошел курс омоложения с целью повышения его продажной стоимости. Следовательно, необходимо узнать – в каком состоянии находится сама бочка? Быть может именно она, самый дорогой элемент прицепа, как раз и находится в плачевном состоянии, а трещины просто закрашены эмалью. Но и это еще не есть проблема, так как при аккуратной эксплуатации и регулярном техническом обслуживании алюминиевая цистерна способна прослужить и четверть века!

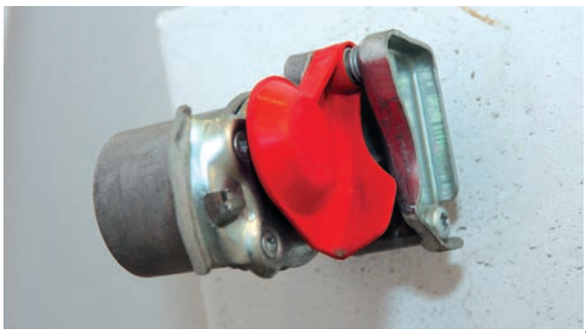
Само собой разумеется – после 25 лет эксплуатации бочку придется сдать в утиль. Но и здесь перевозчик имеет возможность вернуть приличную часть вложенных в покупку средств, сдав прицеп в металлолом. Крылатый металл нынче в цене. Хуже всего, если прицеп имеет «измененные» после ремонта документы и «случайно» поменял свое назначение. Так, в алюминиевых бочках могут перевозиться как непищевые продукты – дизельное топливо, авиационный керосин или различные марки бензинов – так и всевозможные сыпучие грузы: цемент, гранулированные полимерные материалы и так далее. В цистернах перевозятся и пищевые продукты: вода, спирты, виноматериалы, масла, зерно, мука, комбикорма для животноводства и птицеводства. Так вот, в зависимости от своего назначения бочка имеет строго определенное покрытие внутренней части. Так, если внутренняя поверхность цистерны покрыта резиной, то, скорее всего, в ней перевозились вещества и ингредиенты, предназначенные для химического производства.

Причем, в спецификации, в графе «исполнение», должно быть четко указано, какие именно вещества можно перевозить в цистерне. Резина резине рознь: один полимер нейтрально относится к кислотам, другой лоялен к щелочам, третий способен соблюдать нейтралитет к химически активным жидкостям, перевозимым в охлажденном или нагретом состоянии. Процесс гуммирования (обрезиневания)

Резиновые пневмоподушки даже от именитых производителей в условиях холодного климата долго не протянут

При покупке бывшей в эксплуатации бочки, оснащенной компрессором, обязательно проверьте его техническое состояние и, особенно, расход масла. Если агрегат «плюется» смазкой, то его необходимо «капиталить», а не заниматься чисткой системы фильтрации

»»



Пневморазъемы должны быть в идеальном состоянии. Утечки воздуха исключаются по определению. Если этим пренебречь, то опрокинутая в кювет цистерна с толуолом не просто отравит на десятилетия округу, но и обанкротит даже крупного, состоятельного перевозчика

внутренней поверхности цистерны применяется и при изготовлении ряда бочек, в которых перевозятся пищевые продукты. Именно поэтому важно, чтобы прицеп не просто был в рабочем состоянии, а еще и имел свои, оригинальные, документы, выданные заводом-изготовителем. Увы, в процессе «омоложения» документы могут быть изменены. Кроме того, необходимо учитывать человеческий фактор, из-за которого резиновое покрытие может быть повреждено при чистке (мойке), а то и вовсе небрежном отношении к прицепу. А восстановить покрытие крайне непросто и весьма недешево. Да и компаний, которые готовы взяться за это дело, найдется мало. Если не считать завод-изготовитель прицепа.

Помимо гуммирования внутренняя поверхность цистерны может быть полированной или анодированной. Разумеется, в последнем случае химический состав покрытия также зависит от типа перевозимых продуктов. Кстати, если вы планируете эксплуатировать технику преимущественно по дорогам плохого качества и в условиях низких температур, присущих северным регионам, то подвеска осевого агрегата должна быть рессорной, а не пневматической. Резиновые пневмоподушки даже от именитых производителей в условиях холодного климата долго не протянут. Потом, пневматическая подвеска критично относится к наличию в трубопроводах конденсата, который на морозе превращается в лед.

Что еще нужно знать при выборе бывшей в эксплуатации цистерны? Помимо сварных швов донец бочки в группу риска также входят и швы шкворневой плиты. Накопление в местах ее приварки к корпусу напряжений и образование трещин – процесс предсказуемый, так как седельно-сцепное устройство, связывающее воедино прицеп и тягач, воспринимает все динамические нагрузки при движении автопоезда. А они могут достигать критических значений, как при движении автопоезда, так и при стоянке машины на неровной поверхности.

Если водитель вовремя не заметил ослабления сварного соединения, то не исключена возможность даже расцепления тягача с прицепом

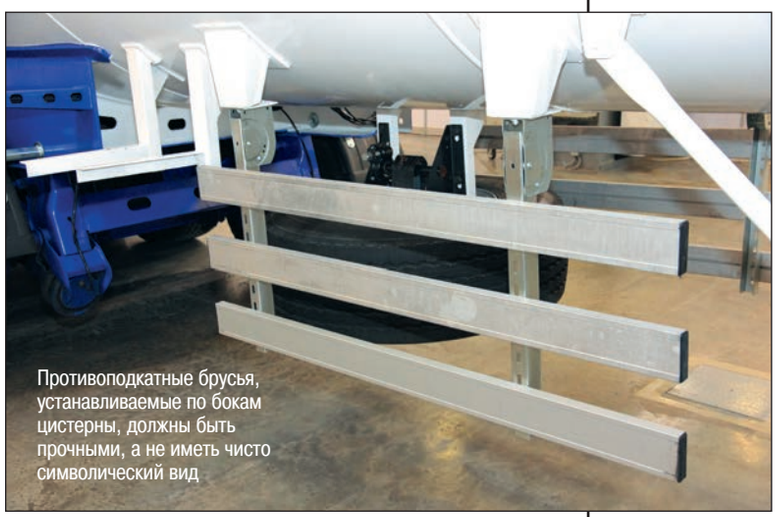
Если у колес прицепа не будет добротных крыльев, то летящий от баллонов абразив будет способствовать усиленной коррозии боков бочки

Так как любое седло имеет допустимые углы качания опорной плиты на шарнирах, то при их превышении нагрузка на детали возрастает многократно. Приводит это как к повреждению элементов седла, так и, как мы уже упоминали выше, к возникновению высоких напряжений в местах приварки плиты шкворня. Если водитель вовремя не заметил ослабления сварного соединения, то не исключена возможность даже расцепления тягача с прицепом. Происходит это, по закону подлости, на полном ходу.

Не менее опасны трещины, возникающие в подрамнике, на котором, собственно говоря, и лежит бочка. Кстати, ложементы зачастую трескаются вследствие замены ходовой части цистерны! Дело в том, что при замене осевого агрегата наблюдается изменение направления и величины возникших в металле ложементов напряжений. Бочка и надрамник со временем как бы «притираются» или «слеживаются», и любые действия с ними приводят к росту напряжений в конкретных областях конструкции. А где тонко – там и рвется. Однако не стоит думать, что конструкторы, проектирующие автоцистерны, не учитывают данное обстоятельство.

Известно, что за свою жизнь цистерна может сменить до трех(!) осевых агрегатов. Разумеется, по прошествии некоторого времени, например десяти лет, перевозчик зачастую не имеет возможности купить аналогичный установленному на его прицепе осевой агрегат. Прогресс не стоит на месте, и

модельный ряд меняется достаточно быстро, особенно с постоянным ростом требований к прицепной технике. По этой причине транспортные компании меняют осевые агрегаты на аналоги от иных производителей. Тем более что оси от альтернативных производителей перечислены в перечне опций. Так, вместо осевого агрегата BPW может устанавливаться продукция SAF или Gigant. Разумеется, речь идет о замене всех осей, а не какой-либо одной. Важно так же и то, чтобы



Противоподкатные брусья, устанавливаемые по бокам цистерны, должны быть прочными, а не иметь чисто символический вид

стыковка ходового агрегата удачно прошла с надрамником, который и является неким промежуточным звеном между ходовой частью и, собственно, цистерной. Словом, нюансов много и все их нужно учитывать.

СРЕЗ РЫНКА Б/У ТЕХНИКИ

Чтобы попробовать свои силы на рынке перевозок в сегменте автоцистерн достаточно приобрести бывшую в эксплуатации технику. Учитывая тот факт, что перевозка продуктов питания отличается стабильностью заказов, то проведем срез рынка именно по «пищевикам». Так, трехсекционную цистерну общим объемом 32160 литров Omeps 1992 года выпуска с неопределенным пробегом(!) предлагают за миллион четыреста. Здесь и далее цены указываем в рублях. Среди плюсов бочки отметим барабанные тормоза, которые в силу своей закрытой конструкции позволяют осуществлять перевозки по дорогам плохого качества: по-простому – ходить за Урал. Пневматическая подвеска в свою очередь накладывает определенные ограничения на регион эксплуатации техники по климатическому показателю. Для северов лучше бы вместо резины применили более выносливые рессоры.

В ту же самую сумму обойдется и алюминиевая 35000-литровая бочка Van Hool, сошедшая с заводского конвейера годом ранее (1991 г.в). Из плюсов, которые должны привлечь к прицепу внимание перевозчика, можно отнести отсутствие пробега по России и оси BPW. Примерно в том же ценовом диапазоне на продуктовой площадке обнаружилась и цистерна Lako 1992 года. В ее нутро помещается 34000 литров пищевых продуктов. Если же искать прицепной состав в более высоком ценовом диапазоне, то имея на руках два миллиона, можно принять на баланс автопредприятия цистерну Cardi 2002 года, которая будет состоять из четырех отсеков общей вместимостью 32000 литров.

Более свежий подвижной состав катится на осях, оснащенных дисковыми тормозными механизмами. Это очень важный момент, так как такую бочку можно эффективно эксплуатировать как по европейским дорогам, так и на трассах относительно благополучной, с точки зрения качества дорожного покрытия, центральной части России. Заметим, что все цены, озвученные продавцами, не являются конечными и, как нам удалось выяснить, путем ведения грамотного и объективного торга могут упасть не на один десяток тысяч рублей! А доводы, которые вы изложите продавцу, мы привели выше: пользуйтесь и смотрите в оба. Что касается новой импортной техники, то за ней следует отправляться, имея на руках три миллиона рублей. Цены, увы, кусаются. ■

Более свежий подвижной состав катится на осях, оснащенных дисковыми тормозными механизмами

На переднюю часть цистерны, особенно груженой, приходится значительная нагрузка. По этой причине настоятельно рекомендуем проверить состояние опор

Александр ТРОХАЧЕВ. Фото автора

НА БЕЗДОРОЖЬЕ И В НЕПОГОДУ

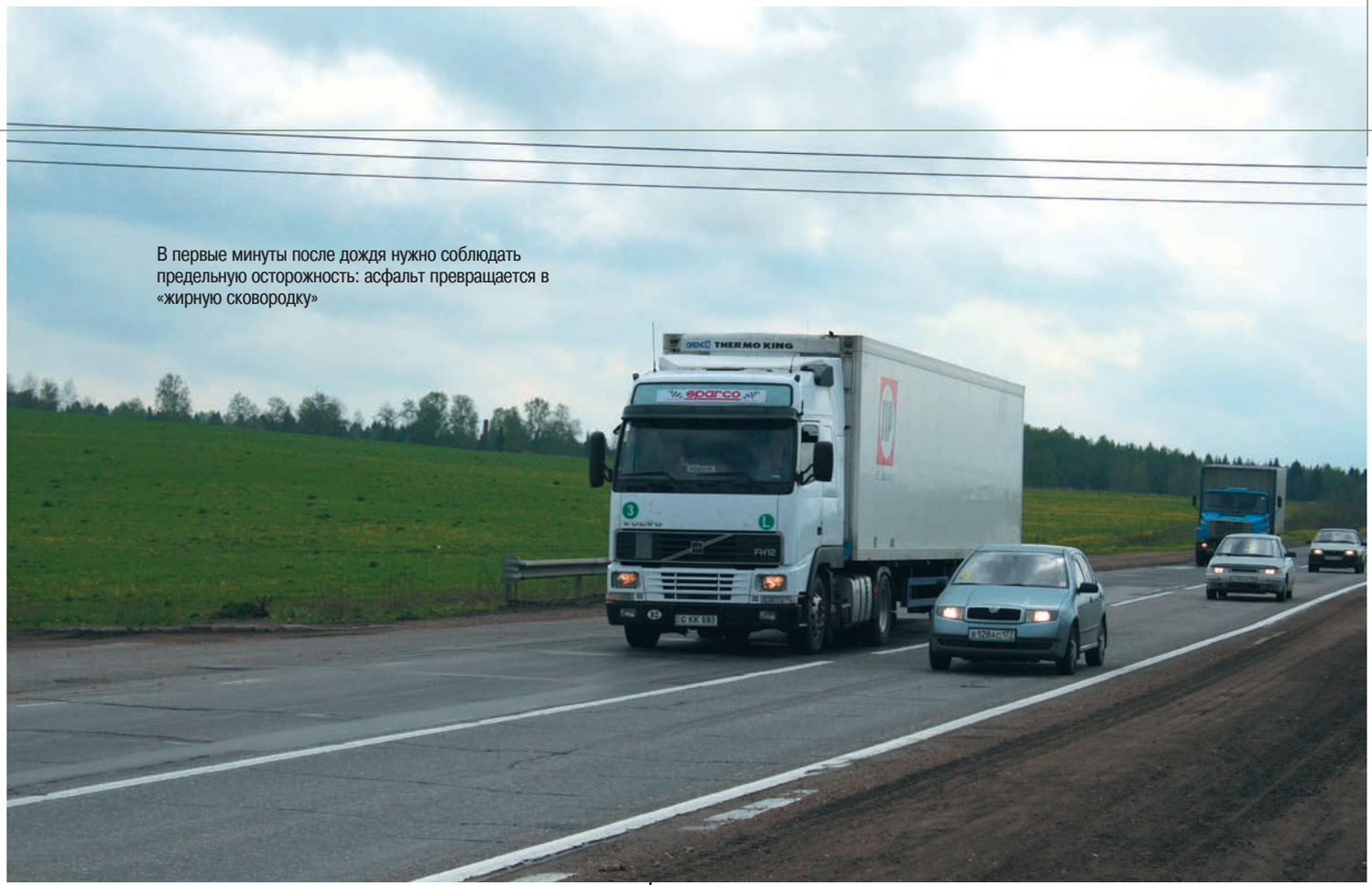
ВОДИТЕЛЯМ ГРУЗОВИКОВ НЕТ-НЕТ, ДА И ПРИХОДИТСЯ СЪЕЗЖАТЬ С АСФАЛЬТА НА ГРУНТОВКУ. ЕЩЕ ЧАЩЕ ДОВОДИТСЯ УПРАВЛЯТЬ МНОГОТОННЫМ АВТОПОЕЗДОМ В ЗИМНИХ УСЛОВИЯХ, ВО ВРЕМЯ ЛИВНЯ И НА МОКРОЙ ТРАССЕ. ДОБРОТНЫЕ НАВЫКИ ЗА РУЛЕМ В ТАКИХ УСЛОВИЯХ ЕСТЬ НЕ У КАЖДОГО, НО КРОМЕ НИХ ДОЛЖНА ЕЩЕ РАБОТАТЬ ГОЛОВА. И ЗДЕСЬ КАК НЕЛЬЗЯ КСТАТИ СОВЕТЫ ИНСТРУКТОРОВ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРОГРАММ ПОВЫШЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ ВОДИТЕЛЬСКОГО МАСТЕРСТВА «PROFAHRER», «PROFITRAINING» И ДРУГИХ. РАССМОТРИМ ИХ ПРИМЕНИТЕЛЬНО К РОССИЙСКИМ УСЛОВИЯМ.

ЛИКБЕЗ ДЛЯ «БЫВАЛЫХ»

Независимо от того, сколько вам лет, каков ваш водительский стаж и каким транспортным средством вы управляете, специалисты рекомендуют соблюдать ровный стиль вождения. При нем средняя скорость возрастает, а расход топлива снижается.

Но прежде чем применять знания в движении, важно научиться правильно трогаться с места. Начиная с Euro-2, при начале движения двигатели грузовиков развивают высокий крутящий момент (он на 25% выше, чем у прежних моторов). Теоретически, можно без проблем тронуться со 2-ой и даже с 3-ей передачи. Однако на деле это сокращает жизнь сцепления. Если принять годность фрикционных накладок при старте с 1-й передачи и 600 об/мин за 100%, то при трогании со 2-й передачи их срок службы сократится до 18%. Между тем, экономия на замене этих деталей эквивалентна стоимости топлива, на котором можно преодолеть свыше 10 тыс. км.

Одно из первых правил – избегать ненужных остановок. Медленное, точно рассчитанное движение вместо «поклона» светофору или впередиидущей фуре экономит солярку и бережет трансмиссию. Без надобности не тормозите, а уж если делаете это, то тормозите расчетливо. Используйте износостойкие тормоза (электрический и гидравлический замедлитель, постоянный дроссель, моторный тормоз) раньше рабочих механизмов. Но если на



В первые минуты после дождя нужно соблюдать предельную осторожность: асфальт превращается в «жирную сковородку»

автомобиле отсутствует блок управления EBS, из соображений безопасности в гололед используйте рабочие тормоза предельно осторожно.

Соблюдайте комфортную для принятия решения и контроля над ситуацией дистанцию. В идеале она должна составлять минимум три секунды. Это означает, что прежде чем доехать до места, где находится впередиидущий транспорт, вы успеете спокойно сосчитать 21-22-23. И расчет предельно прост: при скорости 100 км/ч безопасное расстояние составляет 100 м на сухой и в полтора-два раза больше на мокрой или заснеженной трассе. Не страшно, если в этот промежуток на время вклинится обогнавшая вас легковушка: рано или поздно она снова пойдет на обгон другого грузовика и скроется из вида.

При въезде на магистраль не жадничайте в плане экономии ДТ и не набирайте скорость слишком долго – это создает помехи другим участникам движения. Разгонная полоса обычно коротка, а долгая езда по обочине чревата износом шин и неприятными сюрпризами. При необходимости используйте полную мощность. Так следует поступать при обгоне и на подъемах: выигрыш времени в подобных случаях гораздо важнее топливной экономичности.

С механической КПП не нажимайте педаль сцепления два раза, а в промежутке не топите педаль акселератора. Времена несинхронизированных устройств давно прошли, и кроме лишнего расхода топлива двойной выжим с перегазовкой изнашивает сцепление и коробку. При 8-ми и 12-ступенчатой «механике» по возможности «перескакивайте» через передачи, не перебирая последовательно весь ряд. На таких коробках с линейной шкалой передаточных отношений, например, ZF AVS и ZF AS Tronic, миновать ближайшие ступени можно и в области низких передач. А на мерседесовской PowerShift, благодаря оптимизированным передаточным числам, необходимости в этом нет.

Если принять годность фрикционных накладок при старте с 1-й передачи и 600 об/мин за 100%, то при трогании со 2-й передачи их срок службы сократится до 18%

Как бы это не смешно звучало, но немецкие инструкторы порой учат профессиональных дальнобойщиков азам. Например, подсказывают, как правильно управлять рычагом переключения передач. Особенно это справедливо в отношении водителей, успевших приобрести неправиль- »»

Тише едешь – дальше будешь: на заснеженной дороге осторожность лишней не бывает!

ные навыки в работе с напольной «кочергой» машин эпохи Сталина и Мао Цзэдуна. Рычаг не нужно хватать всей рукой словно золотую рыбку, его следует двигать открытой ладонью вперед или назад.

Переключаться нужно с постоянным давлением, а не дергать рычаг туда-сюда, будто при перезаряжании затвора дедовской винтовки. Важно понимать законы физики: только когда шестерни начинают вращаться синхронно, блокирующее кольцо синхронизатора разрешает переключение. «Воткнуть» передачу насильно, будь вы хоть сам Арнольд Шварценеггер, невозможно. При дергании процесс синхронизации прерывается и возобновляется. Время переключения увеличивается, износ колец синхронизаторов усиливается. На практике это означает увеличение сервисных расходов.

Переключившись на «механике», уберите ногу с педали сцепления и руку с рычага переключения передач. Эта «колхозная» привычка ничего хорошего не дает, а только повышает риск износа сцепления, механизма привода сцепления и коробки передач. Но и на «автомате» нужно уметь грамотно ездить, не полагаясь на то, что все за вас сделает электроника.

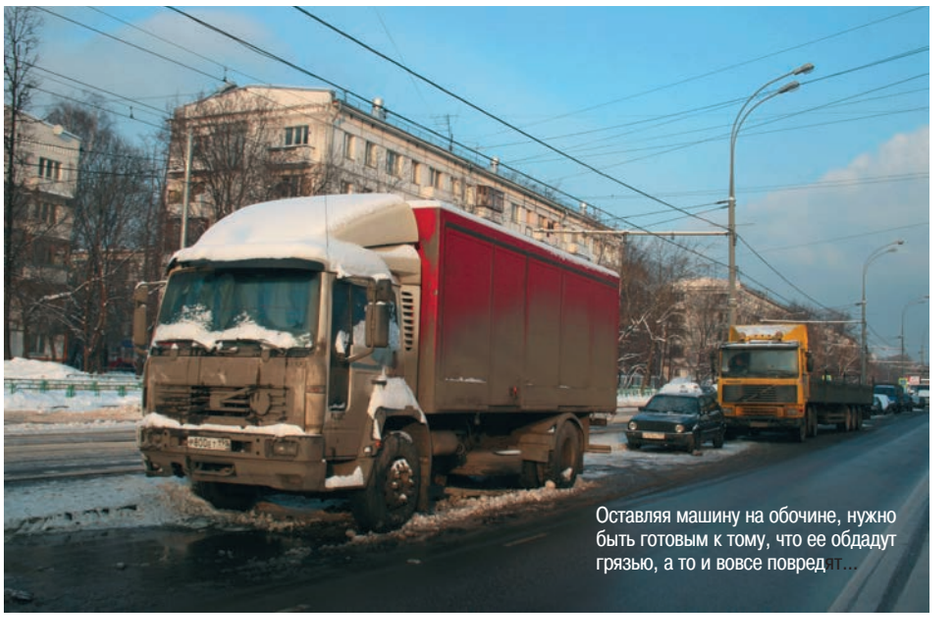
Будьте расчетливы не только при размещении очередной заначки от любимой жены, но и при движении на трассе: используйте инерцию. Достигнув конца спуска, своевременно отпускайте тормоз и поставьте себе на службу набранный разгон. Но не «кочегарьте» чересчур усердно: из-за бугра навстречу может выскочить какой-нибудь со-

При въезде на магистраль не жадничайте в плане экономии ДТ и не набирайте скорость слишком долго — это создает помехи другим участникам движения

рвиголова на легковушке, или за гребнем как из-под земли возникнет ремонтная бригада, пострадавшая в ДТП машина, или все что угодно, а в таких обстоятельствах лучше иметь меньшую скорость.

Перед съездом с «большака» на второстепенную дорогу или на равнозначную магистраль, своевременно отпускайте педаль акселератора. Кинетическая энергия автопоезда настолько велика, что при нормальных дорожных условиях можно снять ногу с педали газа уже за 700-800 м до съезда. Выигрыш дизтоплива при этом невелик, но и проигрыш времени незначителен.

Перед выключением двигателя не нажимайте педаль акселератора. Это еще одна дурная привычка, от которой ноль пользы. Кроме того, в двигателях с турбонаддувом могут быть повреждены подшипники турбонагнетателя, ведь после выключения мотора они продолжают некоторое время вращаться, в то время как подача масла прекращена. И это не просто страшилки: в результате пустой прогазовки в подшипниках могут произойти задиры.



Оставляя машину на обочине, нужно быть готовым к тому, что ее обдадут грязью, а то и вовсе повредят...

Переключаться нужно с постоянным давлением, а не дергать рычаг туда-сюда, будто при перезаряжании затвора дедовской винтовки

ЕЗДА ВНЕ ДОРОГ

Наших дальнобойщиков трудно чем-то удивить. Но ситуация, при которой они могут бравировать фразой «Мне по off'у ваш road», может возникнуть совсем неожиданно: при объезде транспортного затора, вынужденном съезде с автострады, и т.д. И, что бы там ни говорили «бывалые», движение по неподготовленным дорогам требует от сидящего за рулем особой осторожности для предотвращения застревания или опрокидывания автопоезда или одиночного автомобиля – самосвала, например.

Любой производитель магистральных тягачей рекомендует избегать движения вброд и по грязи. Но уж если такое случилось, важно продумывать свои действия и не полагаться на авось. Если преодолеваемый участок не виден до места выезда, лучше всего пройти пешком и посмотреть где целесообразнее проехать. В противном случае может возникнуть ситуация, при которой движение вперед станет невозможным, а развернуться будет негде. Потери времени, нервов и денег (а иногда и здоровья) практически гарантированы.

Одна из заповедей немецких инструкторов: во время движения по бездорожью не размещать большие пальцы рук на внутренней стороне рулевого колеса. Это позволит избежать их травмирования при попадании в яму и резком маневре. При движении по пересеченной местности следует выбирать «ручной» режим переключения передач и быть предусмотрительным, не двигаясь напролом. Основное внимание на сложном участке надлежит уделять мощности, а не скорости. Для этого важно использовать инерцию автомобиля и своевременно переключаться на пониженную »»

Кинетическая энергия автопоезда настолько велика, что при нормальных дорожных условиях можно снять ногу с педали газа уже за 700-800 м до съезда

передачу.

Каким бы легким ни казалось бездорожье, нужно избегать езды по глубокой колее и уделять внимание каждому возможному препятствию – камням, кочкам, залитым водой ямам. На склонах всегда следуйте линии уклона и не разворачивайтесь даже в сторону спуска. Если автомобиль застрял, двигайтесь назад с включенной задней передачей и не позволяйте машине или автопоезду скатываться вниз. При этом не выключайте сцепление и используйте вспомогательную тормозную систему (моторный тормоз).

Если грузовик начинает пробуксовывать, нужно остановиться, установить управляемые колеса в прямолинейном направлении и возобновить движение, но уже в обратном направлении. Важно также своевременно включить блокировку дифференциала, а при движении по склону с рыхлым грунтом (песок, сухая земля, галька) – отключить ABS: это позволит колесам блокироваться и приведет к образованию перед ними грунтового клина, этакого вспомогательного естественного «замедлителя».

При опрокидывании кузова на автомобилях-самосвалах следите за давлением колес на грунт и перемещением груза. На машинах с пневматической подвеской следует выпустить воздух из пневморессор до их полного сжатия. Кузов нужно опрокидывать строго по линии падения. При этом важно соблюдать технику безопасности и инструкции производителя, изложенные в руководстве по эксплуатации.

После движения по бездорожью обязательно очистите автомобиль. Не поленитесь удалить посторонние предметы из межколесных промежутков и протектора шин. Опустите противоподкатный брус. Активируйте ASR или ABS, если они были предварительно отключены. Выберите режим раздаточной коробки для движения по обычным дорогам. Проверьте работу тормозов, обратив особое внимание на эффективность торможения, возможные скрипы или скрежет. Очистите от грязи окна, наружные зеркала заднего вида и световые приборы. И – счастливого пути!

На лампочках не экономят – зажженные фары и другие световые приборы делают автомобиль заметнее

ПО СНЕГУ И ЛЬДУ

Сани, как известно, готовят летом, а потому исходим из того, что хороший водитель уже припас для самого сурового времени года все необходимое. Среди прочего у него должен быть антиобледенительный спрей для дверных замков, который хранится в наружном вещевом ящике автомобиля или в кармане куртки.

До начала поездки нужно запрограммировать автономный подогреватель так, чтобы ветровое стекло и боковые окна полностью оттаяли. Снег и лед важно удалить не только с «ветровика», но также с кузова и платформы. Если щетки стеклоочистителя примерзли, не прикладывайте чрезмерного усилия, чтобы отделить их от стекла. Используйте пластмассовый скребок с жесткой резиновой лентой и щетку для очистки от снега.

Во время движения по бездорожью не размещать большие пальцы рук на внутренней стороне рулевого колеса. Это позволит избежать их травмирования

Глупая «дедовская» привычка подолгу прогревать двигатель на неподвижном автомобиле должна быть забыта словно страшный сон. Как только рабочее давление в

Налипший снег увеличивает массу транспортных средств. На автопоездах – до 2,5 тонн!

пневмосистеме станет достаточно высоким, можно начинать движение и прогревать двигатель с умеренной нагрузкой на средних оборотах. Иногда при этом начинают запотевать окна и ветровое стекло. В таком случае можно уменьшить влажность воздуха, включив систему кондиционирования.

При движении на коварных подъемах и спусках не гнушайтесь перестраховаться и своевременно устанавливайте цепи противоскольжения

Эксперты советуют без крайней необходимости не менять на зимней дороге выбранную полосу и не увлекаться обгонами даже на участках с односторонним движением. Ограничительные алюминиевые барьеры при этом пусть не вводят вас в заблуждение: при определенных условиях автопоезд может развернуть или сложить так, что без помощи крана или эвакуатора продолжить дальнейшее движение будет невозможно. Особенно коварны в этом смысле участки с заснеженными островками и полосами: водитель думает, что это просто укатанный снег, а под ним – чистый лед. В итоге левая сторона сцепки попадает на отрезок дороги с низким коэффициентом сцепления, а правая, едущая по асфальту или укатанному снегу, обладает лучшим контактом – вот вам и предпосылка к ДТП. Даже если автопоезд не бросит на ограждение, его может занести на обгоняемое транспортное средство и все: вылезай, приехали!

Очень опасно доверяться интуиции и начинать сложное маневрирование (разворот с замахом или в несколько приемов вперед-назад) на дороге, где от остальных участников движения требуется вежливость и повышенная предусмотрительность. Поздно заметив меняющий направление движения состав, другой водитель может не успеть среагировать на изменение обстановки или предпримет неправильные действия. Это тоже чревато инцидентом с повреждением транспортных средств и травматизмом людей.

При движении на коварных подъемах и спусках не гнушайтесь перестраховаться и своевременно устанавливайте цепи противоскольжения. При торможении на уклоне они намного важнее и эффективнее, чем для повышения тяговых возможностей автомобиля. Не забывайте, что блокировку дифференциала следует задействовать на неподвижном грузовике. Как только вы вернетесь на дорогу с высокими сцепными свойствами покрытия, сразу отключите блокировку дифференциала.

Зимой скорость движения, даже на знакомой до боли трассе, ниже, и ориентироваться на время преодоления маршрута в другой сезон незачем. Попытка выдерживать осенний или весенний режим на зимней дороге чревата последствиями. Повышенную опасность представляют мосты, провалы и ямы, а также дороги, проходящие по лесистой местности. При выезде из полосы с защитными насаждениями или из леса на открытый участок, при подъеме на мост, эстакаду или гребень, выезде из туннеля следует соблюдать безопасную скорость. Проще »»

Надежному креплению грузов надо уделить самое пристальное внимание: это тоже элемент транспортной безопасности

говоря, надо двигаться адекватно погодным и дорожным условиям, иначе сильный порыв ветра может запросто сдуть автопоезд с проезжей части на обочину или (что еще хуже) в кювет.

Во время метели двигайтесь медленно и ни в коем случае – наугад или по габаритным огням идущего впереди транспортного средства. Дорожная разметка на заснеженных дорогах чаще всего не видна, поэтому в качестве ориентиров используйте придорожные столбы и ограждения. Исповедуйте упреждающий стиль езды и поддерживайте соответствующую дистанцию до впередиидущих автомобилей.

В случае экстренного торможения нажмите педаль сцепления, чтобы прекратить подачу крутящего момента от двигателя к трансмиссии. Помните, что при экстренном торможении со срабатыванием ABS на ряде машин с «умными» КПП (например, как в случае с мерседесовской системой Telligent) электроника самостоятельно переводит коробку в «нейтраль». Вообще, на обледенелой или заснеженной дороге, равно как и в сильный дождь, для торможения старайтесь использовать только рабочие тормоза. Положившись на вспомогательные механизмы, должного

Про наши полноприводные грузовики иностранцы шутят так: «Чего только русские не придумают, лишь бы дороги не строить!»

Во время разгрузки самосвала, главное – ровная площадка

Обгон у автопоезда, как и посадка у авиалайнера, один из наиболее опасных видов маневра. Увлекаться им не следует

замедления вы можете не получить, а когда придет осознание этого, для предотвращения ДТП уже может быть слишком поздно.

Зимой специалисты рекомендуют не использовать круиз-контроль, систему контроля заданной дистанции или ограничитель скорости. Причем данная рекомендация относится как к региональным, так и к федеральным трассам. Еще один совет: быть предельно осторожными при подъезде к АЗС и в случае сомнений относительно безопасности въезда «протянуть» автопоезд дальше, а не пытаться вписаться в поворот любой ценой. Опасно также останавливаться на незнакомой обочине – если автопоезд и не увязнет в грунте, под действием ветра и силы тяжести он может сползти в кювет и опрокинуться набок, а это потеря времени и порча груза.

Очень опасно привязываться на трассе к быстро едущему «коллеге»: у вас может быть разная загрузка, разные шины, разная манера вождения и опыт. И не факт, что уверенно прошедший изгиб трассы лихач на следующем повороте не проложит «лыжню» по снежной целине, но уже за пределами проезжей части. Ехать нужно по своим силам, в соответствии с самочувствием, возможностями транспортного средства, дорожным и погодным условиям. И не забывать два важных правила: «Тише едешь – дальше будешь» и «Береженого бог бережет». ■

Зимой специалисты рекомендуют не использовать круиз-контроль, систему контроля заданной дистанции или ограничитель скорости

МОЙ ОПЯТЬ ВСТАЛ: ИСТОРИЯ О ТОМ, КАК НЕ ПРЫГНЕШЬ ВЫШЕ ОДНОГО МЕСТА ПРИ ВСЕМ ЖЕЛАНИИ

ПРЯМ ПОЛОСА КАКАЯ-ТО, НЕ ХОЧЕТ МАШИНА РАБОТАТЬ, ХОТЬ ТЫ ТРЕСНИ! ВЫЕЗЖАЮ НА МОСКВУ. НАКРЫВАЕТСЯ БЕНДИКС... В ГОЛОВЕ МЫСЛЬ: «БЛИН, НУ ЕГО, НАВЕРНО ЛУЧШЕ НЕ ЕХАТЬ...» А Я СУЕВЕРНЫЙ. НО РАБОТА ЕСТЬ РАБОТА, НАДО ЕХАТЬ. ЧЕРЕЗ СОРОК МИНУТ ЗАВЕЛСЯ С ВЕРЕВКОЙ, ВЫЕХАЛ.

А дорога и погода снова против меня: изморось, туман, грязь. Фары забрызгиваются через каждые пять километров, еду по приборам. И тут начинаются чудеса. Подсветка приборов начинает меркнуть. Обочины как таковой нет: остановиться негде – снесут в два счета. Тяну до ближайшего перекрестка. Останавливаюсь, машина сразу глохнет. Под капот: смотреть, что и где замкнуло. Тут сдыхает фонарик. С зажигалкой начинаю смотреть силовые предохранители. О чудо – нашел! Заменил, едем дальше. Растолкал – завелась.

Но только я начал более-менее отогреваться, как история повторяется, но встал в этот раз очень неудачно – прямо на расширении, а туда прям так и норовят сунуться фуры, пропуская торопыг. А иначе никак – заглох. Выставленный знак аварийной остановки и ведро растворились под колесами фуры уже через три минуты, меня, слава Богу, он объехал. Нашел в кювете разодранный скат и разжег – теперь хоть меня видят и можно заниматься проблемой.

Но открытый капот ясности не внес, все предохранители целы. Предварительный диагноз – замкнула на массу обмотка генератора. Проковырявшись два часа, я вконец замерз. Покрышка догорала, нужно решать что делать. Плюсовой провод с «гены» не открутить – хрен подлезешь. Остается одно – тянуть до ближайшей кафешки. Выключив все приборы, завожусь с толкача, аккумулятор почти умер. Завелся. Дождался первую машинку в попутном направлении, сажусь ей на хвост и включаю аварийку. С горем пополам доехал до кафешки, заглушил мотор, и в спальник, благо одеял у меня там припасено на роту солдат. Теперь уже до утра.

На следующий день выпытал у местных, есть ли у них электрик. Такой нашелся. Опустим описательную часть внешности самого кулибина и его логова, перейдем к технике. Действительно оказалось, что обмотка умерла. «Гены» нет, что делать? Только не смейтесь, но через два часа Сан Саныч (тот самый кулибин) уже подгонял под крепление генератор от Оки! Заодно отремонтировали бендикс.

К десяти часам вечера отправляюсь домой, на Москву ехать смысла уже нет. Заворачиваю на первую попавшуюся заправку, ибо топливо уже на нуле. Но как только я подъехал к колонке, мотор затроил и сдох. Шок!

На поворот ключа машина не реагирует. Еще три часа ушли на поиск причины. Оказалось, нет

массы на двигателе. Прикрученный провод, казалось бы, решит все проблемы и я, наконец, доберусь домой. Но не тут-то было – снова отказывает стартер! Еще час уговариваем кого-нибудь дернуть на галстуке. Мотор завелся, ура!

Заправился, и снова в путь! После всех мучений я даже не чувствовал усталость. Но мысли о горячей ванне и теплой постели в объятиях жены разогнал хлопок из-под капота и застучавший мотор. За машиной тянутся клубы синего дыма. Снова съезжаю на обочину. Предварительный диагноз – сгорел либо клапан, либо поршень. С этими мыслями снова в спальник до утра.

Отрубился я так же быстро, как и проснулся, а понежиться в отрывках последних снов не давал жуткий холод – все-таки не май месяц. На буксире дотянул до дома и сразу под капот. Кризис заставляет пахать, забыв про сон и отдых. Приступаю к снятию головки, но... Но тут я обратил внимание на форсунки: во всех стоит солярка, а в третьей зияет черная дыра. Выкручиваю подозрительный элемент полета мысли инженеров итальянского моторостроения и офигеваю – распылитель разорвало «розочкой». Как? Этого не может быть! И тут я догадался принюхаться к этой железяке: пахло от нее не то ацетоном, не то бензином.

Быстро откручиваю трубку на подачу и сливаю немного топлива в банку. Вонь живым бензином! Выплескиваю немного этой жижи на землю, чиркаю зажигалкой, и эта бурда вспыхивает как бенгальский огонь! Шок! Но чек я с заправки не взял (хотя всегда беру). Да если б и взял, то ничего не доказал бы. Хочешь верь, а хочешь не верь, но складывается ощущение, что машина отказывается работать. А я товарищ суеверный, так что придется продавать. ■

По материалам Volvo Trucks

VOLVO TRUCKS ЛИДИРУЕТ В ОБЛАСТИ СОЗДАНИЯ ТЕХНОЛОГИИ БУДУЩЕГО — БЕСПРОВОДНОЙ СВЯЗИ ДОРОЖНЫХ АВТОКАРАВАНОВ

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ БЕСПРОВОДНОЙ ТЕХНОЛОГИИ СВЯЗИ МЕЖДУ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ В АВТОКАРАВАНЕ, ГДЕ ГОЛОВНОЙ ГРУЗОВОЙ АВТОМОБИЛЬ КОНТРОЛИРУЕТ ДВИЖЕНИЕ ВСЕЙ КОЛОННЫ, СТАЛО ТЕХНИЧЕСКИ ВОЗМОЖНЫМ. ДАННОЕ РЕШЕНИЕ БЫЛО ПРЕДСТАВЛЕНО НА ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОМ ЭТАПЕ ПРОЕКТА SARTRE (SAFE ROAD TRAINS FOR THE ENVIRONMENT ИЛИ БЕЗОПАСНЫЕ ЭКОЛОГИЧНЫЕ ДОРОЖНЫЕ АВТОКАРАВАНЫ), В КОТОРОМ КОМПАНИЯ VOLVO TRUCKS ПРИНЯЛА УЧАСТИЕ.

Несомненно, потребуется некоторое время, прежде чем такие, сообщающиеся по беспроводной связи, автоколонны станут привычной частью повседневной жизни. В ближайшем же будущем технология, реализованная в проекте, может быть применена в целях обеспечения более безопасного дорожного движения.

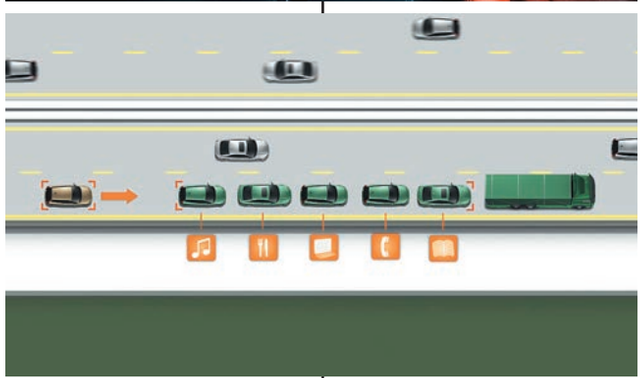
Недавно были представлены результаты трех лет исследований и испытаний, проводимых в рамках проекта SARTRE, финансируемого Европейским Союзом. Представители комиссии ЕС и эксперты в области транспортных технологий из Европы, США и Японии собрались на испытательном полигоне компании Volvo в Швеции, чтобы увидеть применение технологии беспроводной связи в автокараване на практике. В голове колонны шел тягач Volvo FH, а на небольшом расстоянии от него двигался другой грузовой автомобиль Volvo и три легковые машины.

САМОУПРАВЛЯЕМЫЕ АВТОМОБИЛИ ДОРОЖНОГО КАРАВАНА

Собравшиеся смогли убедиться, что цели проекта: разработка беспроводной связи для движения в автокараване, которая повысит уровень безопасности на дорогах, а также снижение негативного воздействия автотрафика на окружающую среду и регулирование интенсивности движения, – были достигнуты. В течение трех лет шла непрерывная работа по производству тестовых автомобилей, а также созданию средства коммуникации «от машины к машине» и сенсорных устройств для контроля

за участниками каравана. Сегодня эти технические достижения сделали возможным комфортное внедрение автокараванов в движение остального транспорта на автострадах. Вся колонна связана между собой посредством технологии беспроводной связи, которая гарантирует перемещение автомобилей четко за ведущей машиной, словно они являются одним целым. В результате у водителей в караване появляется возможность расслабиться, возможно, даже почитать книгу или посмотреть ТВ, в то время как машина будет двигаться самостоятельно.

«Расстояние между автомобилями гораздо меньше, чем при обычном движении на дорогах. Тем не менее, быть частью каравана безопасно, так как на любое минимальное изменение параметров перемещения реагируют сверхбыстрые компьютеры, а не человек», – поясняет Андреас Экфьорден, менеджер проекта SARTRE со стороны компании Volvo Trucks.



Одной из важнейших зон ответственности Volvo Trucks в данном проекте было определение того, какая именно информация должна передаваться по каравану, чтобы его участники следовали за ведущим грузовым автомобилем.

«Все автомобили в колонне снабжены антенной, установленной на крыше. Благодаря этому они могут принимать данные, поступающие с компьютерной системы головного транспортного средства. Например, если ведущий грузовой автомобиль начинает тормозить, все остальные машины сделают то же самое в тот же момент», – продолжает описывать технологию Андреас Экфьорден.

Помимо прочего, ведущий грузовой автомобиль также снабжен алкозамком (Alcolock) и полным набором устройств активной и пассивной безопасности, которые компания Volvo производит уже сегодня.

БЕЗОПАСНЕЕ И ЭКОНОМИЧНЕЕ

Целями проекта SARTRE были повышение безопасности при движении на дорогах и сокращение расхода топлива. Именно они послужили причиной участия Volvo Trucks в проекте. Расход топлива автомобилей в караване действительно существенно сократился в результате снижения встречного сопротивления воздуха. Уменьшилось потребление топлива и головным грузовым автомобилем. Для участия в движении колонны, возможно, необходимо будет платить определенный взнос. Все это делает прибыльным для транспортных компаний предоставление своих машин в качестве ведущих каравана.

К тому же, результаты проекта SARTRE ясно продемонстрировали, что движение колонны, где во главе идет грузовой автомобиль с обученным водителем и полным пакетом необходимого оборудования, повышает уровень безопасности на дорогах, что выгодно для всех участников дорожного движения.

«Просто фантастика, что водитель грузового автомобиля может доехать из пункта А в пункт Б, имея, как минимум, одну машину позади себя, при этом расход топлива будет меньше, чем обычно, и выброс углекислого газа в атмосферу тоже сократится. Немаловажно и то, что он на определенное время может заменить нескольких водителей автомашин, повышая таким образом безопасность», – говорит Леннарт Пилскуг, директор по общественным проектам компании Volvo Trucks.

ЗАДАЧИ, КОТОРЫЕ ПРЕДСТОИТ РЕШИТЬ В БУДУЩЕМ

Несмотря на то, что исполнителям проекта SARTRE удалось создать прекрасно функционирующий прототип дорожного каравана, остался еще ряд вопросов, которые необходимо решить, прежде чем система станет частью повседневной реальности. Так, например, нужно продолжить работу по повышению надежности. По своему уровню она должна соответствовать системе автопилотирования самолета. Достигнув этого показателя, дорожные караваны смогут стать действительно успешным транспортным решением для движения по автомагистралям.

»»

Еще одним открытым вопросом остается переход из автоматизированного движения в колонне на ручное управление, и наоборот. Должно быть абсолютно четко сформулировано, кто несет ответственность за управление машиной в караване, и когда эта ответственность заканчивается. Это не просто техническая задача. Многое зависит от готовности водителя взять на себя ответственность, а также уровня надежности и безопасности.

Законодательство – еще один пункт, требующий дальнейшей гармонизации. В соответствии с Венской конвенцией осуществление контроля более чем за одним транспортным средством является незаконным. Это значит, что автоматизированное управление недопустимо. Приведение в соответствие Венской конвенции и определенных государственных законов стран-членов ЕС займет, по оценкам экспертов, около 10 лет.

«Несмотря на законодательные трудности, выгоды в области организации транспортного движения, безопасности, охраны окружающей среды и, что немаловажно, прибыльности транспортных компаний, которые можно извлечь от реализации данного проекта, вселяют уверенность, что он станет реальностью, так или иначе», – заключает Леннарт Пилскуг.

Даже если технология беспроводной связи при движении в автокараване и требует временных затрат прежде чем стать реальностью, то в других областях результаты исследований могут быть реализованы на практике уже в ближайшее время. Новая технология связи, получившая название «от машины к машине» или «автомобиль для инфраструктуры», может быть использована как в легковых автомобилях, так и в грузовом транспорте для самых различных целей. Например, для предупреждения о различных дорожных происшествиях, препятствиях или гололеде на пути следования.

«Это можно сравнить с возможностью заранее заглянуть за поворот. Огромное подспорье в вопросе улучшения безопасности на дорогах», – резюмирует Леннарт Пилскуг.

ФАКТЫ О ПРОЕКТЕ SARTRE (БЕЗОПАСНЫЕ ЭКОЛОГИЧНЫЕ ДОРОЖНЫЕ АВТОКАРАВАНЫ):

– Начало проекта: сентябрь 2009

– Завершение проекта: сентябрь 2012

– Бюджет: 6.4 млн евро

– Финансирующая сторона: Комиссия ЕС обеспечила 60% бюджета исследований как части своей 17-й рамочной программы. Оставшиеся средства поступили от компаний-участников проекта

– Руководство проекта: Специалисты в области разработки технологий британской компании Ricardo Ltd

– Компании-участники проекта: Ricardo Ltd, Великобритания, Idiada and Tecnalia Research & Innovation, Испания, Институт автомобилестроения Ашена, Германия, SP (Институт технических исследований Швеции), Volvo Car Corporation и Volvo Group Trucks Technology

– Цель: разработать стратегию и технологии, обеспечивающие движение по дорогам автокараванов, которые способствуют существенному снижению воздействия на окружающую среду, безопасности и комфорту при движении по автострадам, не требуя при этом изменений дорожной инфраструктуры

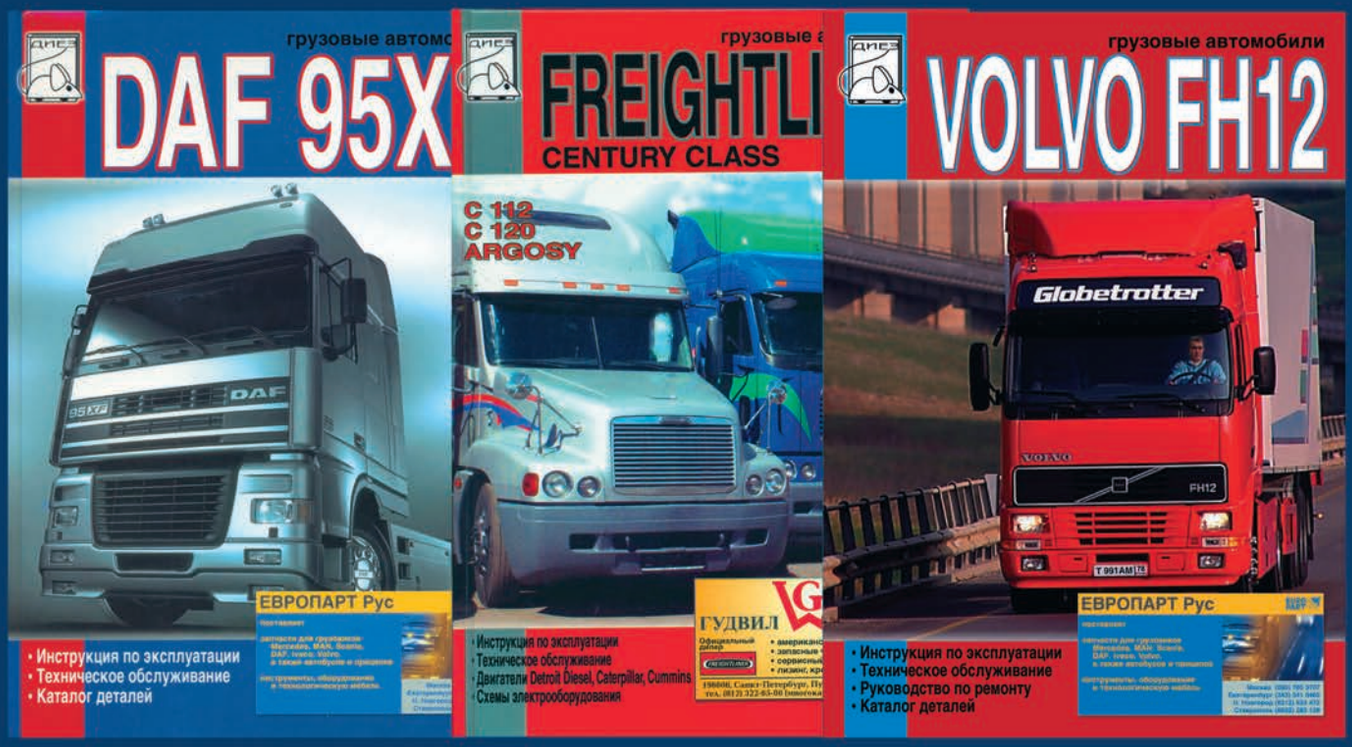
– Новые технологии, разработанные в рамках проекта SARTRE: согласующее устройство «Человек-Автомобиль» (Human-Machine Interface или HMI), средство связи между человеком и автомобилем, а также продвинутая технология связи «от машины к машине»

– Вопросы, которые предстоит решить: законодательство. Вопросы разделения зон ответственности и общие стандарты связи

– Может стать реальностью: примерно через 10 лет, как только законодательства будут адаптированы соответствующим образом

СИСТЕМА АКТИВНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ VOLVO TRUCKS

Грузовой автомобиль, использованный в проекте SARTRE, был оборудован всеми компонентами систем безопасности, которые сегодня предлагает компания Volvo Trucks: системой курсовой устойчивости (ESP или Electronic Stability Program), системой отслеживания полосы движения (Lane Keeping Support), системой оповещения водителя (Driver Alert Support), системой помощи при смене полосы движения (Lane Change Support) и адаптивным круиз-контролем (Adaptive Cruise Control). ■



Предлагаем широкий выбор технической литературы: руководство и каталоги на грузовые и легковые автомобили отечественного и импортного производства.

По вопросам приобретения обращаться

Москва, 31 км МКАД, ТЦ “Авто-31”, павильон В-1-10

Тел. +7 (903) 722-22-71

Андрей Карасев. Фото автора

РОССИЙСКОГО РОЗЛИВА

ТОРГОВОЕ ПОСЕЛЕНИЕ НА РЕКЕ ТВЕРЦЕ В МЕСТЕ ВПАДЕНИЯ В НЕЕ РУЧЬЯ ЗДОРОВЦА УПОМИНАЕТСЯ В ЛЕТОПИСИ 1139 Г. 3 ОКТЯБРЯ 2012 Г НА ДРЕВНЕЙ ЗЕМЛЕ ОТКРЫЛОСЬ СОВРЕМЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ, ПРИНАДЛЕЖАЩЕЕ НИДЕРЛАНДСКО-БРИТАНСКОЙ НЕФТЕГАЗОВОЙ КОМПАНИИ ROYAL DUTCH SHELL.

Предприятия концерна Royal Dutch Shell работают почти в 100 странах. В составе концерна компания Shell Lubricants занимается производством и продвижением смазочных материалов различного назначения: для автомобилистов, коммерческого транспорта и промышленности, в том числе автомобильной. Автомобилистам хорошо известны бренды: Shell Helix, Pennzoil, Quaker State, Shell Rimula, Shell Rotella и Shell Tellus. Четвертый год подряд Shell является ведущим поставщиком смазочных материалов в мире.

В России компания работает с 1983 г., когда был открыт офис в Москве. Сегодня ООО «Шелл Нефть», «дочка» концерна Shell, занимается маркетингом смазочных материалов (свыше 50 официальных дистрибьюторов) и эксплуатацией сети АЗС Shell. Общая доля Shell на рынке импортируемых смазочных материалов в России превышает 20%. В 2011 г. объем продаж вырос более чем на 15% по сравнению с 2010 г.

Строительство комплекса по производству смазочных материалов в России началось в 2009 г. Для завода было выбрано место, сменившее за свою историю несколько названий: Торг, Новый Торг, Торжец, и наконец, Торжок. Как и более восьми веков, в его пользу сыграло удачное географическое положение в 21 веке между поставщиками сырья и потребителями.

Россия – сырьевая держава, однако для производства современных смазочных материалов требуется высокотехнологическое сырье, поэтому все компоненты масел импортируются. Российские производители пока не способны поставлять продукцию необходимого качества. Базовые масла разливаются в цистерны из танкеров и доставляются в железнодорожных цистернах. На заводе будет использоваться 11 типов базовых масел. Их основным поставщиком будет Shell Lubricants Supply Company B.V. Присадки, как это принято в мировой

Farson-Shell-Oil-Can

практике производства масел, будут поставлять лидирующие в этой области специализированные компании, одобренные концерном Royal Dutch Shell. Присадки будут доставляться автомобильным транспортом. Этим занимаются независимые логистические компании.

Инвестиции в завод по приготовлению масел в Торжке составили больше $100 млн 7 ноября 2012 в 19:00 комплекс по производству смазочных материалов Shell осуществил первую поставку высококачественного цилиндрового масла для малооборотных судовых двигателей объемом 17 860 кг на таможенно-складской терминал ЗАО «Судомех Саплай» в г. Санкт-Петербург.

Компания Shell не строила маслосмесительных предприятий уже лет тридцать, поэтому комплекс в Торжке является не только самым современным, но и одним из самых крупных. Проектная производительность комплекса – 200 млн л (около 180 тыс. т) в год. Завод будет выпускать широкую линейку высококачественных смазочных материалов, включая моторные масла, масла для судовых двигателей, промышленные смазочные материалы, включая гидравлические и трансмиссионные масла под марками Helix, Rimula, Spirax, Tellus, Omala.

Производственный комплекс делится на три зоны: хранения запасов, смешивания, называемого компаундированием (от англ. compound), и розлива. В зоне хранения размещается 21 резервуар для присадок. Некоторые присадки привозятся в бочках и хранятся отдельно. Для базовых масел также предусмотрен 21 резервуар. Танки для масел – значительно больше по объему.

»»

Заводоуправление

MiniPal4 – Рентгеновский энергодисперсионный спектрометр

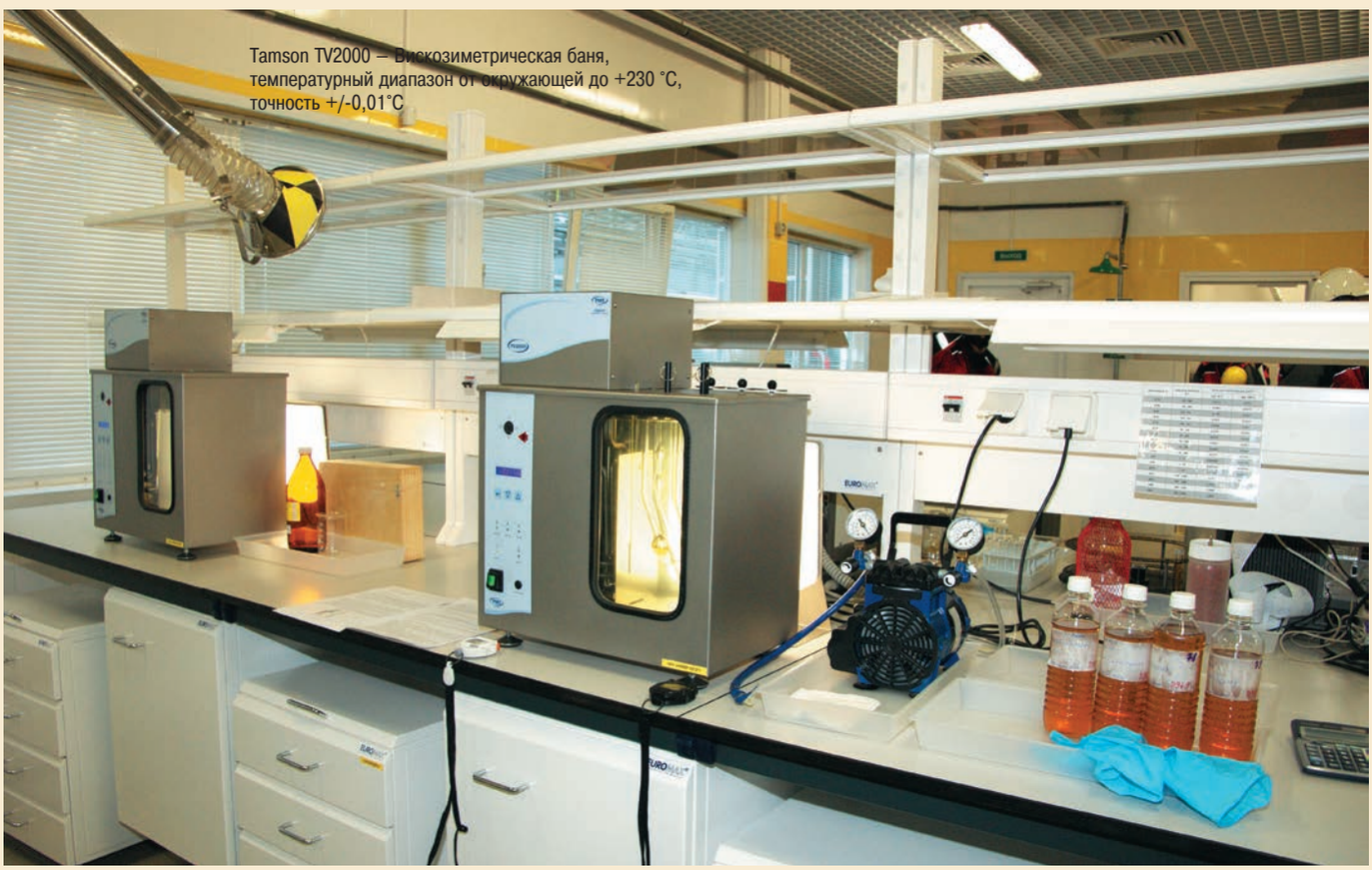
Каждая полученная партия сырья подвергается входному контролю для подтверждения заявленного качества. Экспертиза проводится в лаборатории предприятия. Она оснащена по последнему слову техники. Большинство приборов автоматически выполняют анализ. Это позволяет повысить точность и сократить время исследования. К примеру, XRF-спектрометр определяет содержание важнейших элементов присадок масла Ca, Zn, P, Mg и др. за десять минут. Подобный анализ традиционными методами аналитической химии (титрометрия, спектрофотометрия) заняла бы 2-3 дня с привлечением двух химиков.

Лаборатория включена в глобальную систему проверки результатов анализов. На основе присылаемых результатов центр проверки оценивает качество работы лаборатории.

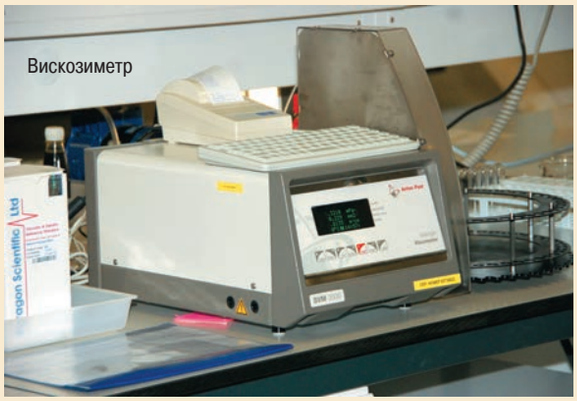
На внутризаводском уровне лаборатория включена в электронную систему GSAP и Lubcel. Эти системы контролируют всю работу завода. Лаборатория вносит в данную систему результаты проведенных анализов. В случае их несоответствия установленным требованиям система не позволит выпустить некачественный продукт.

Лаборатория, кроме выполнения входного контроля, определяет конечный состав масла, проводя предвари-

Модель NCK 2 5G – Определение потерь от испарения смазочных масел при высоких температурах по методу Ноака



Tamson TV2000 – Вискозиметрическая баня, температурный диапазон от окружающей до +230 °C, точность +/-0,01°C


Вискозиметр

Пульт управления

Определение кислотного и щелочного числа

Бочки на линии

тельное смешивание компонентов масла, и контролирует качество произведенного продукта.

После получения результатов анализов базовые масла и присадки из резервуаров по трубам поступают в цех приготовления масла. Здесь для смешивания масел используется как традиционная схема производства, так и самые последние технологии. Все оборудование поставлено французской компанией ABB Cellier.

Обычно масла приготавливают в блендере – емкости с нагревательными элементами и мешалкой. На заводе имеется три блендера емкостью 2, 5 и 20 т. Новаторская форма лопастей мешалок позволяет сократить время приготовления масла.

Блендеры оборудованы весовыми датчиками, датчиками предельного уровня и температуры. Все датчики подключены к системе управления, что позволяет автоматизировать производство.

Новым словом в приготовлении масел является технология SMB. Она позволяет обойтись без громоздких блендеров и значительно ускорить процесс смешивания. Компоненты масла подаются в общую трубу одновременно с соблюдением пропорций. Дозировка производится по данным массовых расходомеров и поддерживается с помощью системы автоматических клапанов. Для лучшего пере-

»»

Агрегат SMB

мещения масло, перед тем как попасть в резервуар хранения, прокачивается через специальный насос-смеситель. Смонтированная на заводе в Торжке установка может выпускать до 60 т масла в час.

На заводе для готового продукта предназначено 34 резервуара. Их общий объем – 1780 м^3. Самый большой из них имеет объем 200 кубометров, самый маленький – 5. Часть резервуаров сгруппированы между собой. Они соединены автоматизированной системой трубопроводов U4200, называемой манифолд (англ. manifold, от many – много и fold – складка, сгиб). Система имеет 27 входных и 10 выходных трубопроводов. U4200 – инновационная техническая новинка. Используемые прежде автоматические аппараты

Цех смешивания

Линии розлива

Агрегат упаковки

по размеру были сопоставимы с двухэтажным коттеджем.

Манифолд соединен с цехом разлива и фасовки готовых масел. Площадь цеха составляет более 4 тыс. м^2. Кроме U4200 он имеет 7 линий розлива, поставленных немецкой компанией Feige Filling (Feige GmbH Abfülltechnik). Масла фасуются в бочки, канистры, ведра и другую тару. 2 линии предназначены для розлива и упаковки масла в канистры объемом 1 и 4 л. Здесь фасуются 6300 1-литровых и 4000 4-литровых канистр в час.

Еще на двух автоматических линиях производят розлив масла в бочки. Автоматическая наливная машина выполняет четыре функции: отворачивает крышку, наполняет бочку, заворачивает крышку и пломбирует ее. С одной линии выходит 60 бочек в час, упакованных по четыре штуки на палете.

Пятая линия предназначена для розлива и упаковки масла в ведра емкостью 20 л. Она имеет производительность 320 ведер в час. Для этого обеспечивается поток масла до 13 м^3 в час при температуре от 5 до 40°С с давлением налива 0,5-1,5 бар.

Контроль над производственным процессом приготовления масел и работой каждого агрегата осуществляется из комнаты управления. Отсюда операторы могут дистанционно запускать и останавливать оборудование. В систему управления встроены блоки контроля качества. Они автоматически контролируют качество масла, порядок выполнения заказов, производственные и технологические показатели. Система управления построена на современной IT-платформе. С помощью IT-технологий на помощь коллективу завода, в случае необходимости, могут прийти инженеры компаний, разрабатывающих завод и поставивших оборудование.

Первоначально на заводе планируется запустить в производство десять

Линия наполнения бочек

Склад

Резервуары базовых масел

продуктов, в том числе моторное масло для грузовиков Shell Rimula. В течение года номенклатуру выпускаемой продукции планируется расширить до 45-50 наименований. В последующем ассортимент будет расширяться. На полную мощность завод выйдет через два года.

Модель NCK 2 5G — Определение потерь от испарения смазочных масел при высоких температурах по методу Ноака

Tamson TV2000 — Вискозиметрическая баня, температурный диапазон от окружающей до +230 °С, точность +/-0,01°С

MiniPal4 — Рентгеновский энергодисперсионный спектрометр

— Я не хочу жить с таким жмотом, как ты! Вот твое обручальное кольцо.
— А где коробочка?

У Николая Валуева в мобильнике уже пять гнезд для зарядного устройства.

Я не могу ударить женщину. Вдруг она сильнее?

Переполненный троллейбус.
— Будьте любезны, пожалуйста, не затруднит ли вас передать на билет?
— Ты че, интеллигент что ли, в натуре?!
— Что вы!.. Что вы!.. Отнюдь!.. Такое же быдло, как и вы...

Начинающий водитель Мария, поцарапав на дороге Лексус, на три месяца стала Анжелой.

— Привет, что делаешь?
— Я люблю, я скучаю, мне так тебя не хватает, ты снишься мне каждую ночь, я не могу без тебя. А ты?
— Сосиску ем...

— Милая, как называется маленькое мохнатое существо с красной шкурой и множеством лапок?
— Не знаю, я не люблю загадок. А что это?
— Я тоже не знаю, но сейчас попробую это с тебя стряхнуть.

— Для чего вам зонт?
— А вдруг дождь.
— Я впервые вижу человека, который боится дождя в помещении.
— А я и не боюсь. У меня ведь зонт.

— Пап, я хочу заняться балетом.
— Нет, Сережа, это опасно.
— Почему?
— Я тебе ноги переломаю.

Вовочка понял, что мама его обманывает, когда в третьем киндер-сюрпризе подряд ему попались желток и белок.

Алкоголь не помогает найти ответ, он помогает забыть вопрос.

Судья:
— Надеюсь, вы знаете, что вас ждет за дачу ложных показаний?
Свидетель:
— Да! Обещали десять тысяч долларов и BMW!

— Дорогая, что тебе подарить на годовщину?
— Подари мне отдых на Кубе.
— Хорошо, а куб из какого материала сделать?

— Запомни, сынок, умный человек всегда во всем сомневается. Только дурак может быть полностью уверенным в чем-то.
— Ты уверен в этом, папа?
— Абсолютно!

Молодожены разошлись, не прожив совместно и трех недель. Друзья спрашивают у мужа:
— Из-за чего? Она же молодая, красивая, темпераментная?!
— Все очень просто. Она совершенно не была готова к совместной жизни. Каждое утро, когда я принимал ванну, она входила ко мне и топила все мои кораблики!

Я летаю как бабочка, жалю как пчела, храплю как медведь, и жру как конь.

По утрам мои соседи очень любят кофе с молотком.

— Вашей доченьке очень повезло!
— Да?! Чем же?
— Она так похожа на вашего мужа!
— Ну это, скорее, повезло мне...

Жена попросила да день рождения норку. Копаю в саду уже второй день. Волнуюсь: вдруг не понравится?

— Я стираю, убираю, готовлю, глажу... чувствую себя Золушкой!
— Дорогая, а я тебя предупреждал, что жизнь со мной будет как в сказке!

Жена жалуется мужу на поведение их сына:
— Он стал просто невыносим. Слушает только советы разных идиотов. Поговори с ним, прошу тебя!!!

Дача. Бабушка с внучкой пьют чай. На столе стоит варенье, к которому с разных сторон ползут муравьи. Девочка, недолго думая, раздавила одного. Бабушка:
— Лиза, ты что, как же так можно?! Муравьи тоже ведь живые, им больно! У них тоже детки есть! Вот представь: сидят они дома и ждут свою маму... А мама не придет.
Лиза, давя пальчиком очередное насекомое:
— И папа тоже не придет!

www.phoenix-airsprings.com

Вес будет взят!

PHOENIX
Air Springs

Более чем 50-летний опыт производства пневматических рессор позволил марке Phoenix утвердиться на мировом рынке в качестве сильного игрока. Отличительными чертами этого высококачественного бренда, предлагаемого на рынке запасных частей, являются постоянно расширяемая линейка продуктов и разнообразный спектр их применения. Это марка, на которую можно положиться!

Пневматические рессоры Phoenix – сильный бренд на мировом рынке.

ContiTech Luftfedersysteme GmbH
Philipsbornstrasse 1 Ч D-30165 Hannover, Germany
airsprings_replacement@as.contitech.de

Division ContiTech of Continental AG

Continental CONTITECH

ИМЯ: Назаров Юрий Викторович
МЕСТО ЖИТЕЛЬСТВА: г. Санкт-Петербург
СТАЖ: 36 лет
ПРОБЕГ АВТОМОБИЛЯ: 950 000 км
ПОЧЕМУ Я ИСПОЛЬЗУЮ МАСЛО MOBIL DELVAC:
Мне его порекомендовали в магазине, с тех пор во все свои машины заливаю только Mobil Delvac и ничего другого не ищу. Уже 550 000 км проехал на нем, никогда не подводило. Всем рекомендую.

Реклама

www.mobildelvac.ru

Mobil Delvac
Для долгой жизни Вашего двигателя