

ГРУЗОВИК пресс

guzovikpress.ru

Подписка
2024

ISSN 1810-3170 2,3,0,1,1
9 771810 317008

12+

ИЩИТЕ
ЖУРНАЛ
OZON WILDBERRIES



DAEWOO DEXEN VISION



DAF XG 480 FT с. 12



Электрический автобус «Трибус» с. 30



ЛК № 1 с. 42

НОВЫЙ УРАЛ 6x4

ПОМОЖЕТ ДОСТИГНУТЬ БОЛЬШЕГО



ОБЪЁМ КУЗОВА **20** КУБ. М.
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ ДО **21,5** Т.



Гарантия 36 месяцев
или 150 000 км

Межсервисный
интервал до 20 000 км

ГАРАНТИЯ И СЕРВИС



Грузоподъемность
самосвала до 21,5 т.

Мощный экономичный
двигатель

ЭФФЕКТИВНОСТЬ



Новый интерьер и экстерьер
кабины
Современная комбинация
приборов
Оптимальный микроклимат
(кондиционер)

КОМФОРТ

Реклама

WWW.URALAZ.RU 8-800-100-11-74 ЗВОНОК ПО РОССИИ БЕСПЛАТНЫЙ

УРАЛ

После подписания данного издания в печать в комплектацию, технические характеристики, доступные цвета, стандартное оснащение и опции, во внешний вид и функции автомобилей «УРАЛ» могут быть внесены изменения. В иллюстрациях могут быть изображены принадлежности и элементы дополнительной комплектации, не входящие в базовый объем поставки. Возможны отклонения в цветопередаче, обусловленные техникой печати. За консультациями по представленному продукту рекомендуем всегда обращаться к производителю или официальному дилеру.





Реклама

901ZS

ЗИМНЯЯ ШИНА ДЛЯ
РУЛЕВОЙ/ВЕДУЩЕЙ ОСИ



YOKOHAMA

www.yokohama.ru



РАЗМЕР	ИН/С
38S/55R22.5	158/160J
38S/65R22.5	158L (160J)
275/70R22.5	150/148J (153/148E)
315/70R22.5	154/150L (152/148M)
295/80R22.5 *	154/149M
315/80R22.5 *	156/150K



* Carbon Disclosure Project;
* Проект раскрытия информации об углероде

ООО «ЙОКОХАМА РУС», ОГРН 1055003311521
141407, Московская область, г. Химки, ул. Панфилова, владение 19,
СТРОЕНИЕ 4, ЭТАЖ 2, ПОМЕЩЕНИЕ 1

Журнал издаётся с 2003 года

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)

Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № ФС77-65253

Учредитель: РИА «РОСББИЗНЕС»

Генеральный директор
ВЯЧЕСЛАВ КУЗНЕЦОВ

Коммерческий директор
ТАТЬЯНА ТЕРЕШИНА

Главный редактор
ДАНИИЛ МИНАЕВ

Собственные корреспонденты

АЛЕКСАНДР КЛИМОВ

АНДРЕЙ МИХАЙЛОВ

ДЕНИС ОРЛОВ

АЛЕКСАНДР ЯКУБЕНКО

Специальные корреспонденты

ВЛАДИМИР ЧЕХУТА (Белоруссия)

АЛЕКСАНДР ГОВОРУХА (Украина)

РОБЕРТ ЯБЛОНСКИЙ (Германия)

Вёрстка

ЕВГЕНИЯ ТИЩЕНКО

Дизайн обложки

ЛЕОНИД КЛЁПОВ

Отдел рекламы: gruzovik@rosb.ru

ТАТЬЯНА ТЕРЕШИНА

Отдел подписки

ГЕОРГИЙ ОЛЕЙНИК: sub@rosb.ru

Адрес редакции:

107023, Россия, Москва,
ул. Суворовская, б, стр. 1,
000 «РИА «Р.О.С.С.БИЗНЕС»
Телефоны: (495) 638-5445
Факс: (495) 964-9470

<http://www.gruzovikpress.ru>

Ответственность за содержание рекламных объявлений несёт податель рекламы

Любое использование опубликованных материалов допускается только с разрешения редакции

Тираж 46 000 экз.

Отпечатано в Эстонии и России

Журнал распространяется в России,
Белоруссии и Казахстане

Импортер в РБ – 000 «Росчерк»:

г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел. +375-17-331-9427 (41)

Москва и обл., С.-Петербург, Белоруссия, Казахстан, Апатиты, Арзамас, Архангельск, Астрахань, Белгород, Благовещенск, Братск, Брянск, Великий Устюг, Владивосток, Волгоград, Вологда, Воронеж, Екатеринбург, Ессентуки, Железноводск, Иваново, Ижевск, Иркутск, Казань, Калининград, Калуга, Кандалакша, Кашира, Кимры, Киров, Кисловодск, Коломна, Кострома, Красноуринск, Красноярск, Кунгур, Курган, Курск, Ликино-Дулёво, Липецк, Махачкала, Миллерово, Минеральные Воды, Михайловский Рудник, Мурманск, Набережные Челны, Нижний Новгород, Нижний Тагил, Никель, Новосибирск, Новочеркасск, Омск, Орёл, Оренбург, Орехово-Зуево, Орск, Пенза, Пермь, Петрозаводск, Путь-Ях, Пятигорск, Ростов-на-Дону, Рыбинск, Рязань, Самара, Саранск, Саратов, Северодвинск, Североморск, Серов, Серпухов, Смоленск, Сочи, Ставрополь, Старый Оскол, Сургут, Сыктывкар, Таганрог, Тверь, Тольятти, Тула, Тында, Тюмень, Ульяновск, Уфа, Ухта, Чебоксары, Челябинск, Череповец, Якутск, Ярославль

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ

2, 4, 5, 6, 7, 8, 9

НОВИНКИ

10 TONGDA – новый бренд на нашем рынке

33 FENOX

ВЫСТАВКИ

12 Изобилие альтернативы и не только (КОМТРАНС 2023). Часть 2

СТРАХОВАНИЕ

24 Дайджест новостей автострахования. Часть 3

ПОСТЕР

25 BAW BJ212

26 КАМАЗ Атлант 49

ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ

30 5 лет московскому электробусу

СОБЫТИЕ

34 Daewoo Fest

АВТОСТОП

38 К ласковому солнцу и тёплому морю. Продолжение

ЭКСКУРС В ИСТОРИЮ

40 «Автомат» для автобуса

ЮБИЛЕИ

42 К 90-летию открытия первой троллейбусной линии в Москве

50 ПОДПИСКА 2024

51 ТОВАРЫ ПОЧТОЙ

11 | 2023 (#241)

10



12



30



34



38



40



42



ПОЧТА
РОССИИ



Подписка в любом
отделении почты России
Индекс
в электронном каталоге

П4023

FENOX: прорыв в производстве компонентов тормозной системы для грузовых автомобилей

Компания FENOX, производитель комплексных систем и компонентов не только на вторичный рынок, но и на конвейеры крупных производителей транспортных средств, расширяет свой ассортимент и представляет новую товарную группу – пневмоаппараты тормозного привода грузовых автомобилей. Работоспособность каждого элемента определяет стабильность и эффективность всей системы. Компания подошла к процессу разработки и производства с особой тщательностью и предлагает широкий ассортимент для отече-



ственной техники и некоторых моделей иностранных производителей грузовых автомобилей. Новинки FENOX включают в себя: главные тормозные краны

и ручного стояночного тормоза, осушители воздуха, сменные адсорберы осушителей, тормозные защитные и ускорительные клапаны, клапаны переключения

делителей КП, модуляторы электропневматических АБС, клапаны управления тормозами прицепа, головки соединительные, цилиндры пневматические, фильтры магистральные, краны уровня кабины и клапаны контрольного вывода. Этот разнообразный ассортимент обеспечивает возможность подбора оптимальных решений для различных грузовых автомобилей. Компания представляет свои пневматические тормозные системы, обеспечивая качество и надёжность для транспортных средств: использование поршней, толкателей и тарелок пружин из полиамида; выносливость стальных пружин не менее 1 млн. циклов; гальваническое покрытие метизов и стопорных колец; точная механическая обработка рабочих поверхностей; соответствие требованиям ТР ТС 018/2011.

«Автомеханическому заводу» исполнилось 25 лет

5 октября 2023 года на площадке ООО «Автомеханический завод» состоялось торжественное мероприятие, приуроченное к 25-летию. Одно из ведущих предприятий Нижегородской области на рынке коммерческого автотранспорта принимало поздравления от российских партнеров и представителей Правительства Нижегородской области.

Генеральный директор ООО «Автомеханический завод» Сергей Михайлович Птушко получил почетную грамоту от Губернатора Нижегородской области.

В числе почетных гостей торжество посетил Владимир Балакин, заместитель министра промышленности, торговли и предпринимательства



Нижегородской области. В приветственном слове он отметил, что благодаря участию предприятия в нацпроекте по модернизации труда производительность ощутимо повысилась: за три года выросла на 30%. Игорь Норенков, председатель комитета Законодательного Собрания по экономике, промышленности, поддержке предпринимательства, торговли и туризма, указал на то,

что продукция завода обеспечивает товарооборот в регионе и решает многие логистические проблемы.

Сергей Птушко, генеральный директор ООО «Автомеханический завод»: «Ежемесячно мы выпускаем 300 единиц различной номенклатуры. Они изготовлены на основе большинства видов шасси, представленных на российском рынке. Качество изделий близко к премиально-

му, и наш завод в своем сегменте входит в тройку лидеров по стране. Благодаря цифровизации производства нам удалось оптимизировать систему учета и ликвидировать простои на участках сборки. Поэтому все заказы выполняются точно в срок. Нас ценят за клиентоориентированность и умение создавать проекты по индивидуальным заказам, учитывая все пожелания и нюансы».

ООО «Автомеханический завод» производит автоспецтехнику с 1998 года. За это время небольшая площадка в Кудьминской промзоне выросла до производственной базы площадью около шести гектаров с цехами, складом готовой продукции, административной зоной. Основная продукция завода – автофургоны международного качества в широком ассортименте, а также автомастерские, автогидроподъемники, автомобили с КМУ, фургоны специального назначения. Кроме типовых механизмов, разрабатываются индивидуальные решения для клиентов. Например, ав-

тофургоны оснащаются витринами, холодильниками, отопителями, оборудованием для перевозки животных (крупного рогатого скота, дельфинов) и т. п. Оригинальная продукция, единственная на рынке, разработанная на ООО «Автомеханический завод»: мобильный кинотеатр, передвижная скотовойня, мобильный стартовый диспетчерский пункт.

В 2022 году, когда из России ушли многие зарубежные производители шасси, руководство предприятия оперативно нашло выход в импортозамещении и сотрудничестве с китайскими и российскими партнерами. Выпуск продукции продолжился в запланированном объёме.

Партнеры Автомеханического завода – крупнейшие российские и зарубежные компании, признанные лидеры мировой автомобильной промышленности: ГАЗ, КАМАЗ, FOTON, УРАЛ, JAC Motors, FAW, SITRAK, Daewoo Trucks, Ashok Layland и другие.

1-3
ДЕКАБРЯ '23

**ЭКСПОЦЕНТР
НА КРАСНОЙ ПРЕСНЕ**



**ВЫСТАВКА
ВЕЗДЕХОДНОЙ
ТЕХНИКИ**



Компания ЭСАБ анонсировала обновление ассортимента продукции

Вопреки вызовам, с которыми столкнулась российская промышленность в 2022 году, потребность различных отраслей в сварочной технике осталась неизменной. В ответ на запрос индустри-

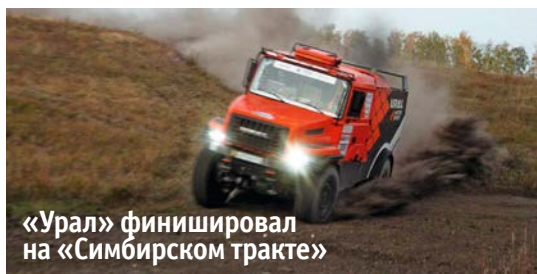
ального рынка многие производители оборудования и расходных материалов для сварки и резки представили обновлённые продукты, способные решать различные задачи в условиях малого бизнеса и в промышленных масштабах. Так, в 2023 году компания ЭСАБ, один из мировых лидеров в области производства оборудования и расходных

материалов для сварки и резки металлов, анонсировала обновление ассортимента продукции. В числе новинок этого года – флагманская разработка в области средств индивидуальной защиты Santinel A60.

Модернизированный фильтр с автоматическим затемнением оснащён новой технологией широкоспирального управления светом OptCS, который обеспечивает улучшенное изображение TrueColor, а также помогает выявлять изменения дуги и сварочной ванны в процессе работы. Точный контроль за обзором достигается благодаря цифровой регулировке с шагом затемнения 0,5 DIN, светофильтр поддерживает диапазон оттенков от 3/5 до 13 DIN. Это позволяет работать не только на высокой, но и на низкой силе тока. Благодаря встроенной системе подачи воздуха, в моделях «Air», сварочные работы могут выполняться в тяжелых климатических условиях, а также в помещениях, где отсутствует вентиляция. Ещё одна новинка производителя – вакуумная упаковка VapPac, которая не только обеспечивает длительное

хранение электродов, но и минимизирует временные и финансовые затраты на хранение и подготовку материалов к работе. Покрытые электроды, поставляемые в упаковках VapPac, можно применять непосредственно после вскрытия без необходимости их предварительной прокалки и хранения в сушильных шкафах или термопеналах.

В процессе производства электроды упаковываются в пластиковую коробку, вакуумируются и запаиваются в многослойную воздухонепроницаемую алюминиевую фольгу. Упаковка обеспечивает неизменное качество сварочного материала, а также гарантирует практически неограниченный срок его хранения, что особенно важно при сварке ответственных конструкций на открытом воздухе, в условиях влажного климата, а также на площадках, где качественная подготовка и прокалка электродов затруднительна. Размер вакуумной упаковки VapPac рассчитан таким образом, чтобы ее полностью использовать в течение одной рабочей смены сварщика, не прибегая к прокалке электродов.



«Урал» финишировал на «Симбирском тракте»

По итогам бахи «Симбирский тракт» команда «Уралмоторспорт» Автомобильного завода «УРАЛ» заняла восьмое место в зачёте грузовиков. С 21 по 24 сентября состоялся третий этап Чемпионата России в дисциплине ралли-рейд «Т5» до 1000 км бахи «Симбирский тракт». За три дня гонщики преодолели почти 600 км, борьба за призовые места развернулась нешуточная: по скорости и времени участники почти не отставали друг от друга.

Трассы выдались весьма замысловатые и сложные – во второй день дорога проходила среди деревьев и была весьма узкой. В третий же день предстоял скоростной участок, основной сложностью которого стала пыль, затрудняющая видимость пилотам. Все гоночные дни грузовики активно противостояли друг другу. Средняя скорость прохождения участков у команды «Уралмоторспорт» была порядка 92 км/ч, что немногим меньше лидеров, которые показали 96 км/ч.

По словам руководителя «Уралмоторспорт» Дмитрия Наговицына, команда осталась довольна результатами, запланированные показатели были достигнуты. «Мы впервые участвуем в «Симбирском тракте» и, собственно, только начинаем свой путь в ралли-рейдах, уже показывая отличные результаты. Дальше – быстрее! Теперь наша цель – успешно завершить Кубок России, подняться еще выше в общем зачете. Сейчас мы на пятом месте, но впереди финальный этап, к которому есть время подготовиться. Мы не прекращаем тренировки, устраняем повреждения, которые получили, дорабатываем машину и движемся только вперед» – поделился Дмитрий Наговицын.

50 тягачей FAW J7 поставит ТЕХНОДОМ в рамках контракта с FESCO

Седельными тягачами FAW J7 пополнился в сентябре этого года автопарк FESCO – одной из крупнейших транспортно-логистических компаний России. Контракт с дилером китайского бренда – компанией ТЕХНОДОМ предусматривает поставку 50 единиц. С площадки компании ТЕХНОДОМ в Апрелевке (Московская обл.) к своему владельцу – Транспортной группе FESCO – отправились четыре десятка тягачей FAW J7.

Всего в рамках контракта, подписанного обеими сторонами в начале августа, будет поставлено 50 седельных тягачей серии J7 с колёсной формулой 4x2. Седельные тягачи FAW J7 – новинка в индустрии грузовых автомобилей китайского производства. 6-цилиндровый двигатель CA6DM3-50E52 пятого экологического класса развивает мощность 550 л.с. (407 кВт) и достигает крутящего момента 2300 Н·м. «В рамках кон-

цепции развития мы успешно продолжаем реализовывать стратегию роста, предусматривающую не только развитие филиальной сети, но и увеличение собственного парка надежных полуприцепов и современных экономичных тягачей. Сотрудничество с ТЕХНОДОМ позволит нам продолжать развивать это направление максимально эффективно», – отметил Евгений Южаков, генеральный директор компании «ФЕСКО Транс», которая отвечает в FESCO за автоперевозки.

«ТЕХНОДОМ – компания с 20-летней историей. Начав с поставок сельскохозяйственной техники в 2000 году, мы сумели развиваться в надежного партнера для тысяч аграриев нашей страны. С подписанием в 2021 году дилерского соглашения с FAW TRUCKS компания вышла на рынок грузового автотранспорта. С тех пор портфолио поставляемой нами техники пополнилось не только зерновозами, самосвалами и седельными тягачами, но и дорожно-строительными машинами. Сегодня ТЕХНОДОМ имеет разветвленную сеть дилерских центров в центральной и южной части России.





В Татарстане создали инфраструктуру для автономного транспорта

В особой экономической зоне «Алабуга» Республики Татарстан компания «Казань-Телематика» (входит в концерн «Телематика») совместно с ФАУ «РОСДОРНИИ» создали интеллектуальную дорожную инфраструктуру, обеспечивающую безопасное и эффективное движение высокоавтоматизированных транспортных средств (ВАТС) в условиях реального транспортного потока на автомобильных дорогах общего пользования.

Технологические, организационные и бизнес-решения, которые будут отработаны на пилотной зоне станут основой стандартов для развития инфраструктуры ИТС и автономного транспорта.

Автомобили Sollers снова доступны по программе льготного лизинга с выгодой до 10%

Компания СОЛЛЕРС сообщает о возобновлении государственной программы льготного лизинга, которая распространяется на весь модельный ряд коммерческих автомобилей Sollers. Программа была перезапущена в сентябре 2023 года после процедуры дофинансирования с привлечением средств федерального бюджета при поддержке Министерства промышленности и торговли Российской Федерации.



Программой льготного лизинга можно воспользоваться при покупке любого коммерческого автомобиля Sollers. При оформлении договора лизинга предоставляется выгода в размере 10% (не более 500 тысяч рублей) от первоначальной стоимости транспортного средства. Воспользоваться данным предложением могут физические и юридические лица, а также индивидуальные предприниматели. При оформлении автомобиля Sollers в лизинг выгода по государственной программе может быть суммирована с действующим предложением «Бонус за Лизинг». Например, для Sollers Argo в версии со стальным бортом и тентом при совместном использовании данных программ выгода составит более 700 тысяч рублей. Программа льготного лизинга для автомобилей Sollers действует в крупнейших российских лизинговых компаниях до 30 ноября 2023 года.

Приобрести автомобили Sollers и провести техническое обслуживание и ремонт можно в 72 дилерских центрах, расположенных в 52 городах России. В наличии у дилеров имеется широкий модельный ряд автомобилей, включающий полный спектр кузовов и способный удовлетворить любые потребности рынка коммерческих перевозок.

На автозаводе «УРАЛ» обсудили промышленную кооперацию с Республикой Беларусь

Автомобильный завод «УРАЛ» посетил премьер-министр Республики Беларусь Роман Головченко. Визит состоялся 12 октября в рамках рабочей поездки премьера в Челябинскую область. Автозавод «УРАЛ» и Республику Беларусь связывают длительные плодотворные отношения, именно поэтому предприятие стало одним из центральных мест посещения в регионе.

В ноябре 2022 года по итогам визита южноуральской делегации в братскую Республику автозавод «Урал» закрыл свои потребности в части комплектующих белорусского производства. Сейчас эта тема в связи с продолжающимся ростом объема производства на автозаводе вновь актуальна, тем более, что по итогам первого полугодия 2023 года автозавод является основным импортером продукции из Республики Беларусь на Южный Урал.

Генеральный директор автозавода Павел Яковлев лично провел экскурсию по выставке и рассказал о последних конструкторских разработках. Уже непосредственно в цехе главный конвейер коммерческий директор АЗ «УРАЛ», директор Торгового дома АЗ «УРАЛ» Александр Васильев продемонстрировал весь ассортимент агрегатов и запасных частей белорусского производства. Сегодня автозавод закупает у белорусских производителей карданные валы, шины, рулевые механизмы, гидроцилиндры и многое другое. Роман Головченко прошёл по главной сборочной линии, оценил масштабы производства, узнал производственные показатели и технологические особенности сборки уральских грузовиков.








Надежность, которой доверяют во всем мире.

Как управляющий директор транспортной компании, я постоянно предлагаю своим клиентам новые транспортные решения, и я ожидаю того же от техники, которую мы используем. SAF-HOLLAND благодаря своим инновационным продуктам подходящий партнер для этого, помогая нам быть конкурентоспособными, а также активно экономить деньги.





НОВЫЕ РЕШЕНИЯ ВОСТРЕБОВАНЫ – также в транспортной отрасли. Наша идея Think Ahead, направленная на озеленение Планеты. Проект «Plant-for-the-Planet», это высадка деревьев с целью уменьшения CO₂. Дополнительную информацию вы найдете на сайте www.we-think-ahead.de



Реклама

ГК «Титан» и Нижегородский государственный технический университет им. Р. Е. Алексеева договорились о сотрудничестве в развитии разработок в сфере биотехнологий

Соглашение о стратегическом партнерстве заключено между НГТУ им. Р.Е. Алексеева с АО «Группа компаний «Титан». Торжественная церемония состоялась на Нижегородских Пакугаузах. Документ подписали руководитель обособленного подразделения ГК «Титан» в г. Москве Александр Орлов и ректор НГТУ им. Р.Е. Алексеева Сергей Дмитриев. Сотрудничество предполагает кооперацию в проведении научных работ с применением микрофлюидной технологии и формировании научно-технологической базы для новых высокотехнологических отраслей экономики Российской Федерации.

Помимо прочего, стороны наладят участие студентов и преподавателей НГТУ в проектной, исследовательской и инженеринговой деятельности ГК «Титан», а также проведение совместных научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологи-

ческих работ по тематикам предприятия. Микрофлюидные технологии подразумевают создание компактных устройств, которые оперируют микролитровыми объемами жидкости, используя каналы с размерами десятки-сотни микрон. Это инновационная технология в химии нового поколения, позволяющая вывести на принципиально новый уровень химический синтез и автоматизацию процессов в наукоемких отраслях российской промышленности.

НГТУ им. Р. Е. Алексеева – один из ведущих технических университетов России, основанный в 1917 году. ВУЗ активно проводит научные исследования в различных областях. В университете действуют научные лаборатории и центры, в которых занимаются разработкой инновационных технологий и решением актуальных научных проблем.



Инструментальные технологии будущего: Премьеры и инновации на MITECH 2023

С 7 по 10 ноября 2023 г. в Москве состоится одно из ведущих мероприятий инструментальной отрасли – 16-я Московская международная выставка инструмента, оборудования и технологий MITECH. В этом году площадь выставочной экспозиции выросла на 50%, а свое участие подтвердили более 900 компаний, что в несколько раз опережает показатели прошлого года. География участников охватывает Россию, Казахстан, Республику Беларусь, Турцию, Индию, Германию и Китай.

Выставка MITECH – одно из центральных инструментальных событий России и СНГ. Ежегодно отраслевая площадка собирает элиту мировой инструментальной промышленности и выступает платформой для представления последних достижений и инноваций в области электроинструмента, а также местом для обмена

опытом и создания новых деловых контактов. Традиционно участниками выставки выступают такие компании, как «УралоптИнструмент», российская компания «КОРОНА», международная инновационная инженеринговая компания CONDTRON, российский бренд ручного слесарного инструмента «Дело Техники», производитель силового оборудования, аккумуляторного и электрического инструмента для промышленного и бытового использования компания Denzela, поставщик строительного инструмента Sturm, ГК Аврора, завод «Фиолент», компания ЗУБР, ТМК Оптима, ТСС ГК, «ЛИТ Трейдинг», компания Калибр, Einhell, Турбо-Тулс (Инструменты P.I.T.), Patriot, FUBAG, Завод Высотных конструкций «Новая Высота», компания «Энкор», компания AL-KO и многие другие.

Одним из главных трендов прошлого года стал рост спроса на продукцию локальных производителей. В 2023 году на выставке бренд профессиональной садово-парковой техники CAIMAN – генеральный спонсор MITECH 2023 – пред-

ставляет новую категорию в своей коллекции – бензопилы CAIMAN, собранные на собственном производстве в России. За 2022 год в линейке компании появилось более 100 новинок, а ассортимент пополнился новыми категориями. С локальными новинками посетители смогут ознакомиться и на стенде российской торговой марки электроинструмента, садовой и силовой техники ИНТЕРСКОЛ. В этом году на выставке компания представит перфораторы с высокоэффективной антивибрационной системой ABC, выпускаемые на российском заводе ООО «ИНТЕРСКОЛ» в Особой экономической зоне «Алабуга». Уникальная конструкция типа «корпус в корпусе» позволяет значительно снизить вибрационное воздействие на руки и весь организм пользователя, предотвращая утомление при продолжительной работе и вероятное проявление симптомов вибрационной болезни.

В этом году на выставке свои решения представит «старожил» выставки – Группа компаний «Симбирск-Крун», основным направлением деятельности которой, является разработка, производство и продажа электроинструмента брендов СТАВР и Kolner.

В рамках стендов брендов компания представит широкий ассорти-

мент нового инструмента и оборудования. В частности, в числе новинок бренда, с которыми посетители смогут ознакомиться на MITECH 2023 – обновленные линейки тепловых дизельных пушек СТАВР и угловых шлифовальных машин для резки, шлифовки, полировки. Впервые в выставке примет участие производственная компания «ТОТ», которая специализируется на изготовлении абразивных инструментов на гибкой основе.

За 7 лет работы на отраслевом рынке предприятие наладило выпуск более 200 позиций для машиностроения, судостроения, строительства, металлообработки, сельского хозяйства, пищевой промышленности. В 2023 году компания планирует запустить локальное производство товаров, которые станут функциональной заменой зарубежным аналогам. Экспозиция будет включать и иностранные новинки. Премьерой этого сезона станет масштабная национальная экспозиция – MITECH CHINA, которая объединит более 650 производителей из Китая.

Стратегическим партнером выставки MITECH 2023 выступит ассоциация РАТПЭ (Ассоциация торговых компаний и производителей электроинструмента и средств малой механизации).





Смоленский завод КДМ берет курс на Восток

На XIII Международной выставке «Казахстан Иннопром», которая проходила с 25 по 27 сентября в Астане, производитель дорожной и коммунальной техники из Смоленска представил флагманскую модель КДМ ЭД-405В1 и новинку этого года – мусоровоз-трансформер СМ16-01 со съёмной мойкой контейнеров. В планах компании выход на рынок Центральной Азии. В рамках выставки свою продукцию представили производители из России, Казахстана, Беларуси и Армении.

Посетивший мероприятие Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин, а также участники ка-

захстанской коммунальной отрасли высоко оценили мусоровоз СМ16-01 со съёмной мойкой контейнеров на шасси МАЗ-5340 в версии «Премиум».

ООО «Завод КДМ» начнет его продажи в октябре этого года. Новинка с 17,5-кубовым бункером-накопителем и моечным пистолетом с 15-метровым шлангом отличается от рыночных аналогов возможностью демонтажа встроенных баков силами владельцев техники. Благодаря этому региональные операторы могут использовать машину круглогодично: летом в качестве мусоровоза с кузовом полезным объемом 12,5 куб. м и с мойкой, а в остальное время года – как полноценную 17,5-кубовую спецмашину для транспортировки отходов. Также на выставке была продемонстрирована самая востребованная в линейке смо-

ленского предприятия комбинированная дорожная машина ЭД-405В1 на популярном в Казахстане шасси КАМАЗ. Доля этой модели в общем объеме выпуска завода составляет порядка 30%.

Спрос на нее обусловлен надёжностью конструкции и простотой эксплуатации. Помимо пескоразбрасывателей, на спецмашину может быть установлено любое оборудование, в том числе навески для распределения жидкой и увлажнённой соли, а также отвалы различных типов.

1071 автомобиль Sollers продан в России

В сентябре 2023 года на территории Российской Федерации был продан 1071 автомобиль Sollers. По сравнению с результатами августа, когда клиентам было передано 819 автомобилей, в сентябре данный показатель вырос практически на 31%.



В Sinoway Group подвели итоги Comtrans 2023

ООО «ИнтерТехника», официальный дилер автомобилей Shacman, в рамках выставки Comtrans 2023 подписала несколько стратегических соглашений с российскими и зарубежными компаниями на поставку коммерческого транспорта. В рамках выставки были

подписаны договоры с рядом крупных российских компаний. Было достигнуто соглашение с российской компанией «Избердей» (Сельскохозяйственный холдинг «Избердей-Раненбург») о поставке в течение 2024 года 50 полнокомплектных зерновозов Shacman в исполнении шасси плюс прицеп. Кроме того, компания Sinoway подписала с «ВТБ Лизинг» соглашение о совмест-

ной работе с потребителями техники Shacman. Один из аспектов соглашения – субсидирование покупки автомобилей.

В рамках выставки состоялся ряд премьер автомобилей Shacman – как российских, так и международных. Новый модельный ряд был принят аудиторией мероприятия с оптимизмом: интерьер и экстерьер представленных

автомобилей был оценен положительно. Sinoway (ООО «ИнтерТехника») – официальный дилер производителя грузовых автомобилей Shacman в РФ, более 17 лет импортирующий технику этого китайского бренда в Россию. Компания владеет собственными таможенными складами, офисами продаж и сервисными центрами во всех федеральных округах России.



ЗАПЧАСТИ ДЛЯ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА. ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Компания «Джипизн Рус» имела большой успех на выставке MIMS 2023, продемонстрировав превосходный ассортимент запасных частей для грузовых автомобилей на стенде Sampra. Экспозиция осталась в памяти многих посетителей. Гости выставки смогли ознакомиться с нашим широким ассортиментом продукции, среди которой особенно выделялось седельно-сцепное устройство SAMPA, известное своим высоким качеством. Стенд посетило более 2000 человек, что отражает высокий интерес к запчастям Sampra, таких как фильтры, ступицы колёс, седельно-сцепные устройства.

Новинке SAMPA SR200A50 – тягово-сцепное устройство. Изделие изготовлено

по технологии горячейковки для обеспечения прочности и долговечности, предназначено для использования с дышлом 50 мм. Благодаря компактной конструкции устройство легко устанавливается. Угол перемещения вверх и вниз составляет 35°, а влево-вправо – 105°, что позволяет эксплуатировать изделие в сложных дорожных условиях. Быстродействующий и надёжный механизм разблокировки.

Также были представлены на стенде тормозные суппорты и ремкомплекты нового поколения. Металлические и резиновые компоненты изготовлены из эксклюзивных составов и сплавов, ставших результатом кропотливой научно-исследовательской работы, использующей самые передовые высокие технологии. Каждый компонент идеально подходит для автомобилестроения, будучи устойчивым к ударам и кратковременным выбросам тепла, неизбежно возникающих при торможении.



В Москве прошел День Открытых Дверей крупного поставщика коммерческого транспорта «Альянс Тракс»

31 октября 2023 года, официальный дилер, а теперь и импортер коммерческой техники и запчастей в России устроил день открытых дверей для клиентов и партнёров компании.

Алексей Иванов, генеральный директор «Альянс Тракс», рассказал журналистам о том, что происходит на рынке коммерческой техники в новых российских реалиях и какие собственные проекты позволяют не только удерживать, но и развивать свои позиции.

Компания давно является одним из крупнейших игроков сегмента с четырьмя точками продаж и обслуживания грузовых автомобилей сконцентрированными главным образом на производителях таких японо-корейских брендов как Isuzu, Hino, Fuso и Hyundai.

В связи с последними изменениями, повлекшими фактическую остановку деятельности дистрибьюторов и, как следствие, прямых официальных поставок

из Японии, «Альянс Тракс» разработал собственную программу импорта японских автомобилей из Китая, а запасных частей из Объединенных Арабских Эмиратов, где теперь открыто торговое представительство компании. Тем не менее, основываясь на текущих трендах и потребностях клиентов, в качестве официального дилера в «Альянс Тракс» представлен корейский Daewoo, китайские среднетоннажные DongFeng и тяжелые самосвалы Shacman.

Также, на дне открытых дверей были представлены автомобили малотоннажные КАМАЗ КОМПАС 5 и DongFeng КАПИТАН-Т с различными надстройками нижегородского производства. Ещё одной новостью стало то, что теперь «Альянс Тракс» расширяет свою продуктовую линейку в сторону тяжёлых самосвалов и тягачей. Это везённые текущими дистрибьюторами и импортерами Daewoo Novus и Shacman, а также HINO 700 и ISUZU GIGA из собственных поставок параллельного импорта.

В связи с тем, что сервисные мощности АЛЪЯНС ТРАКС, расположенные в четырех локациях Москвы рассчитаны преимущественно на среднетон-



нажные автомобили, то вполне вероятно, что в скором времени откроется пятая флагманская точка продаж и обслуживания для большегрузных автомобилей и полуприцепов. Позволит этому совершиться тот факт, что только за 2023 год будет реализовано свыше 500 единиц техники на сумму свыше 4 миллиардов рублей, а в планах компании нарастить объём реализации до 1500 единиц в год.

Развиваясь в сторону электронной коммерции и цифрового маркетинга по запасным частям, «Альянс Тракс» на базе собственного мобильного приложения будет реализовывать глобальный СТОК доступных автомобилей к продаже. В связи с тем, что в интернете публикуется много объявлений с несуществующими товарными позициями, главной особенностью этого проекта станет верификация реального наличия машин, находящихся как внутри страны, так и возможных к быстрой поставке из параллельного импорта.

В рамках мероприятия собственник компании Алексей Иванов представил собственный сайт a-ivanov.com на котором рассказано про как про бизнес с его богатой историей, так и про секреты успеха, которые позволили сделать рост x10 за 10 лет работы компании.

ООО «АЛЪЯНС ТРАКС» |
www.alliance-trucks.ru





Перевозку грузов удешевят и ускорят с помощью ГИС ЭПД

В России начинается эксперимент по цифровизации перевозок автомобильным, железнодорожным и водным транспортом, не имеющий аналогов в мире. Цель – сделать логистику разными видами транспорта в стране максимально «бесшовной» и удобной. Об этом сообщили 17 октября на конференции IVA DAY 2023: IT суверенитет и цифровизация 2030 Дмитрий Баканов, заместитель Министра транспорта РФ и Евгений Чаркин, заместитель генерального директора ОАО «РЖД». Изменения стали возможны с внедрением российской IT-разработки – ГИС ЭПД. Это новая госинформсистема электронных перевозочных документов. Сейчас идёт первый этап ее реализации: в цифру переводятся автомобильные перевозочные документы – транспортная накладная, путевой лист. До конца года в планах Минтранса распространить систему на железнодорожный и водный виды транспорта.

«Неделю назад начали эксперимент по стыковке мультимодальной перевозки с автомобиля на «железку» и с «железки» на автомобиль. Там разные клиентские пути. И как раз эксперимент должен показать, как это сделать максимально «бесшовно» и удобно для пользователей. Чтобы пользователь через одно окно мог заказывать перевозку разными видами транспорта.

В рамках этого же эксперимента, скорее всего в ноябре, мы подключим порт Владивостокский, потому что вышло законодательство, которое позволяет морские документы тоже оформлять в электронном виде. Эксперимент будет включать три разных видов транспорта: морской-речной, железнодорожный и автомобильный. Это большой шаг вперед», – рассказал Дмитрий Баканов, заместитель Министра транспорта РФ. «В этом году задача – сделать первую цифровую мультимодальную перевозку в масштабах страны. Это опыт уникальный не только на нашем рынке, но и в мировой индустрии цифровизации транспорта», – отметил Евгений Чаркин, заместитель генерального директора ОАО «РЖД». Новые цифровые решения российских IT-компаний уже позволили РЖД продавать до 1,1 млрд электронных пассажирских билетов в год. Новые возможности для успешных разработок и внедрения российских IT-продуктов в транспортной сфере открыли вызовы последних лет: пандемия и технологические санкции. Как результат: доля отечественных цифровых технологий в РФ в 2023 году впервые составила 60%, а к 2025 году может достигнуть 90%, хотя еще два года назад ситуация была зеркальной в отношении зарубежной IT-продукции».



Автоспецоборудование

Разработка и производство оборудования для автосервиса

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПОДЪЕМНИКИ
грузоподъемностью от 1 до 60 тонн

ЛЕГКОВЫЕ АВТОБУСНЫЕ КАНАВНЫЕ

ГРУЗОВЫЕ ПАРКОВОЧНЫЕ ПЕРЕДВИЖНЫЕ ПЛАТФОРМЕННЫЕ

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ АВТОСЕРВИСА

- установка инфракрасной суши
- прессы с усилением от 10 до 120 тонн
- гайковёрт электрогидравлический
- установки для ускоренной зарядки
- металлическая мебель



WWW.ASOPSKOV.RU



АО «Автоспецоборудование»
180019, Россия, г. Псков, ул. Труда, 27
тел./факс: (8112) 72-31-74, 79-30-90
e-mail: asopskov@asopskov.ru

Реклама



www.tdvehicle.com
sqtd1234@126.com
+7 950 406 69 85



ПЕРВОЕ ЗНАКОМСТВО

TONGDA (Тонда) — новый бренд на нашем рынке

ПРОФИЛЬ КОМПАНИИ

«Шанцю Тонда» – компания по производству специальных транспортных средств, расположена в западной части Промышленного проспекта промышленного кластера уезда Ючэн в городе Шанцю. Компания была основана в 2006 году, является современным высокотехнологичным производственным предприятием. Основное направление – производство оборудования для транспортной логистики, в том числе специальных транспортных средств. Согласно законодательству КНР, данная деятель-

ность утверждена Министерством промышленности и информационных технологий и Национальной комиссией по развитию и реформам, объединяющими исследования и разработку, производство, продажу и послепродажное обслуживание дорожных транспортных средств.

Компания имеет уставной капитал в размере 20 млн юаней и общий объём инвестиций в размере 200 млн юаней. Она занимает общую площадь 180 000 м² и имеет 60 000 м³ производственных цехов, включая цех резки металла, сбороч-

ный цех, покрасочный цех, сварочный цех и цех синтеза.

ПРОДУКЦИЯ

Основной продукцией компании являются интеллектуальные решения прицепной техники, где важную долю составляют самосвальные прицепы и полуприцепы. Но в продуктовой портфеле компании есть и обычные бортовые тентованные полуприцепы, и рефрижераторы, а также фургоны, низкорамные трапы, контейнеровозы, цистерны и множество других модификаций под разные сценарии эксплуатации и перевозок.

В настоящее время компания достигла годовой производственной мощности в 10 000 комплектов различных специальных автомобилей.

После многих лет развития компания создала и усовершенствовала интегрированную систему разработки, производства, изготовления, контроля качества и маркетинга продукции с мощным научно-исследовательским и производственным потенциалом. В компании работает более 300 сотрудников, включая 55 ИТР, а также более 250 квалифицированных операторов высокотехнологичного промышленного оборудования.

РАЗРАБОТКИ И НАУЧНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ

Компания «Шанцю Тонда» построила научно-исследовательский центр для испытаний и отладки продукции. Часть подразделений НИЦ специализируется на «железе»: проводят исследования непосредственно продукции (полуприцепов). Другая группа подразделений специализируется на электронных системах, например системе управления тормозами.

Компания имеет более 20 независимых прав интеллектуальной собственности, таких как патенты на изобретения, авторские права на программное обеспечение.

Подписаны соглашения о сотрудничестве с Хубэйским университетом, Сианьским университетом Цзяотун и многими другими университетами в области производства, обучения и исследований.

ПРОИЗВОДСТВО

Компания хорошо оснащена более чем 100 комплексами технологического оборудования, такого как лазерно-плазменные станки для резки с ЧПУ, автоматические станки для сварки под флюсом портального типа, полуавтоматические токарные станки, автоматические станки для





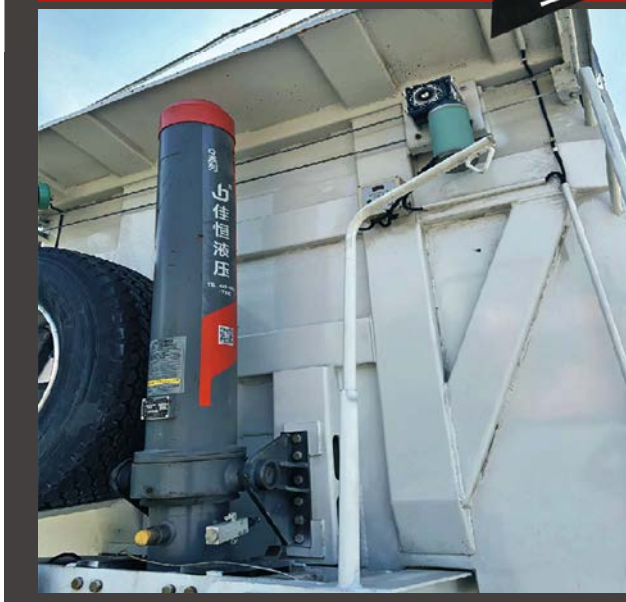
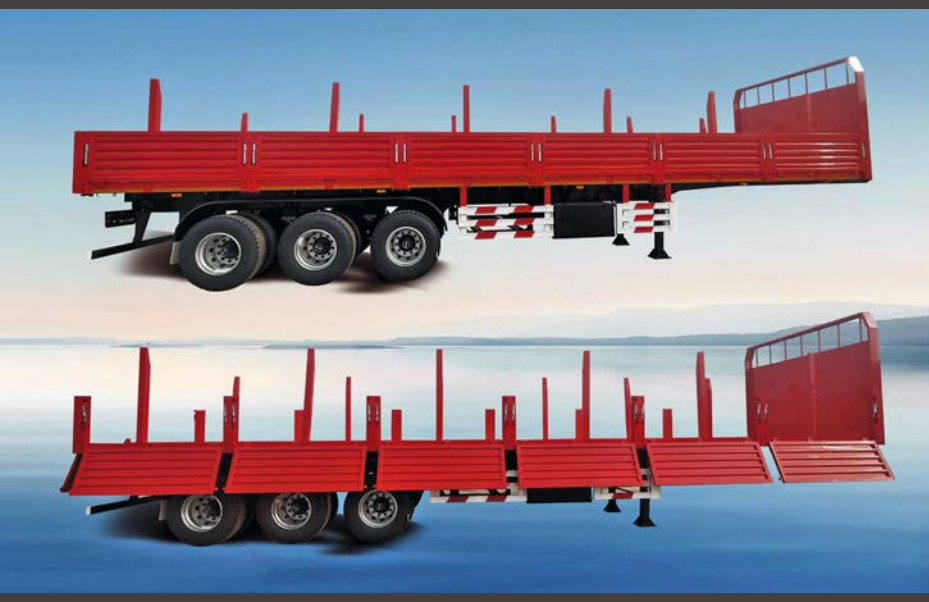
сварки в обхват, автоматические станки для сборки панелей, полуавтоматические роботы для сварки панелей и т.д. Компания прошла сертификацию системы управления качеством ISO9001 и CCC. Tongda является сертифицированным официальным поставщиком компонентов для таких известных у нас в стране предприятий, как FAW, Shaanxi Automobile Commercial Vehicle, XCMG, LiuGong и Special Automobile Co. Компания завоевала ряд наград, в том числе «Потребительская надежная единица», «Отличное частное предприятие», «Контрактное и кредитоспособное предприятие», «Муниципальное цивилизованное подразделение», «Отличное частное предприятие» в провинции Хэнань, «Муниципальное цивилизованное подразделение».

КЛИЕНТСКАЯ ПОДДЕРЖКА И ОСНОВНЫЕ ЦЕННОСТИ

Tongda открыла офисы и пункты послепродажного обслуживания во многих регионах Китая и за рубежом. Продукция была хорошо принята национальными и зарубежными пользователями, и продается в более чем 100 регионах. Экспортируется во Вьетнам, Индонезию,

Малайзию, Филиппины, Джибути, Замбию, Конго, Уганду, Камбоджу, Зимбабве. В 2019 году экспорт превысил более 2000 готовых изделий и машинокомплектов и принёс в доход компании 20 млн долларов США.

В качестве основных ценностей предприятия – на первом месте качество и клиентоориентированность, честность и доверие. В соответствии с принципом предприятия: сервис – дерево имиджа, инновации – лидерство, стремление к техническому совершенству, стремление к совершенству качества и эффективности. Цель – создать международное первоклассное предприятие по производству транспортного оборудования. Расширяя рынок, компания строго следит за внутренним управлением, внедряет институциональные инновации, всегда придерживается принципа честного и надёжного управления, уделяет внимание качеству продукции, совершенствует послепродажное обслуживание, избавляет пользователей от забот и стремится к тому, чтобы пользователи чувствовали себя спокойно, комфортно и непринужденно с продукцией бренда Tongda (Тонда).



ИЗОБИЛИЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ *и не только..*



АВТОЗАВОД УРАЛ

Отрадно, что миассцы в последнее время активно участвуют во всех российских профильных выставках. Не стал исключением и ComTrans-2023, где они выставили несколько интересных новинок.

Одной из них стала перспективная модульная электроплатформа с бескапотной кабиной. Унифицированная конструкция шасси с колёсной формулой 4x2 грузоподъемностью до 11 тонн позволяет установить на неё самые разные надстройки: фургон, самосвальную или бортовую платформу и т.д. Тяговый электродвигатель номинальной мощностью 130 кВт обеспечивает низкий уровень шума и отсутствие выброса вредных веществ. Тяговые (отечественные!) аккумуляторы обеспечивают автомобилю запас хода порядка 300 км.

Другой экологичной новинкой стал самосвал Урал С355В0 6x4 LNG полной массой до 35 тонн. На нем установлен новый газовый двигатель мощностью 420 л.с. и криобак объемом 450 л. Причем двигатель Т15 – российского производства, разработан на основе классического ЯМЗ-238 с системой искрового зажигания.

Привезли миассцы и ещё один интересный автомобиль – среднетоннажник «Урал-80» с колёсной формулой 4x4. За счёт применения нового двигателя ЯМЗ-535 мощно-

стью 238 л.с., оригинального оперения кабины NEXT и колёс меньшей размерности габаритные размеры автомобиля уменьшены, а грузоподъемность при этом увеличена на 20% и составляет 5500 кг.

В выставочной экспозиции также были представлены новинки автокомпонентов – давно обещанные мосты собственного производства. Они предназначены для применения на грузовиках полной массой до 35 тонн, с распределением нагрузки на передний мост до 9 тонн, и на средний/задний до 13 тонн.

МАЗ

Выставляли свою технику и наши друзья из соседней Беларуси. Минский автозавод привёз несколько машин, одна из которых являлась ярким шоу-стоппером.

Это ожидаемая новинка от автобусного подразделения – трёхосный туристический автобус МАЗ-350. Пассажироместимость составляет до 63 человек в зависимости от комплектации. Автобус оснащён дизельным двигателем уровня Euro-VI мощностью 400 л.с. Коробка передач – гидроавтоматическая. Объем багажных отсеков 11,1 м³, топливного бака – 590 л. Запас хода составляет внушительные 2000 км. Автобус на 78% состоит из отечественных комплектующих, ещё 15% поставляются из дружествен-

ЧАСТЬ 2

Макс Чернявский,
фото автора, Даниила
Минаева и Николая
Кушниренко

В начале сентября 2023 года в Москве состоялась очередная выставка коммерческих автомобилей COMTRANS-2023. Продолжаем знакомство с чрезвычайно насыщенной экспозицией.



Урал С355В0 6x4 LNG



Перспективная модульная электроплатформа из Миасса





Образец коммунальной техники на минском шасси



MA365262L 8x8



MA3-541SA5



Трёхосный туристический автобус MA3-350



DAF XG 480 FT

ных стран, остальные будут вскоре импортозамещены.

В грузовом классе MAZ показал очередную реинкарнацию своего флагмана – тягач под индексом MA3-541SA5. Это современная версия машины для «дальнего боя» с мотором уровня Euro-VI, теперь, очевидно, китайского происхождения. Среди других компонентов – роботизированная 12-ступенчатая коробка передач. На тягаче установ-

лены электронные системы ABS/PBS с функцией стабилизации курсовой устойчивости с дисковыми тормозами. Тягач оборудован двумя топливными баками объемом 580+890 л, запас хода составляет до 3700 км. Есть также мультимедийная система электрооборудования, светодиодные ходовые огни, электроуправляемые зеркала, центральный замок, электрические стеклоподъемники, система ЭРА-Глонасс.

ЕВРОПЕЙЦЫ И ЗАПЧАСТИ К НИМ

Если они и ушли с нашего рынка – это их дело. А мы привезём себе сами. Если очень надо. И не только привезём, но и обеспечим техподдержкой. Вот блестящий тому пример. Группа компаний GTS представила на выставке коммерческих автомобилей COMTRANS 2023 седельные тягачи и прицепную технику, востребованные российскими



Volvo FH 500 4x2 CHH-MED

портные компании, имеющие контракты на перевозки сыпучих грузов (щебень, гравий, песок и т.д.) самосвальными полуприцепами, а также спецтехники, тяжелых и крупногабаритных конструкций.

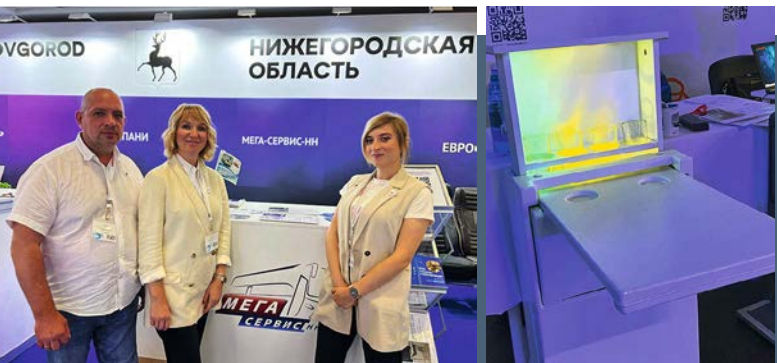
Прицепная техника была представлена двумя моделями полуприцепов, которые выпускаются под собственным брендом GTS на мощностях зарубежных производителей с мировой известностью. Первая модель GTS EASY WAY – классический шторный полуприцеп максимальной грузоподъемностью 35510 кг. Вторая модель GTS IRON



Самосвалы на шасси семейства Урал М продолжают эволюционировать



Урал-80» 4x4



ООО «МЕГА-СЕРВИС-НН»

Компания Мега-Сервис-НН предоставила на выставке стол-трансформер не имеющий аналогов в России.

Компания Мега-сервис-НН с 2017 специализируется на капитальном ремонте автобусов и переоборудовании коммерческого и пассажирского транспорта.

Для компании Мега-Сервис-НН участие в выставке Comtrans было очень плодотворным. Подписаны договоры о сотрудничестве и поставке продукции не только по России, но и странам участвующим в выставке.

В 2020 году компанией была презентована собственная запатентованная разработка стол-трансформер с электроприводом, который не имеет аналогов в Рос-

сии. Основной целью создания стола являлась задача увеличения комфорта в ограниченных пространствах.

В 2021 году железнодорожная производственная компания «Уральские локомотивы» представила выставочный образец одноместного купе, в проект которого вошел стол-трансформер, работающий как от ручного, так и от голосового управления.

Стол-трансформер имеет широкую сферу применения, в экономии пространства нуждаются не только автобусы и микроавтобусы, а также вагоны поездов, яхты, катера. Также модуль используется и представляется мебельной промышленности. Еще один немаловажный момент – модуль создавался как изделие, полностью состоящее из отечественных комплектующих!



Самосвалы Dayun

И ЗАПЧАСТИ

Помимо новой коммерческой техники группа компаний GTS представила расходные материалы и запасные части для обслуживания грузового транспорта и спецтехники, в том числе под собственным брендом GTS (фильтры и тормозные колодки для грузовиков и спецтехники). Расходные материалы прошли сертификацию и натурные испытания на транспортных средствах, принадлежащих перевозчикам из разных регионов России. В ближайших планах подразделения GTS запчасти – расширение ассортимента до полутора тысяч товарных наименований в пятнадцати категориях.

КИТАЙЦЫ

Разумеется, единственными импортными машинами на выставке были китайские. Подавляющее большинство марок и моделей уже хорошо известны: это «общероссийские»

Sinotruk, Shacman, Foton и прочие. Надо заметить лишь, что программа предлагаемых моделей всех марок продолжает расширяться – к уже привычным тягачам добавляются шасси разных конфигураций, в том числе и полноприводных.

Не обошлось и без загадок, присущих китайскому автопрому. Так, на одном из уличных стендов, представлявших машины марки DongFeng, обнаружился тягач неизвестного облика и эмблемы. Названия у него тоже не было, лишь название модели, HV7 и надпись на двери «Torque 2400». Оказалось, что это продукция одного из бесчисленных заводов концерна. Помимо кабины, тягач отличается от привычных «Дунфыней» агрегатами: на нем применяются либо дизели Cummins Euro-V (560 л.с.) или Yuchai Euro-VI (530 л.с.) и автоматические коробки передач, соответственно, Eaton или Fast Gear.

Надо заметить, что в последнее время активизация китайских компаний активно затронула и лёгкий класс. Новые марки легкотоннажников накатывают на наш рынок еженедельно, и некоторые из них представляют собой прямую угрозу нашим производителям. Причем речь не только о продукции «грандов»: FAW, DongFeng, JAC. Так, на Комтрансе стартовали продажи «полторки» BAW. При современном дизайне, газо-бензиновой версии двигателя и грузоподъемности в полторы тонны она составит серьезную конкуренцию, к примеру, УАЗ Профи.

Впрочем, китайцы заслуживают отдельного пристального внимания.

MASTER – низкорамный трал с подвижной платформой грузоподъемностью 48 000 кг.

Полуприцепы собраны из проверенных временем и миллионами пройденных километров комплек-

тующих: осевых агрегатов SAF, тормозной системы WABCO или Knorr-Bremse, светотехники Hella, опорных устройств и шкворневых узлов SAF или JOST, ЦМК шин от лидеров сегмента.



Расходные материалы и запасные части для обслуживания и ремонта подвижного состава под брендом GTS (фильтры и тормозные колодки для грузовиков и спецтехники)



FotonGalaxy бх4зainterесует транспортные компании, имеющие контракты на перевозки сыпучих грузов



Богатая коллекция тягачей всех мастей из Поднебесной, коим из них суждено прижиться на наших просторах – покажет время



ДИЛЕР VEIBEN TRUCK РАССКАЗАЛ О ПЛАНАХ КИТАЙСКОГО ПРОИЗВОДИТЕЛЯ В РОССИИ

Компания «Автотранс», представляющая на российском рынке бренд Weiben, сообщила, что по итогам 2023 года Weiben Truck намерен продать в РФ 2000 грузовиков Weiben. Цели на 2024-й – реализация до 7000 машин.

Кроме того, до конца текущего года китайский производитель планирует сертифицировать и вывести

на рынок четыре новые модели коммерческих автомобилей, отвечающие всем отраслевым требованиям. Так, в России скоро появятся седельный тягач с колесной формулой 6х6, магистральный тягач с колесной формулой 4х2 на сжиженном природном газе, самосвал с колесной формулой 6х6 и шасси с колесной формулой 6х6, 6х4 и 8х4 для установки надстроек и изготовления краноманипуляторов, дорожно-строительной техники, автобетоносмесителей, комбинированных дорожных машин. На шасси Weiben выпускаются

четыре модификации техники: тягачи 6х4 и 4х2, самосвалы 6х4 и 8х4. В продуктовую линейку «Автотранс» в настоящее время входят две модели седельных тягачей Weiben с колесными формулами 4х2 и 6х4 – Weiben 1848 и Weiben 2648. Грузовые автомобили оснащены силовыми агрегатами Weichai, коробками передач Fast Gear, а также мостами Weiben, разработанными совместно с европейскими лидерами автомобилестроения Mercedes-Benz. На все автомобили предоставляется расширенная гарантия – 3 года или 400 тыс. км.

ООО «ФОТОН МОТОР»

Актуальные новинки и обновленный модельный ряд бренда Foton на российском рынке.

Foton Galaxy является следующим поколением хорошо зарекомендовавшего себя тягача Foton Auman EST A, который в 2023 году стал одним из лидеров продаж в России в своём сегменте. Помимо эффективной футуристической внешности Foton Galaxy оснащён двигателем Cummins нового поколения мощностью 580 л.с., обновленной коробкой передач ZF Трахоп, полностью новым



Цельнометаллические малотоннажники, просто компактные грузовики, ещё и микроавтобусы – как китайские, так и «сероимпортные», так и импортзамещённые встречались повсюду



Foton Auman EST A с колёсной формулой 6x4



Foton Galaxy



Самосвал на базе Foton Auman GTL 8x4

интерьером и большим списком современных систем безопасности и помощи водителю.

Главной новинкой стенда Foton Россия стал седельный тягач Foton Auman EST A с колёсной формулой 6x4, начало продаж которого на территории Российской Федерации запланировано на первый квартал 2024 года.

Седельный тягач Auman Est A 6x4 использует агрегаты всемирно известных производителей, таких как Cummins, Bosch, Continental, Wabco, ZF. Кабина имеет наименьший в классе коэффициент аэродинамического сопротивления 0,564 и соответствует правилам безопасности Европейского Союза ECE R-29-03, применена технология сдвига кабины назад при ДТП. В случае фронтального столкновения кабина

Foton Toano – целое семейство автомобилей с несущим кузовом, задним приводом и с различными вариантами колёсной базы и высоты крыши для удовлетворения потребностей различных клиентов

тягача сдвинется назад на 200 мм., чтобы амортизировать силу столкновения и обеспечить безопасность водителя.

Интеллектуальная система i-Telligent объединяет между собой системы управления двигателем, моторные тормозом, коробкой передач, пневматической подвеской, рулевое управление, рабочую тормозную систему, антиблокировочную, антипробуксовочную, систему динамической стабилизации, систему предупреждения о покидании полосы движения.



ООО «ИТАЛОН»

ООО «ИТАЛОН» – российский разработчик и производитель оборудования в сфере спутникового мониторинга и контроля расхода топлива. Компания изготавливает и поставляет продукцию с превосходными потребительскими характеристиками. Производственная компания ITALON была представлена на выставке International Commercial Vehicle Show с 05-08.09.2023 в г. Москва, ЦВК «Экспоцентр» на Красной Пресне. Благодаря участию уже с первого дня выставки наш стенд посетило более 1000 человек.

Важно сказать, что рынок телематики в России с уходом крупных игроков сильно изменился. По прогнозам исследовательского центра Berg Insight, глобальный рынок встраиваемой автомобильной телематики будет расти на 19% в год и к 2027 году увеличится до 377 миллионов абонентов.

Целевая аудитория стремительно растет. С 2015 года компания производит проводные и беспроводные датчики уровня топлива ITALON и поставляет во многие регионы России. Оборудование выбирают владельцы спец- и сельхозтехники, владельцы таксопарков, логистические организации, пассажирскими перевозками, и конечно, интеграторы систем спутникового мониторинга.

ГРИНВУД АВТО

Гринвуд Авто – официальный партнер и прямой поставщик крупных китайских автопроизводителей легкового, коммерческого и строительного транспорта. В этом году компания дебютировала на Comtrans 2023. Совместно с партнёром, автомобильной компанией «ДСА», был представлен целый арсенал специальной и коммерческой техники:

- Полуприцеп шторный SCHMITZ длиной 13,75 м с максимальной загрузкой до 26 тонн;
- Тягач Foton Galaxy 580G, класс техники - EST-U, с колёсной формулой 4x2. Надёжный и мощный грузовик, который спроектирован для эффективной перевозки крупных грузов в самых сложных условиях;
- Автокран на шасси Dongfeng 4x2 с 8-тонным краном Shimeji;
- Автобетоносмеситель Foton Auman – автомобиль характеризует взвешенное соотношение цены, надёжности и оснащения;
- Внедорожник BAW BJ212. Это автомобиль, в основе которого лежит платформа от советского ГАЗ-69. Он производится в Поднебесной с 1965 года. Но в этом году он получил не менее легендарный двигатель Mitsubishi 4B11.



С 2022 года руководство компании Гринвуд, давно закрепившей статус надёжного игрока на рынке коммерческой недвижимости, активно инвестирует в развитие китайского автопрома в России. Гринвуд Авто – под таким названием корпорация Гринвуд развивает дилерское и дистрибьюторское направления в сфере легкового транспорта, промышленной и строительной техники. Также компания занимается продажей и прямыми оптовыми поставками новых авто и техники китайских, корейских, японских, а также европейских автопроизводителей из Китая по параллельному импорту. На территории бизнес-парка Гринвуд уже построен и в 1 квартале 2024 г. будет запущен проект ТВК (торгово-выставочный комплекс) китайских автомобилей

и техники «Гринвуд». Его цель – способствовать развитию китайского автопрома в России, благодаря накопленному опыту и широкому спектру услуг для бизнеса. Российский рынок коммерческого, промышленного транспорта и строительной техники сейчас действительно нуждается в ассортиментной подпитке из дружественных стран, об этом не раз заявлялось на заседаниях и главных политических форумах страны.

Гринвуд, имея устоявшуюся систему сервисов, налаженную логистику из Поднебесной и комплекс услуг по выводу китайских компаний на российский рынок, активно использует эти готовые решения для поддержки и развития одних из самых пострадавших от санкций отраслей.

Самосвалы на базе Foton Auman GTL 6x4 и 8x4. Самосвал 6x4 оснащён кузовом для строительных работ общего назначения, имеет вместимость 19 м³, а версия 8x4 имеет геометрическую вместимость 25 «кубов». Днище кузова изготовлено из устойчивой к абразивному износу стали толщиной 8 мм, а борта – толщиной 6 мм. Сам кузов оборудован подогревом выхлопными газами. Грузоподъёмность самосвалов составляет 20,5 т для версии 6x4 и 25,5 т для версии 8x4 соответственно при дорожных условиях эксплуатации.

Foton S35 является представителем серии малотоннажных грузовиков среднего класса, разработанных специально для логистических перевозок в городах и пригородах и обладает привлекательными характеристиками и конкурентоспособными ценами.

Модель получила обновлённую кабину с более современным дизайном, соответствующую самым строгим требованиям к кабинам коммерческих автомобилей ECE-R29. Она производится на роботизированной сварочной линии по методу точечной сварки высокой точности и проходит антикоррозионную обработку с технологией катафорезного грунтования.

Панель приборов выполнена в формате единого блока и имеет многофункциональный ЖК-дисплей. Применяемые двигатели Cummins обеспечивают высокие рабочие показатели и гарантируют низкие эксплуатационные затраты. Лонжероны основной рамы изготовлены из высокопрочной стали 510L с пределом прочности 510-630 МПа. Рама имеет унифицированный со всем модельным рядом набор отверстий, а верхняя полка швеллера рамы имеет конструкцию без заклёпок, что облегчает трансформацию шасси в комплектный автомобиль или в специализированное транспортное средство.

Применение малолистовых рессор переменного сечения снижает вес автомобиля, повышает его грузоподъёмность, но при этом обеспечивается плавность хода и комфорт при управлении. Углы поворота управляемых колес передней оси увеличены до 39-41°, что существенно уменьшило радиус поворота, облегчив управление автомобилем в условиях тесных городских улиц.

На Foton S35 применены передовые системы активной безопасности: антиблокировочная тормозная система (ABS), системы электронного распределения тормозных усилий

(EBD), динамической стабилизации автомобиля (ESC) и противоскольжения колес (ASR).

Foton Toano – цельнометаллический фургон с несущим кузовом, задним приводом и с различными вариантами колёсной базы и высоты крыши для удовлетворения потребностей различных клиентов. Благодаря широкой гамме исполнений, Foton Toano способен решать различные задачи, как в междугородней логистике и транспортировке, так и в перевозке пассажиров по городским маршрутам и для деловых приемов, а также выполнять роль кареты скорой медицинской помощи, школьных автобусов и других типов ТС, востребованных на рынке.

SINOWAY GROUP

ООО «ИнтерТехника», официальный дилер автомобилей Shacman, подписала несколько стратегических соглашений с российскими и зарубежными компаниями на поставку коммерческого транспорта. Одним из важнейших событий деловой программы выставки Comtrans 2023 на стенде Sinoway стало торжественное подписание соглашения с топ-менеджментом Shacman (SHAANXI AUTOMOBILE GROUP CO., LTD). В его рамках Sinoway будет осуществлять

эксклюзивные поставки в Россию шасси M6000.

По условиям одного из контрактов Sinoway поставит компании «Палдрайв» шасси Shacman с колёсными формулами 6x4 и 8x4 для последующего монтажа бортовых надстроек с КМУ, а также мультилифтов, ломовозов и сортиментовозов.

ШЭНЬЧЖОУ МОТОРС РУС

Эта компания из Китая представила на своём стенде целый арсенал специальной и коммерческой техники: самосвалы SHENZHOU 6x4 и SHENZHOU 8x4, тягач Beijing X9-580Ps 6x4, три мусоровоза с задней загрузкой моделей CGJ5254ZYSDFE6, CGJ5126ZYSDFE6 и CGJ5189ZYSDFE6, подметальные и многофункциональные подметально-вакуумные машины моделей CGJ5180TXSDFE6 и CGJ5180TSLDFE6.

Самосвалы SHENZHOU 6x4 и SHENZHOU 8x4 созданы китайскими и российскими инженерами, адаптированы с учётом сурового климата России. Оснащены дизельным четырёхтактным двигателем модели WP12.430E50 WEICHAI с турбонаддувом. Коробка передач FAST-GEAR модели 12JSDX220TA.

Тягач Beijing X9-580Ps 6x4 предназначен для выполнения самых тре-



Shacman X6000

бывательных задач в сфере грузоперевозок. Тягач может быть оснащён различными двигателями в зависимости от потребностей и предпочтений клиента. Интерьер седельного тягача разработан с учётом комфорта и безопасности водителя.

Мусоровозы с автоматической загрузкой мусора сзади обладают рядом конструктивных отличий, которые позволяют им работать продуктивнее, чем традиционные мусоровозы с боковым манипулятором. Во-первых, они позволяют более эффективно уплотнять мусор. Во-



Шасси X3000 8x8

вторых, модели с задним проёмом обслуживают различные типы контейнеров – от 0,12 до 1,1 кубометра.

«ВОСТОЧНЫЙ ВЕТЕР»

Созданная в 2022 году, компания «Восточный Ветер», вошедшая в работающую 20 лет группу СибТрак-Скан, уже показала пример феноменального развития. В короткие сроки была налажена поставка грузовой техники Dongfeng по всей стране, создана сеть из 66 дилерских центров, которые занимаются как продажей, так и сервисным обслуживани-



Рефрижератор M6000 с колёсной формулой 6x2 и возможностью боковой дозагрузки/разгрузки

ем техники. За неполный год работы было реализовано более 2 тысяч грузовиков – преимущественно тягачей GX 4x2. Помимо уже успешного стать популярным магистральным тягачем GX компания «Восточный Ветер» представила на выставке ещё две единицы техники Dongfeng – региональный тягач KX 4x2 и самосвал KC 8x4, а также новинку: шторный полуприцеп HASTRAILER.

Dongfeng GX 4x2 – это флагманский магистральный тягач с премиальной кабиной и большим коли-

чеством электронных помощников и систем безопасности. Машина оснащена двигателем Cummins мощностью 508 л.с., соответствующим стандарту Евро-5, и 12-ступенчатой автоматической коробкой передач EATON. Тягач оборудован электронной тормозной системой EBS, системой противоскольжения ASR, системой предупреждения лобового столкновения FCWS, системой стабилизации ESC и системой предупреждения о выходе из полосы движения LDWS.



ПРАМОТРОНИК

Российская компания «ПРАМОТРОНИК» – крупнейший производитель систем независимого подогрева и охлаждения двигателей, обогрева салонов и кабин коммерческого транспорта, автобусов и спецтехники, представила на выставке свою яркую запоминающуюся экспозицию: «Сделано на Руси. От истоков к инновациям». Стенд был разделен на две основных зоны: одна в традиционном русском народном стиле, которая символизирует русские традиции, любовь к Родине и её истокам; вто-

рая – стремление к развитию новых технологий, внедрению инноваций, возрождению отечественной промышленности. Экспозиция представила собой единую концепцию развития компании: сохраняя верность традициям, достижениям и истокам, создавать, развивать и совершенствовать новые технологии для успешного будущего отечественного автопрома.

Стенд был оформлен в русском народном стиле со всеми атрибутами: берёзками, самоваром и баранками! Для компании было важно сделать акцент именно на отечественном производстве, на возрождении рос-

сийских традиций. Эта выставка была особенной, так как в сентябре компания отпраздновала свое 15-летие. Хотя в состав компании входят солидные производственные предприятия: «Лихославльский радиаторный завод» (ЛРЗ), который в следующем году отметит свой 65-летний юбилей и ржевский завод «Элтра-Термо», который скоро также отпразднует свое 25-летие.

Яркий стенд привлёк внимание не только потенциальных партнеров, но и иностранных участников выставки, симпатизирующих русскому стилю. С первого дня мероприятия его посетило более 700 человек. На выставке компания представила свои новые, в том числе, импортозаменяющие разработки: новый зависимый отопитель Бриз 800 – аналог известного европейского отопителя салона Zenith и воздушный отопитель салона AirPro 35, который обладает рядом преимуществ по сравнению не только с прошлыми моделями серии, но и с изделиями конкурентов. Его отличает минимальный размер

в своём классе, существенная экономия топлива (до 15%), стабильный режим работы во всех диапазонах мощностей, улучшенная теплоотдача и низкий уровень шума. Принципиально новые технологические процессы и производственные стандарты компании обеспечивают выпуск продукции высокого качества, а гибкая заводская логистика позволяет осуществлять производство не только крупных, но и малых серий продукции. Потребителями продукции является большинство автозаводов России и стран СНГ: КАМАЗ, MAZ, ГАЗ, НЕФАЗ, УАЗ, ПАЗ, ЧТЗ, ЛИАЗ, «Петербургский тракторный завод» и другие производители сельскохозяйственной и специальной техники.





Тягач Beijing X9-580Ps 6x4



Подметальная-машина-CGJ5180TSLDFE6

Dongfeng KX 4x2 – это региональный тягач. Дизайн автомобиля упрощён, при этом он соответствует фламану в техническом оснащении: в обоих тягачах установлены сбалансированные силовые установки, линзованные LED-фары, мосты DANA, компоненты тормозной системы Knorr-Bremse. Оба тягача доступны также в версиях 6x4.

Важнейшим приоритетом для компании «Восточный Ветер» остаётся реализация самосвалов. На выставке был представлен Dongfeng KC 8x4 с кузовом объёмом 35 куб. м и полной массой 50 тонн. Самосвал комплектуются двигателем Cummins, коробкой передач Fast Gear и шинами 315/80 R22.5. В ассортиментном ряду Dongfeng есть самосвалы с колёсными формулами 8x4 и 6x4.

Одной из главных новостей прошедшей выставки для компании «Восточный Ветер» стало начало дистрибуции полуприцепов HASTRAILER. Отныне для клиентов «Восточного Ветра» и его дилерской сети доступны шторные, шторно-бортовые, бортовые полуприцепы, а также рефрижераторы и контейнеровозы этой турецкой марки. Полуприцепы доступны в 3- и 4-осном исполнении и с различными размерными характеристиками.

Полуприцепы HASTRAILER сделаны по европейским стандартам, а поэтому их функционал хорошо знаком российскому покупателю. Модели станут отличной заменой ушедшим с рынка европейским аналогам, тем более что они не уступают «европейцам» по оснащению, в которое входят оси и мосты OMS/BPW/SAF, системы освещения ASPÖCK, тормозные системы и подвески WABCO/KNOOR HALDEX.



АО «РЕМДИЗЕЛЬ»

Легендарное предприятие из Набережных Челнов – АО «Ремдизель» в очередной раз стало участником выставки международного коммерческого транспорта COMTRANS 2023, представив два важных экспоната: капитально отремонтированный тягач седельный КАМАЗ-43118 с КМУ – ИМ 150 и автомобиль-зерновоз 115002 на шасси КАМАЗ-65115.

Автомобиль-зерновоз 115002 с трёхсторонней разгрузкой на шасси КАМАЗ-65115 предназначен для перевозки сельскохозяйственных культур. Он может работать в составе автопоезда полной массой 36,4 тонны.

Комфортабельная кабина со спальным местом позволяет использовать этот автомобиль для перевозок на дальние расстояния. На автомобиле установлен двигатель КАМАЗ 667.510-310 (Е-5) мощностью 310 л.с., КП модели 1310Т0 – механическая 9-ступенчатая. Объём платформы – 17,5 м³, грузоподъёмность 11,22 т.

Тягач седельный КАМАЗ – 43118 капитально отремонтированный с КМУ ИМ 150N в ходе капитального ремонта автомобиля КАМАЗ 43118 с применением СКД, были заменены на новые: кабина, ведущие мосты, передняя ось, главные передачи, карданные передачи, электрооборудование шасси, передняя и задняя подвеска. Разница в цене по сравнению с новым автомобилем составила 20%. По желанию заказчика может быть установлена любая спецнадстройка. Техника обеспечивается фирменной гарантией АО «Ремдизель» – 1 год или 45 000 км пробега, на всей территории РФ в любом сервисном центре ПАО «КАМАЗ».

АО «Ремдизель» основано в 1978 году в г. Набережные Челны. С момента своего основания компания специализируется на капитальном ремонте грузовых автомобилей и дизельных двигателей российского производства. В 2023 году компания начала изготовление спецавтотехники на шасси КАМАЗ.



Dongfeng GX 4x2



Dongfeng KX 4x2

Детали, детальки, прицепная техника, смазочные материалы, оборудование и многое другое

на COMTRANS 2023

**ДИВИЗИОН
«КЛИМАТИЧЕСКОЕ
ОБОРУДОВАНИЕ» (ДКО)
КОМПАНИИ КСК**



На выставке COMTRANS-2023 Дивизионом «Климатическое оборудование» (ДКО) компании КСК, был представлен импортозамещающий портфель транспортных климатических систем и их комплектующих.

Наибольший интерес посетителей и участников выставки вызвал модельный ряд автономных холодильно-отопительных установок (АХОУ), предназначенных для комплектования рефрижераторных полуприцепов и автофургонов объемом от 70 до 110 м³.

В России подобная продукция ранее никогда не выпускалась, отечественный рынок был полностью под контролем европейских поставщиков американского происхождения, компаний Thermo King и Carrier. Более того, данные компании контролируют до 90% поставок подобного оборудования по всему миру.

В связи с этим реинжиниринг и локализация копии продукта попросту невозможны. Без поставки компонентов стали возникать проблемы с сервисом уже находящихся в эксплуатации изделий, а это десятки тысяч. Перевозчики скоропортящейся продукции незамедлительно начали бить тревогу.

«Правительство России оперативно отреагировало на возникшую проблему. Так, при поддержке Фонда развития промышленности России, ДКО приступил к разработке и организации серийного производства линейки АХОУ» комментирует Директор по развитию ДКО Георгий Дзитовецкий.

«Сложнейшей задачей было подобрать санкционно устойчивые комплектующие, ведь у нас в стране 50% всей холодильной

техники это импорт, а продукция российского производства на 70% состоит из импортных компонентов, которые раньше поставлялись из Европы. Совместными усилиями мы решили задачу, – государство помогло нам и с локализацией ключевых комплектующих, компрессоров, вентиляторов и даже их узлов и деталей.

Производство корпусов, теплообменников, электронных компонентов, систему мониторинга работы АХОУ мы освоили самостоятельно. Дизель-генератор для нас разработал партнер из Беларуси», прокомментировал руководитель ДКО Андрей Жидков.

нейку серии PRO на иностранных производственных площадках, сертифицированных по стандарту ISO 9001:2015 – в Турции и Китае. Это позволяет отечественному производителю использовать в составе своей продукции недоступное в России высококачественное базовое масло с высоким индексом вязкости от крупнейших поставщиков с мировым именем и высокоэффективные пакеты присадок от отраслевых лидеров. В частности, для производства продуктов LUBRIGARD FLEETMAX PRO 10W-30, 10W-40, 15W-40 и СК 15W-40 используется база Petronas, Formosa и присадки представителей «большой четверки» –



LUBRIGARD

Впервые на выставке COMTRANS был представлен бренд смазочных материалов LUBRIGARD. В отличие от других российских производителей смазочных материалов, зарегистрированный в РФ бренд LUBRIGARD производит свою ли-

Afton Chemical и Chevron Oronite. А для LUBRIGARD FLEETMAX PRO 5W-40 используется базовое масло III и III+ группы, производства SK Lubricants, а также пакет присадок последнего поколения Infineum.

Размещение выпускающих заводов в Стамбуле и Шанхае даёт

возможность масел LUBRIGARD серии PRO проходить международные сертификации, в очередной раз подтверждая своё качество и высокие эксплуатационные свойства официальными лицензиями API. Благодаря этому, моторные масла LUBRIGARD FLEETMAX PRO для тяжело-нагруженных дизельных двигателей официально получили лицензии API CK-4 и API CI-4.

Для российского потребителя дополнительной гарантией качества масел серии PRO выступает и то, что компания LUBRIGARD находится в России и в рамках действующего законодательства несёт ответственность за реализуемую через официальную дистрибьюторскую сеть продукцию. LUBRIGARD уверенно гарантирует российским потребителям стабильность качества своей продукции и отсутствие риска покупки фальсификата.

ми такой серьёзной техники. Поэтому на стенде «Роснефть Смазочные материалы» было оживлённо, ведь Rosneft Revolux – это универсальный продукт и пригодный к использованию в любой обстановке.

Разработчики и эксперты «Роснефть Смазочные материалы» консультировали посетителей и потенциальных партнёров по всем вопросам, связанным с ассортиментом и эксплуатацией смазочных материалов.

Также на стенде звучали реальные истории практического использования и демонстрировались результаты испытаний, которые подтверждают качество масла Rosneft Revolux. Например, при использовании его снижается уровень сажи на маслоочистительной центрифуге, на магнитной пробке не остается осадка, а межсервисный интервал замены масла уве-



РОСНЕФТЬ СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

Представленная на стенде компания линейка моторных масел Rosneft Revolux разработана специально для применения в мощных двигателях с пониманием того, что условия, в которых эксплуатируется парк, могут быть абсолютно разными. Ежегодные пробеги коммерческого транспорта исчисляются сотнями тысяч километров, как следствие на двигатель ложится серьёзная нагрузка.

Плановая и грамотная забота о двигателях автомобилей коммерческого парка – одна из главных задач, которая стоит перед владельца-

личился до 90 тысяч километров. На выставке «COMTRANS» представители «Роснефть Смазочные материалы» провели десятки переговоров и нашли немало потенциальных партнёров.

ТОТЕК

Корпорация TOTЕК была основана в мае 2006 года. Ключевая особенность компании - полностью российское производство, включая применяемые присадки. Вся продукция сертифицирована и прошла множество испытаний. Партнёрами компании сегодня являются именитые бренды из мира из авто-мото спорта.



Производимая продукция:

- Промысловые масла
- Моторные масла
- Трансмиссионные масла
- Гидравлические масла
- Спортивное топливо
- Присадки в масло и топливо для бензиновых и дизельных ТС.

ИНТЕРПРИЦЕП

Машиностроительный завод ИНТЕРПРИЦЕП привёз на выставку обновлённую модель четырёхосного полуприцепа-самосвала 853383 с боковым свалом для перевозки зерна. Объём кузова полуприцепа 52 м³, грузоподъёмность – 31000 кг, разгрузка на обе стороны. Среди оснащения полуприцепа стоит отметить пневматическую подвеску с функцией подъёма осей, итальянские гидроцилиндры, задние распашные ворота, сдвижные лестницы, светодиодные фонари, а также инструментальный ящик и рукоятка для водителя.

Кроме этого, посетители стенда завода ИНТЕРПРИЦЕП увидели новую модель четырёхосного полуприцепа-контейнеровоза 853385 грузоподъёмностью 32000 кг, длиной 12,6 м для перевозки контейнеров типов 40", 40"HQ, 2x20", 30", 30"HQ,





20", 20"НQ. Рама контейнеровоза изготовлена из высокопрочной стали, пневматическая подвеска имеет функцию подъема осей, ошиновка модели односкатная, погрузочная высота 1,1 м.

АВТОСТАПЕЛЬ

Ещё один участник выставки COMTRANS 2023 – ведущий российский производитель оборудования для ремонта грузовых транспортных средств АВТОСТА-

ПЕЛЬ представит инновационное оборудование и технологии, используемые в системах и комплексах для восстановления большегрузного транспорта.

Среди продукции на стенде АВТОСТАПЕЛЬ представлены как уже зарекомендовавшие себя образцы техники, так и новое оборудование – AUTOSTAPEL NSAB. Система AUTOSTAPEL NSAB для правки рам грузовых автомобилей и полуприцепов является уникальной и превосходит по техническим характеристикам все разработки зарубежных производителей.

Она предназначена для быстрой установки и устранения деформаций рам грузовых автомобилей, тягачей, полуприцепов, строительной и сельскохозяйственной техники с разными степенями повреждения.



Высокая степень мобильности и простота установки делают систему AUTOSTAPEL NSAB единственным вариантом для оснащения мастерских на арендуемых площадях.

Компания «Коммерческие автомобили ДУНФЕН» продемонстрировала на выставке COMTRANS 2023 новый цельнометаллический фургон Dongfeng K33-561. Новинка представляет собой универсальный автомобиль, доступный к заказу в различных модификациях: от пассажирской версии до машин социального и специального назначения. Локация располагалась на уличной экспозиции №26. Все желающие могли ознакомиться с автомобилем DONGFENG K33-561. Гости выставки оценили преимущества цельнометаллического фургона DONGFENG K33-561. Конкурентные преимущества, благодаря наличию LCV в портфеле компании, очевидны.

DONGFENG LCV

НА МЕЖДУНАРОДНОЙ ВЫСТАВКЕ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

comtrans 2023

С 5 ПО 8 СЕНТЯБРЯ

ПРЕЗЕНТОВАЛИ

DONGFENG K33-561

ЦЕЛНОМЕТАЛЛИЧЕСКИЙ ФУРГОН



R&D GROUP RESEARCH & DEVELOPMENT

РД ГРУПП

Компания «РД Групп» – российский разработчик автомобильных систем контроля и бортовых датчиков для предприятий автомобильной отрасли. На своём стенде компания «РД Групп» традиционно представила электронные системы контроля, в частности – систему обнаружения столкновений –

«нулевого травматизма» серии «RD-PAS500». Основное назначение системы – предупреждение опасных ситуаций.

Так же были представлены новинки в области машинного зрения (видеосистемы, видеорегистраторы, антисон). Сотрудники компании наглядно продемонстрировали гостям и посетителям выставки возможности систем. За неполные 4 дня выставки стенд посетило более 120 потенциальных заказчиков.

8 сентября, в рамках панельной сессии «Мониторинг коммерческого транспорта: статистика

и прогнозы», организованной компанией «Montrans», выступил коммерческий директор компании «РД Групп» Сергей Матвеев. Его доклад был посвящён теме обеспечения безопасности движения коммерческого транспорта с помощью современных систем и технологий.

В рамках сессии обсуждались вопросы:

- Системы контроля веса груза и нагрузки на ось (БСКВ/СМОН);
- Системы контроля давления и температуры в шинах;
- Системы видеонаблюдения на транспорте.

СТО EXPO

ВАШ КЛЮЧ К УСПЕХУ

Международная выставка запчастей,
послепродажного обслуживания
и сервиса

28–31 мая 2024

Крокус Экспо, Москва



Разделы выставки:

- Запчасти и компоненты
- Оборудование для диагностики и ремонта
- Аксессуары и тюнинг
- Аккумуляторные батареи и электроника
- Масла, жидкости и смазочные материалы
- Телематика, IT-решения и ПО



cto-expo.ru

Организатор

SIGMA
XPO

При поддержке

КРОКУС ЭКСПО
Международный выставочный центр



ДАЙДЖЕСТ НОВОСТЕЙ И СОВЕТЫ АВТОСТРАХОВЩИКОВ

Часть 3

В той подборке мы продолжаем знакомить с наиболее актуальными новостями, статистикой и практическими советами непосредственно от тех, кто минимизирует последствия большинства дорожных неприятностей – страховых компаний, в портфеле которых представлены продукты, связанные с автотранспортом, а также государственных регуляторов рынка услуг страхования

«ИНГОССТРАХ» СОСТАВИЛ РЕЙТИНГ АВАРИЙНЫХ УЛИЦ ЕКАТЕРИНБУРГА

На основе заявлений клиентов аналитики «Ингосстраха» сформировали рейтинг наиболее аварийных улиц Екатеринбурга и автомобилей, которые чаще всего попадают в ДТП. На основе полученных данных по каско оказалось, что по итогам первого полугодия 2023 года самыми аварийными улицами Екатеринбурга стали улица 8 Марта (2,24%), проспект Космонавтов (1,92%), а также улицы Малышева (1,60%), Белинского (1,60%) и Металлургов (1,49%). Исходя из данных по ОСАГО рейтинг аварийных улиц выглядит следующим образом: улицы Малышева (2,88%), Белинского (2,88%) и 8 Марта (2,82%), проспект Космонавтов (2,63%), замыкает рейтинг Московская улица (2,21%). Если говорить про «аварийные» марки авто, то чаще всего из-за ДТП по каско в Екатеринбурге в компанию за возмещением обращаются владельцы KIA – доля ДТП составила 11,68%, VOLKSWAGEN (10,14%), HYUNDAI (9,19%), SKODA (8,00%) и TOYOTA (6,52%). По ОСАГО самыми «аварийными» автомобилями стали HYUNDAI (доля ДТП – 9,98%), KIA (9,76%), TOYOTA (9,06%), VOLKSWAGEN (6,69%) и NISSAN (5,27%). Как показало исследование, самые аварийные места Екатеринбурга – это участки дорог рядом со станциями метро и выездами из торговых и бизнес-центров, крупные магистрали и центр города.

ДТП ФИКТИВНОЕ, А ВОТ СРОК – РЕАЛЬНЫЙ

Страховые мошенники нередко мнят себя «неуловимыми супергероями». Однако рано или поздно рука правосудия может схватить любого из них.

«Здесь было так темно, тихо и пустынно, что невольно хотелось совершить преступление», – так звучали оправдания в суде афериста Юрия Деточкина из фильма «Берегись автомобиля». Он считал себя хитроумным, изобретательным и неуловимым преступником в области «автобизнеса», однако всё закончилось судом и приговором. Фильм вышел в 1966 году. Инсценировка аварии уже в 2023 году, по мнению современных автоаферистов, – это безнаказанное «хитроумное» мошенничество, при котором на автомобиль заранее специально наносятся повреждения (либо устанавливаются битые детали), чтобы предъявить транспортное средство в качестве пострадавшего при ДТП. А вот статья 159.5 УК РФ предусматривает ответственность за мошенничество в сфере страхования. Обманутым при этом может оказаться не только страховщик, но и, к примеру, судья, рассматривающий гражданское дело о взыскании страхового возмещения. Обман предполагает введение в заблуждение относительно конкретных фактов, о которых лицо представляет заведомо ложные сведения. Если при этом с умыслом или по неосторожности причинен вред имуществу других лиц – содеянное может быть квалифицировано по ст. ст. 167 УК РФ (Умышленные уничтожение или повреждение имущества). На этот случай предусмотрена уголовная ответственность, штраф в размере до 120 тысяч рублей или обязательные работы до 1 года, а также принудительные работы сроком до 2 лет. «Часто не очень-то сообразительные мошенники, готовясь к «делу», возмозно, и не представляют себе всю мощь средств

современной криминалистической экспертизы, позволяющей с высокой точностью установить фактическое и исходное состояние объектов и улиц. Специализированные методы и приборы, такие как лазерные сканеры и дефектоскопия – далеко не весь арсенал правоохранительных органов», – комментирует эксперт по противодействию страховому мошенничеству и полковник полиции в отставке Дмитрий Кондратьев. Не учитывают преступники и того, что сотрудниками страховых компаний накоплен колоссальный опыт комплексного анализа и проверки множества деталей, которые чаще всего не берутся в расчет мошенниками. Например, страховщики точно выявляют ложные заявления при сопоставлении предоставленных фотографий, видеозаписей с камер видеонаблюдения и смартфонов, а также свидетельских показаний. Так, по данным УМВД России по Рязанской области, сотрудники полиции получили сведения, что дорожная инспекция, которая недавно попала в ДТП и была признана не подлежащей восстановлению, была замечена на дорогах региона в рабочем состоянии. При этом выяснилось, что после аварии владелец пострадавшей машины получил страховую выплату максимального размера, равную стоимости автомобиля. В результате оперативники выяснили, что злоумышленники в 2020 и 2021 годах инсценировали семь ДТП в Рязани с участием 14 автомобилей, а в противоправную деятельность были вовлечены еще 15 жителей региона. Ущерб страховой компании превысил 2 млн рублей и был возмещен в полном объеме. Дело с утвержденным прокуратурой обвинительным заключением по ч.4 ст.





Грузовик
пресс



КАМАЗ Атлант 49

Грузовик
пресс



BAW BJ 212

159.5 УК РФ направлено в суд. Еще один случай: трое жителей Кубани в возрасте от 26 до 33 лет предстанут перед судом по делу о мошенничестве в сфере автострахования. Они обвиняются в причинении ущерба страховой компании на сумму около 5,5 млн рублей. По данным следствия, молодые люди и их пока неустановленные сообщники фальсифицировали ДТП, а затем возмещали якобы понесенные убытки через страховые компании. Этим они и принесли им многомиллионный ущерб. Уголовное дело с утвержденным обвинительным заключением направлено в суд для рассмотрения по существу.

ДОЛГОЖДАННЫЙ РЕМОНТ: КАКИЕ ИЗМЕНЕНИЯ ГОТОВЯТ В ОСАГО И ЗАЧЕМ

Что говорят эксперты об инициативе увеличить сроки ремонта автомобилей по ОСАГО. Правительство РФ поддержало законопроект, разработанный главой комитета Совета Федерации по экономической политике Андреем Кутеповым, об увеличении срока ремонта автомобиля по ОСАГО с 30 до 45 дней. Сам автор объясняет инициативу тем, что в условиях санкционного давления СТО столкнулись с проблемой разрыва логистических цепочек и отсутствием запасных частей для ремонта автомобилей. Сейчас, по закону, у страховых компаний и СТО есть только 30 дней на то, чтобы и найти необходимые запчасти, и доставить их, и провести ремонт.

Эксперты успокаивают тех, кто боится, что теперь любой ремонт в рамках ОСАГО будет затяжным, причин для этого нет. Если запчасти есть в наличии или пришли оперативно, и машина будет отремонтирована быстрее, то ее отдадут автовладельцу сразу. Средние сроки нахождения на станции техобслуживания для обычных автомобилей, конечно, гораздо меньше, чем 45 дней. Согласен с этим и президент Российского Союза Автостраховщиков (РСА) Евгений Уфимцев: «Страховщики, как только машина прибыла на СТО, заинтересованы, чтобы станция

как можно быстрее отремонтировала автомобиль. Потому что во всех договорах с СТО у страховщика есть обязанность компенсировать и время простоя разобранной машины, и ещё какие-то дополнительные расходы, которые несет станция, пока машина стоит и ждёт запасные части. Поэтому, как только машина поставлена на ремонт, страховщик кровно заинтересован в том, чтобы её быстрее отремонтировали. Но сейчас всем нам, безусловно, приходится делать поправку на логистику, учитывать дефицит по ряду наименований автокомпонентов. При этом, ещё раз повторю, и станция и страховщик заинтересованы в быстрой оборачиваемости средств. И не заинтересованы в том, чтобы машина, которая уже приехала на станцию технического обслуживания, стояла там и не ремонтировалась».

ЦЕНТР СТРАТЕГИЧЕСКИХ РАЗРАБОТОК ЗАВЕРШИЛ ИССЛЕДОВАНИЕ ПРАКТИК ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПОЛИСОВ ОСАГО ДЛЯ ТАКСИ В РОССИИ И ОЦЕНИЛ РИСКИ ОТ ТЕКУЩЕЙ ПРАКТИКИ ОСАГО В ОТРАСЛИ

Центр стратегических разработок оценил риски от текущей практики выдачи ОСАГО водителям такси в России. Если действующие барьеры выдачи не будут преодолены, в таксомоторной отрасли есть вероятность 30%-го выбытия водителей и сокращения доходов отрасли на 380 млрд рублей, подсчитали эксперты ЦСР. Текущая высокая стоимость и недоступность покупки полисов для водителей являются основными причинами отсутствия ОСАГО для такси. По данным исследования, только 56% водителей имеют специализированный полис ОСАГО для такси. В среднем, стоимость специализированного полиса для такси вдвое выше, чем у полиса для автомобилей, которые используются только в личных целях. Это является серьезной финансовой нагрузкой на водителей такси. Также до сих пор осталась проблема с доступностью приобретения ОСАГО для такси – страховые компании неохотно сотрудничают

с водителями отрасли и могут не выдавать им специализированные полисы. Эксперты совместно с усилиями ищут решения, чтобы не допустить социально-негативных эффектов. Если проблема доступности ОСАГО для такси не будет решена, это может привести к совокупному падению их доходов на 195,9 млрд рублей. А если отрасль потеряет этих водителей из-за недоступности ОСАГО, возможен 30%-й рост цен на услуги такси. Сейчас вводится краткосрочное ОСАГО для такси на месяц и день, однако с учетом цифровизации возможно введение страхования и на один час, или даже несколько минут. Большая часть водителей такси занимается подработкой, им просто нецелесообразно покупать полноценный полис ОСАГО для такси. Для них динамическое страхование оправдано. А контроль можно будет осуществлять через агрегаторы и их системы. Когда водитель выполняет заказ или завершает поездку, возможно учитывать это время как краткосрочное ОСАГО. Этот вопрос может быть проработан совместно с коллегами из агрегаторов и Минцифры, РСА». В этом году эксперты ЦСР уже презентовали общественности и экспертному сообществу предварительные данные, которые в июле текущего года позволили начать межотраслевой диалог с регуляторами о механизмах повышения доступности ОСАГО для водителей такси. Одним из вариантов решения проблемы, связанной со стоимостью и доступностью полисов для водителей, отрасль видит внедрение гибридного (комбинированного) страхования. Гибридные страховые продукты позволяют учесть цели использования автомобиля и переклассифицировать ОСАГО для такси с ОСАГО для личных целей и наоборот – 71% водителей используют автомобили в том числе и для личных целей. Комбинирование личного и специализированного ОСАГО позволит водителям такси сократить расходы на специализированный полис, так как в расчете его стоимости будет учитываться только фактическое время водителя на линии выполнения заказов. Особенно актуально гибридное ОСАГО для тех, кто использует такси в качестве подработки – по данным исследования это 43% водителей.

ТИНЕЙДЖЕРЫ НА ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ ПОПАДАЮТ В АВАРИИ РЕЖЕ ВЗРОСЛЫХ

Аналитики «Ингосстраха» проанализировали страховые случаи своих клиентов с участием самокатов. Всего по итогам года было зафиксировано 87 таких ситуаций. Почти половина аварий (43,5%) совершают молодые люди в возрасте от 20 до 30 лет, на втором месте - возрастная категория от 30 до 40 лет (27,5%), на третьем – взрослые люди в возрасте от 40 до 50 лет (17,4%). Самые малочисленные аварии происходят с тинейджерами в возрасте до 20 лет (7,2%) и старшим поколением после 50 лет (4,3%). Согласно результатам исследования, женщины водят самокаты аккуратнее мужчин. Среди виновников в ДТП с участием самокатов почти две трети – мужчины (66%) и только одна треть – женщины (34%). Самой распространенной травмой из-за происшествий на самокатах являются переломы – 57,5% наступивших случаев. Средний возраст получивших травмы – 32 года.

КАК ЗАСТРАХОВАТЬ АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ ПОЕЗДКИ ЗА ГРАНИЦУ?

«ЗЕЛЕНАЯ КАРТА», КУПЛЕННАЯ В РОССИИ
(аналог российского полиса ОСАГО, но действует за рубежом)

СТРАНЫ-ИСКЛЮЧЕНИЯ

- БЕЛОРУССИЯ:** «Зеленые карты», выданные в России, действуют в Белоруссии в прежнем режиме без ограничений. В стандартном режиме оформляются и новые «Зеленые карты» для поездок в Беларусь.
- АЗЕРБАЙДЖАН, ТУРЦИЯ, МАРОККО:** «Зеленые карты», выданные в России до 1 июля 2023 года, продолжают действовать на территории этих стран до истечения срока страхования. Страховые случаи, произошедшие до 30 июня 2024 года, по этим картам будут урегулированы, как раньше.

ВСЕ ОСТАЛЬНЫЕ СТРАНЫ

- Перестали действовать по санкционным причинам на территориях всех стран системы. При этом иностранные «Зеленые карты» — временно — не будут работать (с 1 июня 2023 года — «Зеленые карты» стран ЕС, Великобритании и Швейцарии, с 30 июня 2023 года — все остальные страны) в России независимо от даты их получения и срока действия.
- МОЖНО: приобрести страховой полис (полис приграничного страхования) на границе той страны, которую планируете посетить.

НА СМЕНУ «ЗЕЛЕННОЙ КАРТЕ» ПРИХОДИТ «СИНЯЯ КАРТА»

РАНЕЕ

- БЛАНКИ «ЗЕЛЕНАЯ КАРТА»
- Валюта расчетов между страховщиками и урегулировщиками — евро

ПОСЛЕ 01.01.2024

- НОВЫЕ БЛАНКИ — «СИНЯЯ КАРТА»
- Евро или национальная валюта страны ДТП

КАКИЕ ДОКУМЕНТЫ НУЖНЫ ПРИ ВЫЕЗДЕ ЗА ГРАНИЦУ НА МАШИНЕ ПОМИМО АВТОСТРАХОВКИ?

ЕСЛИ АВТО СВОЕ:

- ЗАГРАНПАСПОРТ (никогда достаточно только российского) + виза, если она нужна
- МЕДИЦИНСКАЯ СТРАХОВКА ДЛЯ ВЫЕЗДА ЗА РУБЕЖ
- ВОДИТЕЛЬСКОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ
- СВИДЕТЕЛЬСТВО О РЕГИСТРАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

ЕСЛИ АВТО ОФОРМЛЕНО НА ЮРЛИЦО, ДОБАВЛЯЮТСЯ:

- ПУТЕВОЙ ЛИСТ С УКАЗАНИЕМ МАРШРУТА
- НОТАРИАЛЬНО-ЗАВЕРЕННАЯ ДОВЕРЕННОСТЬ от организации на управление ТС с правом выезда за пределы РФ
- КОМАНДИРОВОЧНОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ



ЭЛЕКТРОБУС — новое хорошо забытое старое?

Константин Климов,
фото автора



Для зарядки аккумуляторных батарей электробус модели Kamrpti Ali EL в Вене использует небольшой участок контактной сети, подвешенный специально для этих целей

Во многих городах Китая распространяются электробусы малого класса. Лоян, 2023 г.

В начале сентября московские электробусы отметили юбилей – 5 лет со дня начала регулярной пассажирской эксплуатации. Никаких торжественных мероприятий, посвященных этому событию, в городе не было. Несмотря на это электробус остается одним из главных информационных поводов не только в столице, но и в других городах.

СООТНОШЕНИЕ ЭЛЕКТРОБУСОВ К ДРУГИМ ВИДАМ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Город	Численность населения, млн. чел	Число электрических автобусов	Автобусы (включая дизельные и газовые)	Процентное соотношение электробусов к автобусам	Количество экологически чистых ТС с учетом троллейбусов и трамваев	Процентное соотношение электрических ТС в городе к автобусам
Берлин	3,6	172	2054	8,4	556	27,1
Богота	7,1	1472	2128	69,2		
Варшава	1,7	164	2257	7,3	953	42,2
Висбаден	0,27	121	195	62,1		
Лондон	8,9	914	14814	6,2	949	6,4
Москва	11,9	1059	16357	6,5	1758	10,7
Милан	1,3	228	1654	13,8	876	53,0
Минск	1,9	315	4473	7,0	631	14,1
Париж	2,1	723	4668	15,5	1026	22,0
Турин	0,8	155	1024	15,1	347	33,9
Сантьяго	5,6	1770	4811	36,8		
Берген	0,2	115	162	71,0	149	92,0
Сеул	9,7	1008	33998	3,0	1011	3,0
Пекин	21,5	12259	14454	84,8	12284	85,0
Будапешт	1,7	143	5807	2,5	1204	20,7
Гамбург	1,8	256	1976	13,0		
Мюнстр	0,3	39	397	9,8		
Бангкок	5,60	1 250	14607	8,6		

Ещё совсем недавно электробус казался устаревшей и всеми забытой технологией. Построенные в разных странах мира машины были признаны не эффективными, а дальнейшие попытки их усовершенствовать терпели неудачу. Единообразного и полного определения, что же такое электробус нет до сих пор. Если исходить из того, что источником получения движущей силы является батарея, то электробус – это транспортное средство, у которого в качестве привода используется электрическая энергия. Зарядка систем накопления энергии производится от внешнего источника при стоянке или в движении.

В начале 2010-х годов в разных городах мира производители, эксперты и потребители вновь заговорили о перспективах, которые ввиду развития техники открывались перед таким видом транспорта, как электробус. Власти ведущих стран мира финансово поддержали проведение НИОКР по внедрению новых технологий. Таким образом, менее чем за 10 лет электробусы завоевали практически все страны мира, а их появление на улицах города является значимым событием.

В 2023 г. электробусы эксплуатировались в 1332 городах 83 стран мира. Общая численность машин составляла 397 093 единицы, из которых:

- 383 910 с медленной системой зарядки аккумуляторов (Opportunity charging);
- 7673 с ультрабыстрой зарядкой аккумуляторов (Overnight charging);
- 5510 с зарядкой аккумуляторов в движении (In-motion charging).

Классифицировать современные электробусы по трём типам (Opportunity charging, Overnight charging, In-motion charging) специалисты нача-

ли в первой половине 2010-х годов. Официально терминология не утверждена, однако большинство экспертов использует именно эти термины.



Автобусы и машины, имеющие государственный номер на зеленом фоне являются экологически чистыми. Сегодня большая часть транспорта в городах Китая представлена именно таким видом транспорта. Гуанчжоу, 2023 г.

Попадающие большинство электробусов, эксплуатируемых в мире – это одноэтажные машины. Наряду с ними в Великобритании, Индии, Китае, Монголии, Сингапуре и Новой Зеландии работают двухэтажные электробусы большого класса.

К числу самых востребованных и распространённых в мире электробусов относятся машины среднего и большого класса. Наряду с ними в конце 2010-х годов начались массовые поставки машин особо большого класса – сочленённые электробусы. Длина кузова большей части сочленённых машин особо большого класса не превышает 19 метров. В ряде городов Швейцарии, а также Турции эксплуатируются 24-метровые электробусы.

Производство и сборка современных электробусов ведётся в 32 странах мира. Лидером отрасли является Китай. Первые образцы электробусов здесь были построены в 1999 г., а массовая сборка началась с 2013 г. Этому способствовали государственные субсидии.

Из 397093 электробусов, которые на начало 2023 г. находились в эксплуатации в 83 странах мира, 383888 машин заряжали свои батареи медленным способом, то есть на территории гаража или специально отведённой для этого площадки. Время зарядки зависит от многих факторов и зачастую составляет не менее трёх часов. В ряде городов в связи с дефицитом мощностей, зарядка электробусов проводилась поочерёдно или на вновь созданных для этих нужд станциях зарядки. Впоследствии это сказалось на расписании движения

ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ



*Припаркованные на маршруте электробусы совершают зарядку, при этом занимая выделенную полосу для движения другого общественного транспорта и машин такси.
Москва, 2019 год*



электробусов и привело к существенным потерям времени на холостые пробеги до места зарядки. Помимо этого, значительная часть кузова таких машин занята тяжёлыми аккумуляторными батареями. Общий вес машины, как правило, составляет не менее 19 тонн, что является недопустимым для тех стран, где существуют ограничения по весу на дорогах общего пользования. Электробусы с медленной системой зарядки аккумуляторов имеют широкий спектр применения. Помимо городских маршрутов они работают на пригородных направлениях, а также на территориях аэропортов, парков отдыха, зоопарков и других подобных местах.

Не менее популярны и получившие широкое распространение в странах Западной Европы электробусы с ультрабыстрой зарядкой аккумуляторов. Впервые они появились в Германии. Опытная эксплуатация зарядных станций, расположенных на конечных и промежуточных остановках, велась с середины 1970-х годов. В начале 2000-х годов эту технологию в доработанном виде с применением суперконденсаторов реализовали в Китае. Массовое производство электробусов с этой концепцией зарядки для разных городов мира началось с 2012 года. Основным их преимуществом является время зарядки аккумуляторных батарей, которое колеблется от 5 до 20 минут в зависимости от протяжённости маршрута и его дорожного профиля (наличие затяжных подъёмов). Этим электробусам характерны те же недостатки,

что и машинам с медленной зарядкой. Основной – вес батарей и, как следствие, уменьшение провозной способности и увеличение массы кузова. Операторы, эксплуатирующие данные машины столкнулись с рядом проблем и в первую очередь с невозможностью оперативно продлить или изменить трассу следования маршрута. Стационарно установленные зарядные станции с подведенными к ним коммуникациями невозможно перевести на другое место. Заряженные электробусы могут проехать небольшое расстояние без подзарядки, а при возникновении пробок или аварийных ситуаций протяженность поездки может сократиться вдвое.

Самой гибкой и дешёвой в процессе эксплуатации является система электробусов с зарядкой в движении. Её основное преимущество заключается в том, что машины не тратят время на зарядку батареи стоя в гараже или на конечной станции. Для них источником получения зарядного тока служит контактная сеть, которая может располагаться в разных районах города. При этом, трассу маршрута возможно оперативно менять или продлевать.

Если экономические итоги эксплуатации подтверждают выгоду использования электробусов с зарядкой в движении, то статистика открытия новых маршрутов электробусов по миру за минувшие 10 лет явно в пользу электробусов с медленной и ультрабыстрой зарядкой. Почему?

Во-первых, многие предприятия, где эксплуатируются электробусы являются частными. Владельцам подвижного состава государство субсидирует покупку электробусов. Очевидно, что небольшое количество машин оператор будет заряжать на территории своего гаража. При этом, возведение зарядной инфраструктуры для электробусов с зарядкой в движении ему видится более хлопотным мероприятием.

Во-вторых, создавшийся вокруг так называемых передовых технологий ажиотаж позволяет чиновникам привлечь внимание к своим проектам, а производителям добиться дополнительного финансирования на проведения НИОКР.

Власти разных городов часто заявляют о том, что именно в их городе отныне работает самое большое количество электробусов. Тут же делается поправка на то, что это без учёта Китая с его тремя сотнями городов и десятками тысяч электробусов. Однако, анализ числа электробусов в ряде городов мира свидетельствует о том, что лидирующее место город может получить при высоком соотношении числа электробусов к остальным автобусам, работающим в нём. В таблице приведен анализ ряда городов мира и выявлено соотношение числа электробусов к другим видам пассажирского транспорта общего пользования.

В 2023 году на территории России и стран бывшего СССР (кроме государств Балтии) эксплуатировалось 3107 электробусов, в Европе – 13425 машин, в Азии с учетом Китая – 374067, в Америке – 6017, в Африке – 86, в Австралии и Новой Зеландии – 391 машина. Если сравнить это количество с тем, что было в 2020 году, то суммарно число городов машин увеличилось более чем на 50 тысяч.

Развитие новых источников энергии способствует появлению на рынке городского пассажирского транспорта подвижного состава с качественно иным оборудованием и характеристиками. С начала 2020-х годов все большее число городов приобретают автобусы, использующие водородный топливный элемент в качестве источника энергии для электродвигателя. Эффект этой и других инноваций еще предстоит проанализировать экспертам из разных стран мира, а пока мы видим, что несмотря на значительные затраты как на покупку, так и эксплуатацию электробусов выбор в их пользу делает все больше городов.



Созданный в 2022 году комбинированный электрический автобус «Трибус» имеет возможность заряжать аккумуляторные батареи тремя способами: от розетки, от ультрабыстрой станции и от контактной сети троллейбуса



>12 000
SKU

ПОЛНЫЙ КАТАЛОГ
НА САЙТЕ **FENOX.COM**



**ГИДРОЦИЛИНДРЫ И ГИДРОНАСОСЫ ОПРОКИДЫВАНИЯ КАБИНЫ И ЗАПАСНОГО КОЛЕСА:
СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В ГРУЗОВОМ ТРАНСПОРТЕ**

FENOX

Производитель автокомпонентов мирового уровня FENOX активно участвует в программе импортозамещения, представляя высококачественные компоненты для систем опрокидывания кабин и запасных колёс грузовых ав-

томобилей марок МАЗ, КАМАЗ и УРАЛ, а также специальной техники ЧТЗ и АМКОДОР

Важным аспектом в спецверсиях грузовиков, например, КАМАЗ и УРАЛ, является наличие гидравлического привода для опрокидывания запасного колеса. FENOX уделяет особое внимание качеству своей продукции – насосы и гидроцилиндры обладают выдающимися показателями надёжности и долговечности. Одним из ключевых достоинств является использование предохра-

нительных клапанов «шарикового» типа, которые исключают возможность случайного опрокидывания кабин и запасных колёс. Кроме того, в гидроцилиндрах применяется многоступенчатая система фильтрации, включая тонкую и грубую очистку в штуцерах. Это обеспечивает эффективное удаление загрязнений и продлевает срок службы оборудования. А для защиты от внешних воздействий в транспортном положении используются специальные чехлы на штоках гидроцилиндров.

Компания FENOX предлагает два варианта привода систем опрокидывания кабины грузовиков:

ручной и электрический. В свою очередь, гидравлические насосы подразделяются на одноконтурные и двухконтурные (кабина и запасное колесо).

Под давлением введенных санкций и ухода зарубежных компаний с российского рынка компания FENOX продемонстрировала адаптивность и техническое мастерство и в короткие сроки разработала инновационную конструкцию системы опрокидывания кабины с электрическим приводом в рамках программы импортозамещения для кабины КАМАЗ нового поколения К5.

СИСТЕМЫ КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ



Для коммерческого транспорта, микроавтобусов и спецтехники от производителя

603141, Нижний Новгород,
пос. Черепичный, 14 ВВ
+7 (910) 127-00-07
+7 (831) 216-10-70
+7 (831) 216-10-80
climate-k52@yandex.ru



www.climate-k.ru



Андрей Карасёв, фото автора

Компания «ПремиумАвто», представляющая грузовую технику Daewoo Trucks на российском рынке, во второй раз провела в Москве Daewoo Fest. До сих пор из Республики Кореи на российский рынок поставлялась грузовая техника на базе шасси модели Daewoo Novus полной массой от 12 до 44 т. Daewoo Novus заслужил репутацию надёжного и удобного шасси для различных установок.

Развивая это направление, российская компания вывела на отечественный рынок новый бренд – STEELUS. На Daewoo Fest 2023 года состоялась презентация бренда, появившегося в конце 2022 г.

STEELUS & Dexen Vision Daewoo Fest

ФИЛОСОФИЯ STEELUS

Философы говорят, что количество переходит в качество. В данном случае качество перешло в количество брендов... Давно известно, что в основе восприятия качества лежит наибольшее удовлетворение запросов клиента. Как это

может сделать дистрибьютор, он же производитель!? Для того чтобы приблизиться к этой высокой планке, компания «ПремиумАвто» реализовала особую модель взаимоотношений с предприятием в г. Мирян, Южная Корея, основанную на самом тесном взаимодей-



Новинка Dexen Vision



На Daewoo Fest была представлена компания Dint Co., Ltd., производитель гидробортов из Республики Корея

ствии: там теперь располагается штаб-квартира STEELUS.

Завод бренда STEELUS небольшой. Предприятие имеет узкую специализацию – производит автобетононасосы, автовышки и автогидроподъемники на шасси Daewoo Novus. Успех предприятия в значительной степени основан на грамотной системной интеграции – выборе надёжных поставщиков, что позволяет менеджменту завода полностью сосредоточиться на вопросах качества. Так, насосы закупаются в Германии у Bosch, а пульта дистанционного управления в Италии, у компании Autec.

Конечно, китайские производители могут предложить продукцию дешевле, но на самом деле это сомнительная выгода. Дело в том, что производители из Поднебесной обычно требуют полную предоплату, и вложенные деньги в ещё не полученные компоненты не приносят дохода. Поставщики в Европе обычно предлагают более выгодные условия, требуя полную оплату только после отгрузки товара. Кроме того, в отношении запасных частей и послепродажного обслуживания при использовании европейских компонентов не может возникнуть проблем.

При проектировании автобетононасосов и подъемников Steelus учитываются особенности эксплуатации такой техники в РФ и пожелания клиентов, основанные на опыте эксплуатации установок различных производителей.

АССОРТИМЕНТ

На Daewoo Fest была представлена компания Dimt Co., Ltd., производитель гидробортов из Республики Корея, дистрибьютором которой на территории РФ является «ПремиумАвто». Для отечественных условий эксплуатации гидроборты комплектуются рукавами, выполненными из низкотемпературной резины, а в гидросистеме использовано масло KiXX, сохраняющее свою работоспособность (прокачиваемость) до температуры -45°C . Отбойники выполняются из более долговечного полиуретана. Платформа изготовлена из анодированного алюминия. Для управления гидробортом доступно также беспроводное оборудование. Для российского рынка предлагаются в настоящий момент три модели грузобортов с одинаковыми габаритами платформы, но различающиеся быстродействием и грузоподъемностью.



Интерьер Dexen Vision в премиальном исполнении

На Daewoo Fest был представлен официальный дистрибьютор крано-манипуляторных установок (КМУ) производства Hyundai Everdigm ООО «КМУ-РУС». Hyundai Everdigm является дочерней компанией Hyundai Department Store Group корейской компанией по производству тяжёлого оборудования, начиная от автобетононасосов, башенных кранов, генераторов, пожарных машин, буровых

машин, различного навесного оборудования и специальной военной техники.

КМУ собственной марки ООО «КМУ-РУС» SK-QEP производятся на предприятии в Южной Корее.

На площадке Daewoo Fest демонстрировался трёхосный самосвал Daewoo Novus с кузовом российской компании из Калининграда Grunwald. Кузов, как и вся продукция Grunwald выполнен безукоризненно.



Производство г. Мирян, Южная Корея



Бесхитростная, но надёжная подвеска кабины характерна для всех «азиатов»

В отличие от европейских самосвалов, изготовленных на специализированных внедорожных шасси, этот самосвал выполнен на шасси для дорог общего пользования.

В действительности на городских стройках практически никогда не требуется автомобильная техника класса Off-road.

DEXEN VISION

Следующим «гвоздём» Daewoo Fest стала презентация среднетоннажных автомобилей Dexen Vision максимальной массой 10200 кг, предлагаемых Daewoo Trucks. Dexen это бренд компании Tata Daewoo Commercial Vehicle (TDCV), существующей на рынке коммерческой автомобильной техники уже три десятка лет. Tata Daewoo Commercial Vehicle является 100% дочерней компании Tata Motor, чьи среднетоннажники имеют в России долгую историю.

Как говорят основоположники бренда Dexen ценность и миссия их продукта – это «грузовик для жизни». Причиной, по которой компания, ориентируясь на европейские ценности грузового автомобилестроения, так характеризует свою продукцию, является создание не простого транспортного средства, а «компаньона», который облегчает работу своего водителя, создавая ему удобства и обеспечивая безопасность. В этом Tata Daewoo Commercial

Vehicle видит «гуманизм» своих автомобилей.

Философия компании по созданию «грузовиков для жизни» распространяется не только на лёгкость управления, но и на удобство, доступность и стоимость обслуживания, снижающие совокупную стоимость владения.

История создания грузовиков Dexen Vision началась, когда инженеры Daewoo Trucks и Tata Motor объединил проект, известный как theCen, основанный на платформе Ultra от Tata Motor. Целью проекта theCen являлось создание грузовой платформы мирового класса, специально разработанной с учётом местных требований и государственных норм Южной Кореи.

Проект стартовал в 2017 г, но как внутренняя, так и внешняя ситуация вокруг TDCV оказалась неблагоприятной, и проект был приостановлен. В 2019 г. проекту theCen был дан зелёный свет, и работа началась полным ходом на заводе Tata Motors в Пуне, а также в Южной Корее стране, известной во всем мире своей электроникой. Задача была сложной – создать грузовик, который мог бы бросить вызов известному производителю Hyundai, господствующего на корейских дорогах на протяжении 35 лет.

Команде потребовалось отстроить совершенно новый двигатель, привезённый из Европы, соединить его с трансмиссией от ZF и переработать множество деталей. Члены команды, как в Пуне, так и в Кунсане,

с задачей справились к 2021 г. К тому времени, когда Cen был готов к показу в Корее, мир изменился во многих отношениях – свирепствовала пандемия, и так осложнившая работы над проектом.

В январе 2022 г. дебютировали тяжёлые модели бренда Maxen и среднетоннажные Kuxen с двигателями Fiat Powertrain Technologie (FPT).

Мировая презентация лёгких и средних грузовиков Dexen Vision состоялась в Южной Корее в феврале этого года. Новый Dexen Vision 2023 года, получил совершенно новую, полностью переработанную кабину и функции, ориентированные на комфорт и удобство водителя, полностью цифровую комбинацию приборов, 10,25-дюймовый экран



Возможны поставки и «голых» шасси для дальнейшего творчества многочисленных национальных «бодибилдеров»

для систем аудио-видео и навигации, а также Android Auto и Apple Carplay для беспрепятственного подключения к телефону. Интерьер кабины выполнен в двухцветной цветовой гамме и оснащён глянцевой приборной панелью. Кабина оснащена вентилируемыми сиденьями, функцией включения и выключения смарт-ключа, а также решением для автомобиля, подключенным к Xen-Link. Заявлялось, что грузовик будет производиться в трёх-, четырёх- и пятитонной конфигурациях грузоподъёмности с грузовой платформой шириной 2280 мм.

Как и на премьере, на презентации в Москве были представлены два шасси с белой и синей кабинами. Всего предусматривается три цвета кабин: Alaskan white, Satin silver, Ocean blue. «ПремиумАвто» планирует поставить шасси с кабиной белого цвета для изготовления фургонов, а серебристые и голубые – для спецтехники. На FDaewoo Fest в белый цвет была окрашена кабина со спальным местом, а в голубой – дневная. Для кабины со спальником предусмотрена более мягкая подвеска с амортизаторами. Дневная кабина имеет ширину 1885 мм, кабина со спальником – 2090 мм. Высота шасси по кабине – 2510 мм.

Кабины и автомобили предлагаются в комплектации «стандарт» и «премиум». Кабины оснащаются так называемыми бордюрным и бамперным зеркалами, комбинированными блок-фарами, светодиодными противотуманными фарами и ходовыми огнями. В комплектации премиум предусматривается электрический опрокидыватель кабины. Роскошь? Как посмотреть.

В варианте «премиум» приборная панель имеет светодиодную подсветку, располагающуюся между её верхней и нижней частями. Опционально можно заказать приборный щиток с цифровым дисплеем, систему AVN с камерой заднего вида. Стандартный щиток оснащён 4,3-дюймовым ЖК-дисплеем. Аудиосистема с Bluetooth, USB, AUX также входит в стандартную комплектацию.

Многофункциональное рулевое колесо с обогревом является стандартным оборудованием. Оно имеет регулировку по высоте и наклону. Замок зажигания отсутствует, предусмотрен пуск кнопкой. Сиденье водителя имеет пневмоподвеску, подлокотник, поясничную поддержку.



Спинку центрального сиденья можно превратить в консоль. Кабина получила подпотолочную закрывающуюся полку, снизу которой установлены солнцезащитные козырьки.

Dexen Vision оснащается системой аварийного торможения (АЕВ) с функцией притормаживания и экстренного торможения. Данную систему можно отключить. Активный круиз-контроль (АСС) можно запрограммировать на пять различных дистанций. Для функционирования систем АЕВ и АСС предусмотрен радар, который устанавливается в нижней части решётки за чёрным квадратом. Для работы системы предупреждения о выходе из полосы движения (LDWS) используется система камер, закреплённая в верхней части ветрового стекла. Оснащён автомобиль системами курсовой устойчивости (ESC), помощи

троганию на подъёме (Hill Holder), а также помощи при парковке задним ходом (PAS).

Автомобили для российского рынка будут комплектоваться сделанными в Китае дизелями Cummins модели F38EVID190 Euro VI D мощностью 140 кВт при 2600 об/мин. Предлагаются 6-ступенчатая механическая коробка передач ZF6S700TO и 8-ступенчатая автоматическая передача ZF-Powerline с гидравлическим конвертером. Управление автоматической передачей находится справа от консоли.

Шасси автомобиля получило раму из высокопрочной стали, позволившей увеличить её прочность на 44%. Рамы окрашиваются порошковой краской в два этапа. Оси и подвеска шасси также усилены. В задней части рамы предусмотрен запирающийся пластиковый инструментальный ящик размером

500x433x4200 мм с герметизирующим уплотнением. Кстати, ключ может использоваться при необходимости для отпирания правой двери кабины.

Как опция предлагаются алюминиевые колёсные диски. Дневная кабина устанавливается на шасси длиной 6460 мм (тип FE4AA) и 6970 мм (тип FE5AA). Кабина со спальным местом устанавливается на более длинные шасси: 7170 мм (тип EE4AA), 7780 мм (тип EE6AA) и 8420 мм (тип EE7AA). Самое короткое шасси комплектуется топливным баком объёмом 100 л., самое длинное – 200-литровым, остальные – баком на 150 л. Бак для мочевины (AdBlue) имеет объём 16 л.

Как и абсолютное большинство среднетоннажников, Dexen Vision оснащается колёсами диаметром 17,5 дюймов с шинами размером 225/75R.





Владимир Елизаров,
фото автора

(окончание, начало
в №№ 9/2023,
10/2023)

...Всем известно, что прогулка на свежем воздухе и купание в море возбуждают аппетит. Следуя этой аксиоме, заглянем в пункты общественного питания. Выбор заведений общепита здесь огромный – от небольших киосков до ресторанов, от ход-дога до шашлыка из форели, на любой вкус и толщину кошелька. И ходить далеко не надо – всё на Набережной, в шаговой доступности.

К ласковому солнцу и тёплому морю

ЧАСТЬ 3

Если же свернуть с Набережной вглубь города-курорта, то можно сэкономить значительное количество рублей, зайдя в «Столовую» – именно так, по-советски, именуются некоторые пункты общепита, где можно вкусно, сытно и вполне бюджетно победать. Если же у вас нет желания посещать общепит или вы привыкли к домашней еде, то можно купить продукты в магазине и уже по месту проживания приготовить то или иное домашнее блюдо – вкусно, экономно – но отнимает время у отдыха.

И вновь «если». Если у вас нет желания прерывать отдых в крес-

ле на балконе, а кушать всё-таки хочется, то можно заказать доставку еды на дом. По вашей заявке сотрудник пункта общественного питания адресно доставит ваш заказ. Доставка не заставит себя долго ждать – заказы разводятся довольно быстро на одноместных мотороллерах, у которых позади сиденья водителя установлен вместительный бокс. Это вам не электросамокат или велосипед, на которых доставляется еда даже в Москве.

Продолжая тему еды и транспортных средств, отмечу, что человечеству, по всей видимости, автомобиль со всеми его «минусами»

(о «плюсах» ничего не скажу – именно благодаря им мы и любим автомобиль) поднадоел. Иначе как объяснить его интерес ко всякого рода ушедшим в историю конным повозкам – это и прогулочные, и свадебные кареты, их муляжи в виде беседок, шашлычниц и прочего. Вот и в Анапе не обошли тему карет стороной – особенно удачной получилась карета-шашлычная на Набережной.

После приёма пищи, как рекомендуют врачи, нужен покой, но терять время сидя на скамейке – стоило ли тогда ехать в такую даль? Поэтому совместим полезное с прият-

ным – совершим обзорную поездку на открытом электромобиле. На набережной их несколько видов: полуторачасовая прогулка на электромобиле QSD обойдётся пассажиру в 800 руб. (вместимость 5 пассажиров); экскурсионная поездка на электромобиле «Melex» по достопримечательным местам Анапы обойдётся в 500 руб. с человека (4 пассажира); есть и более многочисленные открытые электромобили.

У Парка развлечений (он выходит на Набережную) неспешно курсирует прогулочный автопоезд с тягачом в виде паровоза. Это транспортное средство с дизельным двигателем IVECO произведено в Китае. 10 минут поездки ребёнка или взрослого «опустошат» кошелек на 250 руб. (с человека).

Глядя на подобные прогулочные транспортные средства, невольно вспоминаешь открытые курортные автобусы на шасси «полста первых газонов». И тут же задаёшься



Если есть желание совершить обзорную поездку на открытом электромобиле, то на набережной их несколько видов: полуторачасовая прогулка на электромобиле QSD обойдётся пассажиру в 800 рублей (вместимость 5 пассажиров); экскурсионная поездка на электромобиле «Melex» по достопримечательным местам Анапы обойдётся в 500 рублей с человека (4 пассажира); есть и более многочисленные открытые электромобили



У Парка развлечений (он выходит на Набережную) неспешно курсирует прогулочный автопоезд с тягачом в виде паровоза. Сие транспортное средство с дизельным двигателем IVECO произведено в Китае. 10 минут поездки ребёнка или взрослого «опустошат» кошелек на 250 руб. (с человека)

вопросом: «А почему сейчас наши автозаводы не производят открытые многоместные пассажирские транспортные средства для юга страны?» Как сказал водитель анапского «автотролейбуса», «Такие можно и у нас делать». Но нет, мы лучше купим их в Поднебесной...

Продолжая тему «автомобиль и Анапа», отмечу, что в городе-курорте сохранились и всё ещё на ходу советские автомобили – ЗИЛы, «газоны», «Волги». Попался даже «горбатый», но на постаменте. Подобные раритеты можно встретить и в южных республиках бывшего СССР. У нас же они на грани исчезновения.

ИТОГИ ЗНАКОМСТВА С АНАПОЙ

Анапа – это обычный город (с трудом, но представить можно), с многочисленными, но решаемыми проблемами, город уверенно смотрит вперёд, благоустраивается, ведётся активное жилищное строительство.

В городе хорошо развита дорожно-транспортная инфраструктура – хорошие дороги, тротуары, бесперебойное автобусное сообщение, высокоразвитая розничная торговля и система общественного питания, город изобилует парковыми зонами, центрами досуга и развлечений. И всё это прекрасно действует не только в прибрежной зоне, но и по всему городу. А город-то не маленький, его площадь составляет 37,1 кв. км.

Кстати, статус города Анапа получил в 1846 году. 15 декабря 1846 года император Николай I утвердил Положение «О заселении и гражданском управлении северо-восточного берега Чёрного моря». Всё пространство между устьями рек Кубани и Ингура стало называться Северо-Восточным берегом Чёрного моря. В порядке общего управления он был причислен к Закавказскому краю. На этом пространстве были учреждены три портовых города: Анапа, Новороссийск и Сухум-Кале.

До этого Анапа являлась крепостью, построенной османами в 1783 году и находившейся под управлением Турции.

В 1829 году Анапа официально стала частью Российской Империи согласно Адрианопольскому мирному договору (после шести военных походов русских войск на турецкую крепость, с 1788 по 1828 года).

Своим благосостоянием Анапа обязана тому, что является городом-курортом. Ежегодно сюда приезжают на отдых и лечение миллионы граждан. Например, в 2020 году, когда действовали ограничения, связанные с пандемией, Анапу посетили 3204 тысячи человек, в 2021 году – 4.033,5 тыс. человек, а за 2022 год – 4174,59 тыс. человек, в том числе за три последних месяца 2833 тысячи человек.

Миллионы прибывающих в Анапу туристов привозят не только доход в городской бюджет, что позволяет городу-курорту расти и благоустраиваться, но и проблемы. Одной

из них является просто огромное количество бытовых отходов, как результат жизнедеятельности, в основном, отдыхающих.

Весь цикл работы с твёрдыми коммунальными отходами, включая транспортировку, обработку, утилизацию, обезвреживание и захоронение в предназначенных для этого местах производит региональный оператор ООО «Экотехпром».

Парк специализированной техники ООО «Экотехпром», задействованной в выше представленном цикле работ, состоит из мусоровозов с задней загрузкой, всего задействовано 45 единиц спецтехники. Для вывоза мусора используются и автосамосвалы, осуществляющие сбор ТБО в дневное время суток. Мусоровозы же осуществляют сбор и вывоз основной массы мусора в ночное время, чтобы не задерживать транспортный поток.

За 2022 год с территории муниципального образования город-курорт Анапа было вывезено 1200000 кубических метров отходов. Среднее количество вывозимых отходов за сутки в летний период – 3428,5 кубических метров.

Таким предстал город-курорт Анапа, город с населением 95873 человека (к началу 2022 г.), город, способный принять миллионы туристов, принять с любовью и заботой. *fn*

Автор выражает благодарность за помощь в работе над статьями и предоставленный материал Анфилатову А.В., Григорян Г.М., Елиц К.И., Комаровой О.Н., Кукко С.С., Моисееву А.А., Христовой Е.П., Швецу В.А.



Доставка питания домой или в гостиничный номер не заставит себя долго ждать – заказы развозятся довольно быстро на одноместных мотороллерах, у которых позади сиденья водителя установлен вместительный бокс



Продолжая тему «автомобиль и Анапа», отмечу, что в городе-курорте сохранились и всё ещё на ходу советские автомобили – ЗИЛы, «газоны», «Волги». Попался даже «горбатый», но на постаменте





А. Карасёв,
фото из архива НАМИ

«Автомат» для автобуса

В середине июля 1955 г. Львовский автобусный завод обратился в НАМИ с письмом с предложением разработать автоматическую коробку передач для автобуса ЛАЗ

В конце 1956 г. была проведена разработка эскизной компоновки гидромеханической коробки передач для городского автобуса «Львов» (ЛАЗ-695). В этот период КБ автоматических трансмиссий НАМИ уже закончило первый этап испытаний автоматических коробок передач для самосвала МАЗ-525 и «Москвич». Для автомобиля «Москвич» были изготовлены и испытаны коробки передач второго варианта – АК-5. Схема этой коробки была признана наиболее

рациональной для автоматической коробки передач автобуса ЛАЗ. В 1957 г. была произведена разработка технического и рабочего проекта коробки.

Первые опытные экземпляры изготовили в НАМИ на Заводе опытных конструкций. Их изготовление началось в августе 1957 г. Первый экземпляр был готов в марте 1958 г. В апреле были закончены еще три коробки передач.

Автоматическая коробка передач 035 состояла из гидротрансфор-

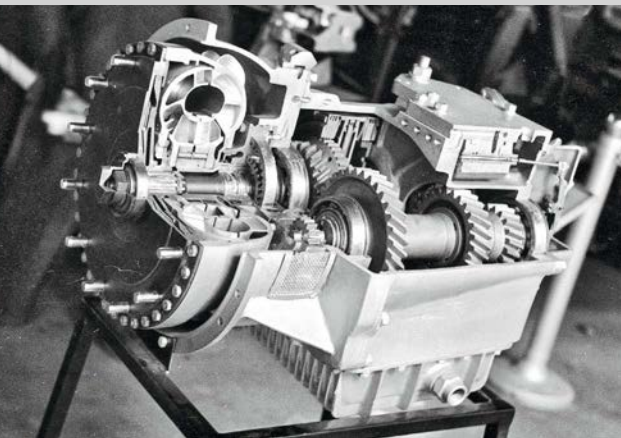
матора и механического редуктора, который имел две ступени переднего хода и задний ход. На 1-й передаче работал гидротрансформатор с пониженной передачей в редукторе. На 2-й передаче включалась прямая передача в редукторе. А 3-й режим работы коробки заключался в блокировке одноступенчатого, так называемого «полупрозрачного» гидротрансформатора с максимальным коэффициентом трансформации 2,8. В дальнейшем предполагалось испытать коробку с двухступенчатым

«прозрачным» гидротрансформатором НАМИ. Блокировка турбинного и насосного колеса гидротрансформатора осуществлялась фрикционом, замыкаемым давлением масла.

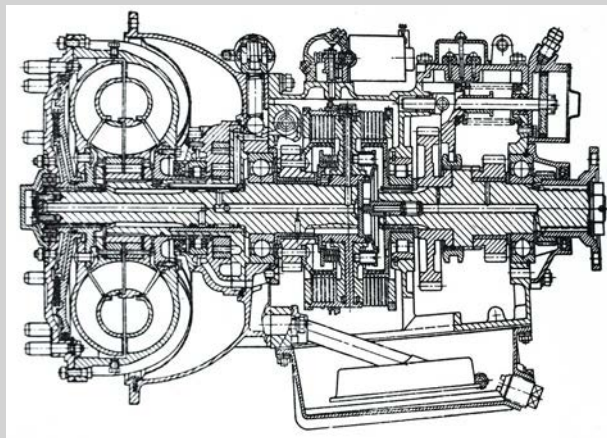
Механический редуктор был выполнен по схеме с неподвижными осями, как обычные механические коробки передач. На внутреннем конце первичного вала находился корпус двойного фрикциона со стальными дисками, ведомые диски были покрыты слоем металлокерамики.

Коробка передач оснащалась дублирующим независимым ручным переключением передач. Это должно было обеспечить безопасность движения по скользким дорогам и на подъемах. Все переключения передач производились без сброса газа.

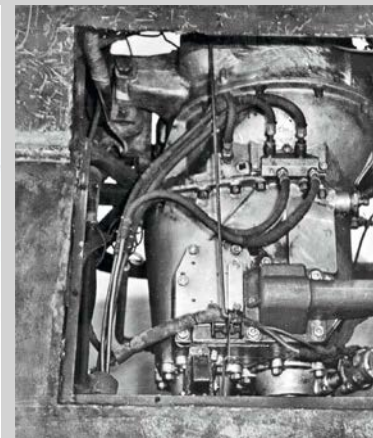
Гидромеханическая коробка передач давала возможность заводить двигатель буксировкой автобуса, тормозить двигателем на любой передаче, а также обеспечивала движение накатом. Для этого в конструкции коробки передач было предусмотрено два шестеренчатых масляных насоса. «Передний» – большой масляный насос внутреннего зацепления приводился от двигателя с помощью насосного колеса гидротрансформатора. «Задний» – малый масляный насос наружного зацепления приводился от промежуточного вала редуктора, который всегда имел связь с выходным валом. На другом конце промежуточного вала помещался центробежный регулятор автоматического управления коробкой передач. Работа насосов регулировалась редукционным клапаном. Рабочее давление в масляной системе составляло 4 атм. При не-



ЛАЗ-НАМИ-035 с разрезом



ЛАЗ-НАМИ: продольный разрез



НАМИ-035 на автобусе

подвижном автомобиле или движении с низкой скоростью давление создавалось большим насосом. Насос малой производительности использовался при буксировке и движении с высокой скоростью, когда насос большой производительности отключался автоматически от напорной магистрали.

С целью уменьшения веса коробки передач ее картер и крупные крышки, а также колеса гидротрансформаторов отливались из алюминиевого сплава МКЦС-3.

Первоначально в гидромеханическую коробку передач было залито веретенное масло АУ. Последняя стадия стендовых испытаний проводилась уже с опытным маслом ВНИИП-В-1. Всего коробка отработала на стенде 91 ч.

Обкатка и отладка коробки на стенде, снятие характеристик происходили в период с 8 марта по 28 июля 1958 г. Затем первый опытный образец автоматической коробки передач был установлен на предоставленный Львовским автобусным заводом автобус, имевший на тот момент пробег свыше 75 тыс. км. Предоставленный автобус ЛАЗ-695 оснастили новым двигателем ЗИЛ-158Л мощностью 109 л.с., полученным с ЛАЗа. Другого автобуса ЛАЗ предоставить не мог. Из-за того что коробка передач НАМИ-035 была рассчитана на мощность двигателя 150–180 л.с. с крутящим моментом 42–45 кгм, снять характеристики коробки с двигателем не представлялось возможным. На двигатель мощностью 152 л.с. (ЗИЛ-111) рассчитывались тяговые характеристики трансформатора коробки передач, на 180 л.с. – был выполнен прочностный расчет ко-

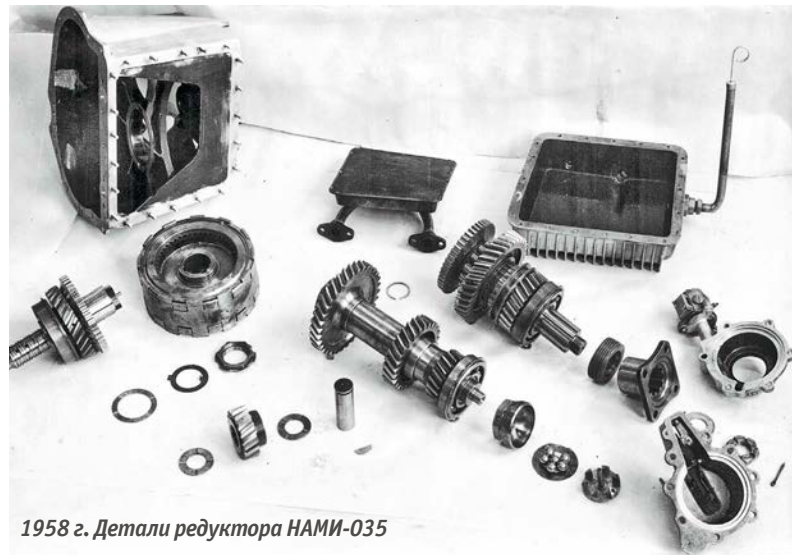
робки. Для двигателя мощностью 109 л.с. должен был применяться гидротрансформатор с меньшими колесами. Изготовить такие колеса в короткий срок не представлялось возможным. Львовский завод со своей стороны обещал предоставить двигатель требуемой мощности к концу года.

Автоматическая коробка передач должна была получить дистанционно-электрическое управление золотниковым устройством. Установленная на автобусе гидромеханическая коробка передач получила временное механическое управление, имевшееся на автобусе. Управление осуществлялось с помощью рычага, двигающегося в фигурной прорези направляющей планки. Рычаг имел шесть фиксированных положений: «З.Х.» – задний ход, «Н» – нейтраль, 1, 2, 3 – передачи и «А» – автоматическое переключение. При торможении двигателем водитель мог включить низшую передачу, однако включать первую передачу следовало при скорости меньше 35 км/ч. Для движения накатом коробку передач нужно было перевести в режим «нейтраль». Однако после этого ни одна из передач не включалась, пока скорость автобуса не упадет до 45 км/ч.

Когда двигатель заводился буксировкой, включалась 3-я передача, хотя допускалось включение 2-й.

Из-за выступающего механизма управления пол над коробкой передач пришлось поднять на 70 мм. Контроль переключения передач производился с помощью манометров.

На этом автобусе были совершенны пробеги в Ярославль и по маршруту Москва–Минск–Львов–Киев–Москва. Кроме того, автобус




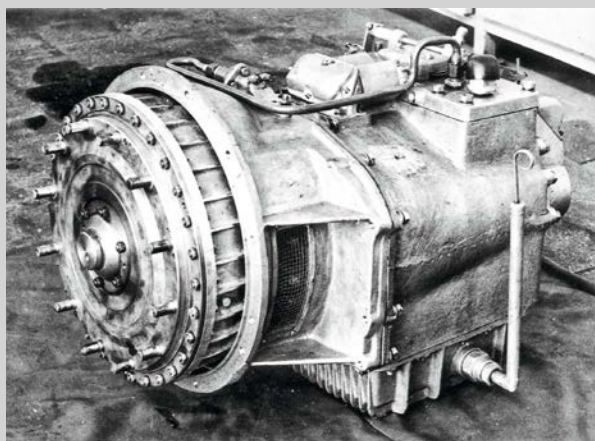
1958 г. Детали редуктора НАМИ-035

испытывался с полной нагрузкой с имитацией движения по маршруту (остановки через каждый километр) пробегом 2500 км. Путь в 65 км автобус проехал в городском режиме по московскому маршруту № 87 НАМИ – Площадь Свердлова. Переключение с 1-й передачи на 2-ю производилось на скорости 10–23 км/ч в зависимости от положения дроссельной заслонки; со 2-й на 3-ю – 23–33 км/ч.

В 1959 г. проходили стендовые и ходовые испытания четырех образцов автоматической коробки передач НАМИ-035. Две коробки передач были установлены на автобусы ЛАЗ-695, третий образец, при участии Ликинского автобусного завода – на автобус ЛиАЗ-158, четвертый образец установили на макет автобуса-троллейбуса ЗИУ. Сконструированное дистанционное электроуправление и пневматический включатель заднего хода позволили освободиться от применяемого

на первом автобусе сложного и тяжелого механического управления. Был сделан ряд других усовершенствований. Переработанные чертежи, согласно которым разработанная коробка передач становилась не только лучше для эксплуатации и надежней, но и меньше в размерах, были отправлены на завод.

В 1962 г. с участием НАМИ была выпущена опытная партия из десяти штук гидромеханических коробок передач ЛАЗ-НАМИ-035. Изготовленные коробки передач прошли испытания. В 1964 г. производство гидромеханической передачи было освоено Львовским автобусным заводом. Автоматические коробки передач стали устанавливать на автобусы модели ЛАЗ-965Ж, выпускающиеся малой серией. Затем гидромеханические коробки появились на автобусах ЛиАЗ-677, когда, наконец, приступили к их производству. 



НАМИ-035 с электронным управлением



НАМИ-035: вид сзади

Фотокор
А. Егоров всегда
на лихом коне!
Снимок сделан
во время
демонтажа
Триумфальной
арки на Тверской
заставе.
1936 год.



ЕДИНСТВЕННЫЙ СВИДЕТЕЛЬ



(к 90-летию открытия первой троллейбусной линии в Москве)

МИХАИЛ ЕГОРОВ

Младший брат деда автора данной статьи, Анатолий Васильевич Егоров (1907–1986), был очень интересным человеком. Будучи профессиональным фотокорреспондентом, он прошёл всю Великую Отечественную войну на пере-

довой с фотоаппаратом в руках и, естественно, многое повидал. У нас была традиция: каждый год, 9 Мая и в день его рождения, 8 декабря, у него дома собирались многочисленные гости, родственники, а также фронтовые друзья, среди которых Илья Френкель, Модест Табачни-

■ Никита Хрущёв (слева) и Лазарь Каганович (в центре) наблюдают за работой английского проходческого щита. Лицо человека справа от Кагановича было вымарано на негативе. По утверждениям метрофанатов, это был первый секретарь ЦК ВЛКСМ А. Косарев, репрессированный в 1937 г.

ков, легендарный Сергей Михалков, Владимир Поляков. Вспоминали, главным образом, Великую Отечественную войну. Анатолий Егоров был великолепным рассказчиком, обладал чувством юмора, и его воспоминания можно было слушать до бесконечности...

Однажды во время праздничного застолья в комнате оказался включённым радиоприёмник. И среди новостных сообщений прозвучало что-то, связанное с московским троллейбусом. Неожиданно Анатолий Егоров прервал свои военные воспоминания и задал вопрос всем присутствовавшим: «А вы знаете, что я был свидетелем того, как в Москве был пущен первый троллейбус? И не просто свидетелем, а фотокорреспондентом, которому было поручено запечатлеть это событие? И что позвал меня туда сам Никита Хрущёв?».

Нужно сказать, что тогда воспоминания Анатолия Егорова о пуске троллейбуса в Москве как-то незаметно и быстро перешли в воспоминания о Великой Отечественной войне – многочисленные фронтовые друзья считали пуск московского троллейбуса незначительным на фоне военных событий. Но будущий автор данной статьи об этом не забыл, и когда Анатолий Егоров пришёл к нему в гости, он подробно рассказал обо всех нюансах, которыми сопровождался пуск троллейбуса, а также принёс фотографии, на которых запечатлел это событие.

ЗНАКОМСТВО С «НАЗНАЧЕНЦЕМ»

Эта история началась на рубеже 1920–1930-х гг. – её точной даты рассказчик вспомнить не мог. В те годы он даже не мечтал о карьере фотокорреспондента и заведовал лыжной станцией близ Яхромы. Увлечение спортом было практически поголовным, и, по словам А. Егорова, на нехватку пользователей жаловаться не приходилось. Однажды сюда пришёл посетитель, пожелавший познакомиться с заведующим поближе. Представились друг другу, как водилось в те годы, по фамилии.

– Егоров, заведующий спортивной станцией...

– Хрущёв, назначенец...

Впоследствии Хрущёв называл себя ещё и «выдвиженцем», но кем конкретно он является, он тогда не сказал. Вспоминая этот эпизод, Ана-

толий Егоров говорил, что сразу понял, с кем имеет дело. Тогда назначенцами и выдвиженцами называли себя те, кто строил свою карьеру по линии партийной номенклатуры. «Назначенец» Хрущёв произвёл на Егорова довольно сложное впечатление. С одной стороны, очень словоохотливый, разговорчивый, общительный и энергичный человек. А с другой...

Анатолий Егоров уже тогда увлекался фотографией, правда, как любитель. На столе в комнате, где произошло знакомство Егорова с Хрущёвым, лежал фотоаппарат. Хрущёв взял его и долго крутил в руках, затем спросил: «Фотоаппарат?». «Да, фотоаппарат», – ответил собеседник. «А откуда из него фотокарточки выскакивают?», – поинтересовался Хрущёв.

Этот вопрос серьёзно озадачил Егорова. Уже в те годы даже школьники знали, в чём заключается принцип фотографии. Напомним читателям, что ни «полароидов», ни цифровой фотографии тогда не существовало и в помине. Как упоминалось выше, Анатолий Егоров был очень общительным и компанейским человеком, и нет ничего удивительного в том, что он понравился «назначенцу» Хрущёву. Завязалась беседа, в ходе которой оба рассказывали о своём прошлом. Как впоследствии вспоминал А. Егоров, ему похвастаться было особо нечем, а вот Хрущёв вспомнил случай из своего детства, весьма напоминающий эпизод из знаменитой кинокомедии «Солдат Иван Бровкин». Дело в том, что свою карьеру будущий «назначенец» начинал с должности кулацкого свинопаса где-то под Курском. Как-то во время выпаса Никита разомлел под ярким летним солнышком, лёг на землю и заснул. Свиньи разбрелись по крестьянским огородам. Увидев таких непрошенных гостей, крестьяне схватили колья и начали ими бить свиней, которые подняли визг. На место происшествия явился хозяин со своими подручными. Он не стал вступать в дискуссию с будущим назначенцем, а просто взял плетёный выпорол из всех сил незадачливого свинопаса. Пересказывая эти воспоминания Хрущёва, однозначно не вошедшие в его мемуары, Анатолий Егоров говорил, что ума Никите это не прибавило, но как сам он говорил, что именно после этой порки у него появилось однозначное реше-



■ Никита Хрущёв (крайний слева) и Лазарь Каганович (в центре) перед пуском первой очереди Московского метрополитена. Начало 1935 г.

ние посвятить свою жизнь построению общества, в котором не будет эксплуатации человека человеком...

«ПОЗОВИТЕ ФОТОКОРА ЕГОРОВА!»

Прошло несколько лет. Анатолий Егоров стал штатным фотокорреспондентом газеты «Рабочая Москва» (впоследствии – «Московская правда»), а Никита Хрущёв – вторым секретарём МКК ВКП(б). Вспоминая о тех временах, А. Егоров рассказывал, что всякий раз, когда Хрущёв собирался посетить одну из многочисленных строек столицы, он лично звонил главному редактору: «По-

зовите фотокора Егорова!». И это притом, что Анатолий Егоров был отнюдь не единственным фотокорреспондентом «Рабочей Москвы». Но Хрущёв желал видеть именно его! «Никита Хрущёв очень любил фотографироваться на фоне тогдашних московских строек, видимо, желая подчеркнуть этим свою значимость, – вспоминал А. Егоров. – При этом он особенно любил фотографироваться рядом с Лазарем Кагановичем (первым секретарём МКК ВКП(б) – *авт.*). И вот как-то раз в начале ноября 1933 г. в кабинете главного редактора раздался телефонный звонок. Радостный голос



■ Первый водитель первого московского троллейбуса (тов. Сухарев (?), П.М. Засыпкин (?), К.Н. Гаврилкин (?), Б. Купцов (?)) готовит машину к первому рейсу с пассажирами. Начало ноября 1933 г.



■ Первый троллейбус выходит на линию. Пл. Тверская застава. Начало ноября 1933 г.

Хрущёва повелевал прислать фотокора Егорова на Лесную улицу, на территорию Щепетильниковского трамвайного парка. А на вопрос главреда: «Что там будет происходить?» последовал ответ: «Новый трамвай пускаем. И не обычный, а безрельсовый! (термин «троллейбус» в 1933 г. не употреблялся – *авт.*)».

К сожалению, Анатолий Егоров не мог вспомнить конкретную дату, но как он говорил, из разговора главреда с Хрущёвым было ясно, что речь идёт об открытии первой в Советском Союзе регулярной троллейбусной линии, и её открытие было приурочено к XVI годовщине Октябрьской революции – 7 ноября 1933 г. Это было обычной практикой во времена СССР: ввод в строй каких-либо крупных объектов был всегда приурочен к каким-либо революционным праздникам или съездам ВКП(б), а позже КПСС. Однако далеко не всегда это удавалось...

ЧТО РАСТРОИЛО ХРУЩЁВА

Вспоминая эту историю, А. Егоров говорил, что ему сразу стало ясно, что пустить в постоянную эксплуатацию троллейбусную линию 7 ноября 1933 г. не удастся – проезжая часть Ленинградского шоссе (ныне Ленинградский просп.) в этот день будет занята воинскими колоннами и техникой, следующими

на парад, а также многочисленными участниками праздничной демонстрации, а это означало, что троллейбус должен быть пущен раньше 7 ноября – в противном случае как можно рапортовать о «подарке к революционной годовщине»?

Рассказывая об этом событии, А. Егоров говорил, что всё, связанное с грандиозными стройками того времени, реконструкцией Москвы широко освещалось в прессе во всех подробностях. А вот подготовка к пуску в Москве троллейбуса осуществлялась чуть ли не втихаря – только осенью 1933 г. стали появляться маленькие заметки о том, что в столице появится новый вид городского транспорта...

Когда в назначенный день и час Анатолий Егоров прибыл в Щепетильниковский трамвайный парк, Хрущёв был уже там. Его окружала небольшая толпа журналистов, однако ни фотокорреспондентов, ни кинооператоров там не было. Вспоминая этот эпизод, А. Егоров говорил, что сначала он решил, что просто пока ещё не все собрались. Но Хрущёв, окинув взглядом собравшихся, сказал: «Все здесь. Все, кого я позвал. Пуск троллейбусной линии сегодня не состоится, но по всей линии на троллейбусе можно будет прокатиться». При этом Хрущёв просил, чтобы Анатолий Егоров его не

фотографировал. По словам фотокорреспондента, эта просьба выглядела странно – Никита Хрущёв очень любил фотографироваться и до, и после этого, особенно на переднем плане. Как вспоминал А. Егоров, он сразу понял, что что-то пошло не так, и планы Никиты Сергеевича дали большую трещину, отчего его настроение резко испортилось. Впрочем, Хрущёв и не делал из этого особого секрета. Он сказал, что один из троллейбусов сломался (это была машина ЛК №1 – *авт.*), и открывать троллейбусное движение одной машиной нельзя, поскольку она «тоже может сломаться». «В результате получилось так, что я был единственным, кому удалось запечатлеть на фото пуск троллейбуса, его первый рейс с пассажирами, – позднее утверждал А. Егоров. – Можно сказать, что я был единственным свидетелем!».

ВОЗДУШНЫЕ ЗАМКИ ХРУЩЁВА

Здесь же были несколько инженеров, по-видимому, создателей первых троллейбусов. Как упоминалось выше, Хрущёв выглядел очень расстроеным, однако отвечал на все вопросы «пишущей братии». Кто-то задал вопрос: «Кто из присутствующих здесь изобрёл эту диковинную машину?». Хрущёв ответил,

что эта машина изобретена не у нас, а за границей, и что их очень много в Англии – это он «точно знает». И пуск троллейбуса в Москве – это его идея.

«Интересно, где Хрущёв мог увидеть троллейбус? – задавал нам риторический вопрос А. Егоров. – Скорее всего, в кадрах западной кинохроники. Впрочем, возможно, Хрущёв сумел побывать в Англии, конкретно в Лондоне, в составе какой-нибудь партийно-правительственной делегации (напомним читателям, что вплоть до загадочного убийства С.М. Кирова 1 декабря 1934 г. наша партийная и административная элита без особых проблем выезжала за границу – *авт.*)».

Сегодня принято считать, что в 1930-е годы полагалось держать язык за зубами. Однако рассказ А. Егорова однозначно противоречит этому. По его словам, Хрущёв, окружённый журналистами, начал критиковать... Кагановича! По его словам, Каганович был категорически против организации в Москве троллейбусного движения (а ведь, наверное, у него тоже были какие-то «консультанты»? – *авт.*). По словам Хрущёва, когда к Кагановичу пришли создатели проекта троллейбуса и развернули перед ним чертежи, он их просто выгнал из своего кабинета со словами: «Это ещё что такое? Автобус с трамваем скрестили? Не выйдет! То же мне «миучурины» выискались! Вон отсюда!».

Любопытно, что в разговоре с журналистами (среди них был А. Егоров) Хрущёв не только критиковал Кагановича, но и жаловался на него! Нужно сказать, что журналистов, которых собрал здесь сам Хрущёв, интересовал не столько предстоящий пуск троллейбуса, сколько то, как идут дела на строительстве метрополитена. Ну а кому, как не Никите Хрущёву, второму секретарю МГК ВКП(б) (т.е. второму человеку в столичной иерархии после Кагановича – *авт.*) знать об этом? И тут Хрущёва буквально понесло! Он стал жаловаться на Кагановича: «Он такой резкий! Он такой грубый! Он всё время кричит на меня: «Дурак! Дурак! Дурак!»». Он с моим мнением не считается! Он не даёт возможности мне проявить инициативу!». В качестве последнего Хрущёв тут же привёл пример: как-то во время посещения шахты Метрострой ему в голову пришла какая-то раци-

анализаторская идея, которой он поделился с Кагановичем. А в ответ услышал: «Подержи свою идею при себе. Ты – дурак, и все идеи у тебя дурацкие!». И вот теперь у Хрущёва появилась возможность проявить инициативу, заключающуюся в организации в Москве троллейбусного движения. Правда, вершить такое дело без оглядки на Кагановича было всё же нереально. Хрущёв утверждал, что лично общался с Кагановичем на тему пуска троллейбуса, но тот был непреклонен. Правда, в конце концов Каганович несколько смягчился: «Чёрт с тобой! Сооружай свой «безрельсовый трамвай» под свою личную ответственность. Но помни: если что-то произойдёт, пеняй на себя, ты будешь долго сожалеть об этом!».

Ясно, что никакими техническими вопросами в деле организации троллейбусного движения в Москве Хрущёв не занимался – это делали профессиональные инженеры. Что касается Хрущёва, то несмотря на то, что вроде бы его инициативе был дан «зелёный свет», над ним, словно дамоклов меч, висело грозное предупреждение Кагановича. И наш Никита, ещё не забывший кулацкой порки, прекрасно понимал, что в случае неудачи с пуском троллейбуса его ожидает гораздо более серьёзное наказание.

Самое интересное, что из всего этого Хрущёв не делал особого секрета и, рассказывая о предстоящем пуске троллейбуса, будущий покоритель целины поведал журналистам о многих малоизвестных особенностях первой троллейбусной линии в Москве. При этом Хрущёв говорил, что решения об этих особенностях принимал не лично он, а «мы», явно имея в виду своих гораздо более образованных «советников».

Как известно, первая троллейбусная линия в Москве началась у Тверской заставы возле Белорусско-Балтийского (ныне Белорусского) вокзала, шла по Ленинградскому шоссе (ныне Ленинградский просп.), у тогдашнего посёлка Сокол поворачивала на Волоколамское шоссе и оканчивалась, не доезжая до путепровода Московской окружной железной дороги (ныне МЦК). Если перенести это место на современную карту Москвы, то это будет угол Волоколамского шоссе и ул. Константина Царёва, а тогда эту территорию занимало село

Всехсвятское, от которого сохранилась церковь Всех святых около м. «Сокол».

«Мы выбрали эту трассу неслучайно», – говорил Хрущёв. На этом направлении всегда существовал большой пассажиропоток, который к тому же резко усиливался в дни авиационных праздников на Тушинском аэродроме и футбольных матчей на крупнейшем в те годы в Москве стадионе «Динамо». Так что в случае удачи с пуском троллейбуса последний мог стать неплохим подспорьем для потенциальных пассажиров этого направления.

А вот на случай неудачи были использованы следующие особенности первой троллейбусной линии. Практически по всей длине она дублировалась трамвайной линией. Это позволило использовать для питания троллейбусной линии тяговые подстанции трамвая (напомним читателям, что при строительстве троллейбусной линии 74% от всех расходов приходится на сооружение тяговых подстанций). Кроме того, значительная часть троллейбусной линии (на участке от стадиона «Динамо» до начала Волоколамского шоссе) была... однопутной! И при встрече двух машин на этом участке водитель одной из них должен был снять штанги с проводов и пропустить встречный троллейбус. Экономия денежных средств в этом случае была копеечная, но Никита Хрущёв, подобно утопающему, хватаящемуся за соломинку, изыскивал любые способы экономии, и в случае провала троллейбусной затеи для Хрущёва это могло послужить «смягчающими обстоятельствами».

Однако и это ещё не всё. Анатолий Егоров вспоминал про выступление Хрущёва перед журналистами, где на вопрос одного из них о дальнейших планах сказал: «Потянем дальше в область – в Тушино, в Новый Иерусалим, а там, глядишь, и до Волоколамска дотянем!». И ещё он говорил что-то о том, что наравне с железными дорогами надо электрифицировать и шоссе... .

Нужно сказать, что в этом «прогнозе» не было ничего необычного. Дело в том, что Никита Хрущёв «работал по совместительству», успешно совмещая должность второго секретаря МКК ВКП(б) и первого секретаря Московского областного комитета ВКП(б). Говоря иными словами, в Москве Хрущёв был «вторым» челове-

ком после Кагановича, а в Московской области – «первым», и делать здесь он мог что угодно без оглядки на Кагановича. Вполне возможно, что здесь реализовал бы свои планы, а вот почему этого не произошло, ответы разнятся. Одни считают, что Хрущёв просто не успел этого сделать – в начале 1938 г. его назначили первым секретарём ЦК КП УССР, и он отбыл из Москвы в Киев. По другой версии, в Московской области просто не было хороших дорог с усовершенствованным покрытием, неизменным требованием для успешной эксплуатации троллейбусов.

Рассказывал Хрущёв и о других проблемах, связанных с пуском первой троллейбусной линии, но в конечном итоге всё упиралось в Кагановича, точнее, в его отрицательное отношение к пуску троллейбуса. Так, Хрущёв утверждал, что жёлто-синяя окраска первых московских троллейбусов, ставшая классической

теранов московского троллейбуса, вспоминая эту историю на торжественном вечере в Театре эстрады, посвящённом 60-летию московского троллейбуса, осенью 1993 г., Хрущёв этим своим решением совершил очередную глупость: «Красный цвет для окраски кузовов троллейбусов был выбран вовсе не из-за его «революционности», а потому что он наиболее заметен. Именно такую раскраску должен был иметь троллейбус, обладавший высокими разгонными ускорениями, высокой скоростью движения и движущийся по крайнему правому ряду. Для предотвращения наездов на многочисленных в то время извозчиков, пешеходов, переходивших улицы где попало, и во избежание столкновений с автомобилями троллейбусы следовало окрасить именно в красный цвет...».

Другая идея Хрущёва, по его словам, заключалась в обозначении модели троллейбуса. Хрущёв пря-



■ Первые пассажиры первого рейса первого троллейбуса. Начало ноября 1933 г.

в 1950-е годы – его идея! Он утверждал, что создатели первоначально хотели окрасить кузова троллейбусов в «революционный» красный цвет. Однако Хрущёв, где-то в глубине души сомневающийся в успешном исходе этого дела, заявил, что красный цвет слишком яркий, приковывает к себе внимание, а «наше дело не совсем легальное», и сам предложил жёлто-синюю раскраску. Возможно, именно поэтому никто долгое время не решался её изменить (вспомним цветовую схему послевоенных МТБ-82 – авт.). По рассказам ве-

мо утверждал, что присвоить троллейбусам имя Лазаря Кагановича (ЛК) – также его идея. Он говорил, что ему в голову пришла мысль – поскольку Лазарь Каганович настроен против троллейбусов, то пусть первый троллейбус носит его имя: «Посмотрим, как Каганович запретит самого себя!».

КТО ЖЕ БЫЛ ИНИЦИАТОРОМ – КАГАНОВИЧ ИЛИ ХРУЩЁВ?

Сегодня во многих публикациях можно встретить ошибочное утверждение, что идея создания



■ Первый троллейбус прибыл на конечную остановку «Село Всехсвятское». Начало ноября 1933 г.

троллейбусной сети в Москве принадлежит Лазарю Кагановичу. Такие же утверждения можно встретить в публикациях 1930-х годов. Но как мы видим, Хрущёв утверждал совершенно обратное. Но можно ли этому верить? Не слишком ли раздул Никита Сергеевич свою роль в организации троллейбусного движения? И действительно ли было отношение Лазаря Кагановича к Никите Хрущёву резко отрицательным, если не сказать – враждебным? Ведь в годы «перестройки» на все лады склонялось единомыслие, царившее в партийной элите, с невозможностью иметь собственное мнение...

Прежде всего, если бы действительно чьим-то высочайшим распоряжением имя Лазаря Кагановича было присвоено троллейбусам в честь его заслуг в организации троллейбусного движения, то почему после прекращения сборки троллейбусов в Москве и организации их серийного производства в Ярославле в 1936 году эта идея, мягко говоря, приказала долго жить? Ярославские троллейбусостроители обозначали свои детские индексом ЯТБ, а не ЛК, и послевоенные столичные троллейбусы получили обозначение не ЛК-82, а МТБ-82. Ясно, что присвоение троллейбусам обозначения ЛК но-

сило явно местнический характер, и, похоже, что Хрущёв, утверждая, что это его идея, говорил правду. Так уж у нас повелось, что все наши успехи приписывались к заслугам нашей партии, и пуск троллейбуса в Москве не был исключением. А возглавлял МГК ВКП(б) Лазарь Каганович, а значит, это его заслуга...

К сожалению, суд истории не всегда справедлив. Спросите сегодня москвоведов и профессиональных экскурсоводов: кто построил первую очередь московского метрополитена? И в 99% случаев вам ответят – Лазарь Каганович! Между тем, Лазарь Каганович никогда не возглавлял Метрострой, да и не мог его возглавлять, поскольку имел за плечами всего 4 класса образования. Между тем, метрополитен – это сложнейшее инженерное сооружение, строительство которого вёл Павел Ротерт, который характеризуется в путеводителях по Москве как «инженер-архитектор, организатор строительства Московского метрополитена, первый начальник Метростроя». Многие ли сегодня знают об этом? Да, Каганович многое сделал, обладая огромной властью, он успешно решал вопросы организационного характера. Однако это не является основанием для того, что-

бы утверждать, что постройка первой очереди московского метрополитена – исключительно его заслуга. По-видимому, нечто подобное произошло и с московским троллейбусом...

Но почему Каганович так неприязненно относился к идее пустить в Москве троллейбус? Думается, что его консерватизм тут ни при чём. Может быть, это было связано с тем, что главным инициатором организации троллейбусного движения в Москве был Никита Хрущёв, чьи умственные способности вызывали у Кагановича серьёзные сомнения? Однако скорее всего Кагановичу было просто не до этого, ведь именно в 1933 г. строительство Московского метрополитена развернулось в полную силу, и в свете тех проблем, которые при этом возникли, Кагановичу стало просто не до троллейбуса...

А теперь о неприязненных отношениях Кагановича и Хрущёва. Сегодня принято считать, что пресловутую «десталинизацию» Хрущёв начал на XX съезде КПСС (февраль 1956 г.), а повсеместное вымарывание имени Сталина он начал ещё позже – в 1961 г. И чем можно объяснить, что имя Кагановича, которое Московский метрополитен носил с мая 1935 г., Хрущёв снял ещё в октябре 1955 г., за несколько месяцев

до вышеупомянутого XX съезда КПСС и более чем за полтора года до разгрома пресловутой «антипартийной группы», в составе которой значился Лазарь Каганович? Уж не потому ли, что в глазах Л. Кагановича Никита Хрущёв был «дурак»?

КАК ВТОРОЙ СТАЛ ПЕРВЫМ

Вернёмся к пуску первого троллейбуса. Анатолий Егоров утверждал, что троллейбусов было два, но внутри одного из них (это был ЛК № 1) царил чудовищный хаос. Что же произошло? Официально принято считать, что незадолго до открытия троллейбусного движения один из троллейбусов... провалился в гараже под пол и повредил кузов, из-за чего пуск троллейбусной линии, приуроченный к XVI годовщине Октября, был сорван. Но Анатолий Егоров рассказывал нечто другое...

Троллейбусы, доставленные в Трамвайный парк им. Щепетильникова, были оставлены под открытым небом. В те времена зимние холода наступали раньше, чем сейчас, и уже в начале ноября начинали мести метели (посмотрите на снимки А. Егорова – земля уже припорошена снегом!). Из-за того, что троллейбусы ночевали под открытым небом, под ними намело сугроб снега, который каким-то образом попал в двигатель одной из машин (это был ЛК № 1). Проверка омметром показала, что у этого троллейбуса «полная низкая» изоляция. Естественно, выдать такую машину на линию было нельзя даже без вышеупомянутых угроз Кагановича. Конечно, случись такое в наши дни, электрики открыли бы смотровой люк в полу салона и, получив доступ к тяговому электродвигателю, разобрались в причинах его неисправности. Но беда заключалась в том, что создатели первых троллейбусов не догадались его сделать, и для доступа к тяговому двигателю пришлось взламывать пол. Ясно, что троллейбус со взломанным полом и сваленными в кучу сиденьями не мог быть выдан на линию. Может быть, при постановке его в закрытый бокс для ремонта он вдобавок провалился под пол, но первопричиной выхода из строя троллейбуса ЛК № 1 было всё-таки короткое замыкание в тяговом электродвигателе...

Всё внимание собравшихся привлекал троллейбус ЛК № 2. Именно ему суждено было стать первым московским троллейбусом, а если

выражаться точнее, именно он совершил в Москве первый рейс с пассажирами!

Демонстрируя сделанный тогда фотографии, А. Егоров разложил их в хронологическом порядке... Первый снимок – водитель готовит троллейбус к первому рейсу, протирает его передок. В записях А. Егорова он называет водителя «Тов. Сухарев». Однако здесь имеются серьёзные разногласия. На праздновании 60-летия московского троллейбуса (15 ноября 1993 г.), проходившем в Театре эстрады, присутствовал Павел Михайлович Засыпкин. Вот что писала о нём газета столичных транспортников «За отличный рейс» 13 ноября 1993 г.: «Водитель первого троллейбуса Павел Михайлович Засыпкин родился в 1912 году в Смоленской губернии. В 1930-м приехал в Москву. Работал шофёром на автобазе завода «Серп и молот». В числе других московских шофёров в 1933 году был направлен для обучения работе на новом виде транспорта – троллейбусе.

5 ноября 1933 г. он управлял первым троллейбусом, когда линия принимала правительственная комиссия. Вся жизнь проработал в 1-м троллейбусном парке, воевал, на фронте был шофёром. После войны вернулся в 1-й троллейбусный. Сейчас на заслуженном отдыхе».

И когда один из авторов этой статьи, принимавший участие в этих торжествах, показал ему эту фотографию, он сказал: «Да, это я». А в статье «Вчера, сегодня, завтра» вице-президента «Мосгортранса» Р.М. Арвеладзе, опубликованной в этом же номере, всплыла ещё одна фамилия: «5 ноября (1933 г. – авт.) правительственная комиссия во главе с Серго Орджоникидзе приехала осматривать троллейбусы. Он поздравил бригаду водителей... П.М. Засыпкин вместе с водителем Борисом Купцовым открыли маршрут». Но и это ещё не всё! На роль первого водителя московского троллейбуса претендовал Константин Николаевич Гаврилкин (именно этим именем подписана эта фотография в вышеупомянутом номере газеты). Где же истина? Как же звали первого водителя московского троллейбуса? Этот вопрос остаётся открытым...

На втором снимке запечатлен выход на линию первого московского троллейбуса (ЛК № 2) для совершения первого рейса с пассажи-

рами. Это место легко узнаётся – нынешняя площадь Тверской заставы, троллейбус поворачивает с Лесной улицы на путепровод над железнодорожной линией, соединяющей Белорусский и Курский вокзалы. Вот что вспоминал об этом инженер М.Н. Шполянский, один из создателей первых отечественных троллейбусов семейства ЛК: «5 и 6 ноября 1933 г. в канун XVI годовщины Великого Октября мы уже выводили на линию троллейбусы в дневное время – сначала без пассажиров, а затем с первыми почетными пассажирами – рабочими, эксплуатационниками, руководителями московских организаций (к сожалению, воспоминания А.В. Егорова не содержат точной даты, когда были сделаны снимки, но очевидно, что они были сделаны в один из этих дней).

Вышеупомянутый снимок, сделанный А. Егоровым, серьёзно контрастирует с утверждением М.Н. Шполянского, ведь пуск первого троллейбуса – это праздник (а на носу ещё и 7 ноября – 16-летие Октябрьской революции). Наверное, ради этого участники митинга надели бы самое лучшее. Но на снимке это незаметно, и можно подумать, что троллейбус окружают участники

какого-то субботника. Особое внимание обратите на человека в сером пальто и кепке, находящегося в центре снимка, спиной к объективу. На снимке хорошо видно, что у него из оторванного правого рукава пальто торчит клочок ваты...

Третий снимок – это «первые пассажиры первого рейса первого троллейбуса». Именно так Анатолий Егоров назвал этот снимок. В компании с этими людьми в первом рейсе с пассажирами и участвовал единственный фотокор Анатолий Егоров.

Этот снимок дольше всего рассматривали гости, собравшиеся за столом. Анатолий Егоров сказал прямо: «Не ищите здесь Хрущёва, он с нами не поехал». Но и без Хрущёва этот снимок привлёк повышенное внимание гостей. Помнится, собравшиеся за столом строили версии, как сложилась дальнейшая судьба этих людей. Пришли к однозначному выводу: человек с брежневскими бровями в фуражке с непонятной кокардой в правой части снимка вряд ли пережил 1937 год: «У него буквально на лбу написано, что он враг народа». А съёжившийся человек на переднем плане? Не кажется ли вам, что он пытался скрыть своё лицо от объектива? Комментируя этот снимок, А. Егоров говорил, что в салоне троллейбуса работали электропечи и было очень тепло, так что ёжиться от холода этот человек не мог... А пассажир, сидящий на следующем сиденье, слева от него? Не он ли послужил братьям Вайнерам прообразом Промокашки?

Конечно, на вышеупомянутой встрече не было столь именитых гостей, собиравшихся у Анатолия Егорова, если не считать эстрадной суперзвезды 1950-х – 1960-х годов Гелены Великановой. Она долго рассматривала этот снимок и, увидев то, чего не разглядел даже его автор, воскликнула: «Посмотрите, а ведь тут и женщина есть! (на следующем сиденье, за мужчиной в фуражке – авт.). Какой кошмар!». А ведь это те самые «первые почетные пассажиры», о которых писал М.Н. Шполянский! Нам не остаётся ничего другого, как апеллировать к хрестоматийному выражению «внешность бывает обманчива!».

...Салон троллейбуса быстро заполнился, но водитель чего-то ждал. Однако всё вскоре стало ясно. Мимо троллейбуса пропыхтел рейсовый автобус (к сожалению, А. Егоров не мог вспомнить его модель). И только после того, как автобус уда-



■ На конечной остановке «Село Всехсвятское». Начало ноября 1933 г.



■ Первый троллейбус отправился в обратный рейс к пл. Тверская застава. Начало ноября 1933 г.

лился метров на 200 – 300 вперёд, водитель троллейбуса начал движение. «Мы буквально вмиг обогнали этот автобус, – вспоминал А. Егоров. – А ещё обогнали целую кучу трамваев и ломовых подвод, и каждый такой обгон сопровождался восторженным рёвом пассажиров троллейбуса! А ещё всех нас изумляли разгонные ускорения троллейбуса – нас буквально вдавливало в спинки сидений! Ничего подобного до этого я не встречал. Водитель троллейбуса наглядно демонстрировал достоинства своей машины!».

На четвёртом снимке мы видим троллейбус на конечной остановке «Село Всехсвятское» (сейчас на этом месте находится угол Волоколамского шоссе и ул. Константина Царева). По словам А. Егорова, троллейбус здесь долго стоял, а водитель и ещё несколько человек долго рассматривали его агрегаты...

Редакция требовала, чтобы были сделаны снимки троллейбуса в движении на линии, а такие снимки из окна троллейбуса невозможно было сделать. И когда троллейбус отправился в обратный рейс, Анатолий Егоров остался, чтобы сделать пятый снимок «первый троллейбус возвращается обратно к Тверской заставе».

На снимке хорошо видно на заднем плане, как выглядело в 1933 году Волоколамское шоссе в районе Всехсвятского. Ракурс снимка – направление в сторону нынешней ул. Панфилова. На заднем плане справа видны столбы, ограждающие въезд на тепловод через Окружную железную дорогу. Как вспоминал А. Егоров, обратно он вернулся следующим рейсом, что означало, что в этот день троллейбус совершил не менее двух рейсов. И когда фотокорреспондент вернулся на площадь Тверской заставы, Никиты Хрущёва здесь уже не было...

Вот так в своих воспоминаниях Анатолий Егоров описал пуск первого троллейбуса в Москве и свою первую поездку на нём. Но затем, как он вспоминал: «Понадобилось время, чтобы отремонтировать троллейбус № 1, а в полу салона троллейбуса № 2 сделать люк для осмотра тягового электродвигателя, поэтому в последующие несколько дней эти троллейбусы работали попеременно. И только с 15 ноября 1933 г. на линию вышли обе машины одновременно, поэтому именно этот день принято считать официальной датой открытия регулярного троллейбусного движения в Москве».

ВМЕСТО ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Уже упоминалось, Анатолий Егоров был великолепным рассказчиком, и всякий раз, когда мы собирались, он вспоминал о своих многочисленных приключениях, в том числе об эпизодах, связанных с Никитой Хрущёвым. Один из таких эпизодов мы представляем вниманию читателей. Он никак не связан с пуском троллейбуса, но зато очень ярко характеризует Н.С. Хрущёва.

...Шёл 1934 год. Строительство первой очереди метро было в самом разгаре – Каганович клятвенно обещал Сталину завершить все работы к 7 ноября 1934 г. (из чего, как мы знаем, ничего не вышло). Но Каганович регулярно появлялся во всех шахтах и забоях, выясняя, в чём проблемы и что нужно метростроевцам для успешного выполнения задания. Как-то Анатолия Егорова вызвал к себе главный редактор: «Звонил товарищ Хрущёв, просил прислать тебя на строительство станции «Охотный Ряд», где он вместе с Кагановичем будет наблюдать за работой английского проходческого щита». Вспоминая об этом эпизоде, А. Егоров говорил, что ему была изначально ясна подоплёка этого вызова – Никита Хрущёв желает в очередной

раз запечатлеться рядом с Кагановичем. И когда корреспондент спустился в шахту, то увидел Кагановича, окружённого толпой метростроевцев, наперебой рассказывавших ему о своих проблемах. Каганович их внимательно выслушивал, что-то записывал, что-то обещал. Хрущёв стоял в стороне, переминался с ноги на ногу в гордом одиночестве – никто из метростроевцев к нему не подходил и никаких вопросов не задавал: видимо, все они знали, что это совершенно бесполезно. Так что снимок Анатолия Егорова, сделанный здесь, был постановочным...

И вдруг в шахте внезапно погас свет. Как вспоминал рассказчик, кругом воцарилась не только абсолютная темнота, но и полная тишина, в которой вскоре прозвучал голос Кагановича: «Что такое? Что случилось? Никита, ты здесь? Выясни-ка, в чём дело!».

И Никита «выяснил».

В темноте раздался дикий нечеленораздельный вопль Хрущёва, который вскоре перешёл в протяжный вой. Вскоре в темноте вспыхнул электрический аккумуляторный фонарь – большая редкость по тем временам, но пользоваться открытым огнём в шахтах метростроя было категорически запрещено. Затем вспыхнуло ещё несколько фонарей, и все они были направлены на Хрущёва. Как вспоминал это происшествие А. Егоров: «Мы увидели перекошенное от боли лицо Хрущёва. Никита Сергеевич выл и изо всех сил тряс рукой». Что же произошло?

Рядом с тем местом, где стоял Хрущёв, была розетка, в которую был включен какой-то прибор. И Никита Сергеевич не нашёл ничего лучше, как в темноте нащупал её, слегка вытянул вилку и сунул туда два пальца. Розетка оказалась под напряжением, а свет погас по какой-то другой причине. Каганович посмотрел на Хрущёва и ничего не сказал, только покачал головой...

Все мы, родные и близкие, а также друзья Анатолия Егорова, буквально хором настаивали на том, чтобы он написал мемуары, и где-то летом 1986 г. он приступил к работе. Увы, сделать это он не успел. В конце лета 1986 г. у него был диагностирован рак лёгких, и 11 октября 1986 г. он скончался. Что касается его фрагментарно написанных воспоминаний, то они использовались при написании этой статьи...

Россия, 107023, Москва,
Суворовская ул., д. 6, стр. 1



www.gruzovikpress.ru



pr_gruzovik@rosb.ru



+7 (495) 638-54-45



+7 968 424 8238



КОМАНДА СПЕЦИАЛИСТОВ ЖУРНАЛА «ГРУЗОВИК ПРЕСС»

ПРИГЛАШАЕТ К СОТРУДНИЧЕСТВУ

МЫ ПРЕДЛАГАЕМ:

- профессиональную фотосъемку любой автотехники и промышленного оборудования, организацию фотосессий;
- подготовку рекламных, аналитических, информационных материалов для последующей публикации на ресурсах заказчика и (или) издательства;
- обработку фотографий, художественное и техническое редактирование текстов;
- изготовим рекламные макеты, листовки, проспекты, сувенирную продукцию для поставщиков и производителей автотехники, а также компонентов техники и услуг для автобизнеса;
- при необходимости предоставим опытного профессионального водителя (кат. ABCDE) для проведения эффектной фотосъемки

ЛАДА ЛАРГУС

ПОДПИСКА 2024

1:43



ПОДПИШИТЕСЬ ДО 15 ДЕКАБРЯ И УЧАСТВУЙТЕ В РОЗЫГРЫШЕ 10 ПРИЗОВ

3

ВАРИАНТА ПОДПИСКИ

- **СТАНДАРТНАЯ**
Как и прежде отправляем журнал заказной бандеролью по почтовому адресу подписчика. Стоимость – **3000 руб.**
- **ПАРТНЁРСКАЯ**
Те же условия, что и обыкновенная + отправка СМС-оповещения об отправке бандероли (при наличии в редакции номера сотового телефона подписчика). Стоимость – **5000 руб.**
- **СПОНСОРСКАЯ**
Отправляем журнал заказной бандеролью 1 КЛАССА по почтовому адресу подписчика + отправка СМС-оповещения об отправке бандероли (при наличии в редакции номера сотового телефона подписчика). Каждый номер журнала отправляем сразу после получения из типографии. Стоимость – **10000 руб.**

ОФОРМЛЕНИЕ ПОДПИСКИ В РЕДАКЦИИ НА ГОД

Журнал отправляется заказной бандеролью. Ждите извещения от почты. Сохраняйте чек оплаты.
В случае неполучения звоните по телефону (495) 638-54-45 или напишите по электронной почте sub@rosb.ru

- Вырежьте бланк с реквизитами.
- Заполните: ФИО и адрес доставки.
- Оплатите в любом банке РФ.

Система быстрых платежей (СБП)



- Произведите оплату выбранного варианта подписки по QR-коду

ЧЕК ОБЯЗАТЕЛЬНО ОТПРАВЬТЕ:

- по адресу sub@rosb.ru (тему письма обозначьте – «Подписка ГП»)
- на WhatsApp +7 (968) 424-82-38 (Грузовик Пресс)

Укажите **АДРЕС ДОСТАВКИ + ФИО**

ООО «РИА «РО.С.С.БИЗНЕС»

(наименование получателя платежа)

771 829 74 56 / 77 18 01 001

(ИНН/КПП получателя платежа)

407 028 101 000000 77622

(номер счёта получателя платежа)

в ПАО «ПРОМСВЯЗЬБАНК» г. Москва

(наименование банка получателя платежа)

БИК 0445 25 555

Номер корр./сч. банка получателя платежа 301 018 104 00000000 555

Подписка «Грузовик Пресс» на 2024 г.

(наименование платежа)

(номер лицевого счёта (код) плательщика)

Ф.И.О. плательщика _____

Адрес плательщика _____

Сумма платежа _____ руб. _____ коп.

Сумма платы за услуги _____ руб. _____ коп.

Итого _____ руб. _____ коп.

«_____» _____ 202_ г.

С условиями приёма указанной в платёжном документе суммы, в т. ч. с суммой взимаемой платы за услуги банка, ознакомлен и согласен.

Подпись плательщика _____

Укажите сумму выбранного вами варианта подписки

ОФОРМЛЕНИЕ ПОДПИСКИ НА ПОЧТЕ НА ПОЛГОДА



Кроме того, возможен вариант подписки по электронному каталогу Почты России в любом отделении или на сайте www.podpiska.pochta.ru (в розыгрыше не участвуют)

П4023



А. Каледин, К. Климов. Электробус 2023
 – Москва, 2023 - 220 с Тираж 1000 экз.

Эта книга является первым не только в России, но и в мире исследованием, которое посвящается электробусам. В ней рассмотрена история и тенденция развития этого вида транспорта. Приведена статистика эксплуатации по всем городам мира с указанием даты начала движения, типами зарядки, моделями подвижного состава.

Код: 01206

Размеры: 300x220x20 мм
Вес: 1180 г

Цена: 3750/3500*

Наши автобусы

Все по цене 2399 / 2299*

 Код: 07805	 Код: 07809	 Код: 07810	 Код: 07811	 Код: 07812	 Код: 07813	 Код: 07814	 Код: 07816	 Код: 07817	 Код: 07819
 Код: 07821	 Код: 07822	 Код: 07823	 Код: 07824	 Код: 07827	 Код: 07828	 Код: 07829	 Код: 07830	 Код: 07832	 Код: 07833
 Код: 07834	 Код: 07835	 Код: 07836	 Код: 07837	 Код: 07838	 Код: 07839	 Код: 07840	 Код: 07841	 Код: 07842	 Код: 07843
 Код: 07844	 Код: 07845	 Код: 07846	 Код: 07847	 Код: 07848	 Код: 07849	 Код: 07850	 Код: 07851	 Код: 07852	 Код: 07853
 Код: 07804	 Код: 07815	 Код: 07820	 Код: 07825	 Код: 07831	Код: 07801 Цена: 1550/1499*		 Код: 07801		

Спецвыпуски

 Код: 07861 Цена: 2499/2399*	 Код: 07862 Цена: 2499/2399*	 Код: 07863 Цена: 2499/2399*	 Код: 07864 Цена: 2499/2399*	 Код: 07865 Цена: 2499/2399*	 Код: 07866 Цена: 2499/2399*	 Код: 07867 Цена: 2499/2399*	 Код: 07868 Цена: 2499/2399*	 Код: 07869 Цена: 2499/2399*
------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------

ОФОРМЛЕНИЕ ЗАКАЗА

Выпишите коды и количество выбранных товаров

Отправьте заказ в редакцию

письмом по Почте: 107023, г. Москва, ул. Суворовская, д. 6, стр. 1 или e-mail: sub@rosb.ru

ВНИМАНИЕ!

Уважаемые читатели!

Ещё больше моделей вы сможете увидеть и заказать, если найдёте в социальной сети «ВКОНТАКТЕ» (VK.COM) наше сообщество «ТОВАРЫ ГРУЗОВИК ПРЕСС» или перейдёте по ссылке: https://vk.com/models_truckpress или наведёте камеру смартфона на **QR-код**



ЦЕНЫ В ГРУППЕ ВАС ПРИЯТНО УДИВЯТ!



НОВИНКИ НА ПОЛКУ

Цены указаны в рублях. Знаком* отмечены цены для членов дисконт-клуба.

1:43

IXO Models



LADA 2105 VFTS (1983), red flatblack
Код: CLC480
Цена: 2750/2600*

PETERBILT 359 (1973), Black/Red
Код: TR158
Цена: 3750/3600*

RENAULT Magnum AE 520 T1 (1994), Beige/Grey
Код: TR159
Цена: 3750/3600*

VOLVO F12 (1981), Black/Red/Silver
Код: TR160
Цена: 3750/3600*

WHITE WESTERN STAR 4864 (1970), Light Yellow
Код: TR161
Цена: 3750/3600*

IVECO TurboStar 190-42 (1984), Red
Код: TR162
Цена: 3750/3600*



IVECO TurboStar 190-42 (1984), Silver
Код: TR163
Цена: 3750/3600*



KENWORTH W900 Big Sleeper (1990), White/Green
Код: TR164
Цена: 3750/3600*



MACK Superliner Magnum (1985), White/Blue
Код: TR165
Цена: 3750/3600*



GMC General SBFA (1988), Silver
Код: TR166
Цена: 3750/3600*



PETERBILT 359 эвакуатор (1985), Green
Код: TTR31
Цена: 7750/7500*

SSM



Пескоразбрасыватель ПР-53(52) (1975) хаки/серый
Код: 06377
Цена: 4990/4850*

ЛУАЗ-37031 (52) (1975) беж
Код: 06376
Цена: 4990/4850*

Мусоровоз КО-413 (53) (1987) голубой/оранжевый
Код: 06378
Цена: 4990/4850*

Автокран КС-15625 (53) (1985) голубой/жёлтый
Код: 06379
Цена: 6190/5850*

КАМАЗ-65952 самосвал (2021) белый/синий
Код: 06380
Цена: 6190/5850*

Наши поезда (МОДИО)

1:87



АЧ2 + журнал №10
Код: NP010
Цена: 2299/2199*

Крытый вагон, модель 11-066 + журнал спецвыпуск №1
Код: NP101
Цена: 1599/1499*

Наши Автобусы



Киев-4 "Твердый середняк" журнал №54
Код: 07854
Цена: 2399/2299*

ЛАЗ-695 "В центре внимания" журнал №54
Код: 07854
Цена: 2399/2299*

Легендарные грузовики СССР



КрАЗ-6446 «Воплощение мощи» журнал №86
Код: 07786 Цена: 1599/1499*



ГАЗА-947 (ГАЗ-66) "Одинокий странник" журнал №87
Код: 07787 Цена: 1599/1499*



МАЗ-5432 опытный (1973) серый
Код: 219MP
Цена: 6250/5950*



VOLKSWAGEN Crafter Van, red
Код: 126B3
Цена: 1550/1450*

Автомобиль в деталях AVD



Автобус Куаз-985
Код: 4075A
Цена: 3550/3450*

САУ КСП-76
Код: 1618A
Цена: 2600/2450*

TATRA-147 DC-5 самосвал
Код: 1587A
Цена: 1950/1850*

ИКАРУС 620 бортовой
Код: 1630A
Цена: 3550/3450*

ЗИЛ-128А бортовой
Код: 1616A
Цена: 2950/2850*

Автомобиль 330279 «Тандем»
Код: 1621A
Цена: 2950/2850*

Ульяновский пикап 2315
Код: 1623A
Цена: 2350/2250*

Автомобиль Reliant Robin
Код: 1603A
Цена: 2350/2250*

ОФОРМЛЕНИЕ ЗАКАЗА

Выпишите коды и количество выбранных товаров

Отправьте заказ в редакцию

письмом по Почте: 107023, г. Москва, ул. Суворовская, д. 6, стр. 1
ИЛИ
e-mail: sub@rosb.ru



ВНИМАНИЕ!

Уважаемые читатели!

Заказать модели стало проще!
Позвоните или напишите сообщение в WhatsApp по номеру укажите выбранные товары

+7-980-437-72-27

COMVEX

ВАШ ПУТЬ К УСПЕХУ

Международная выставка
коммерческого транспорта
и технологий

28–31 мая 2024

Крокус Экспо, Москва



Разделы выставки:

- Грузовой транспорт
- Пассажирский автотранспорт
- Легкие коммерческие автомобили
- Прицепы, полуприцепы, надстройки
- Электротранспорт
- Автозапчасти и компоненты
- Телематика, IT и ПО
- Сервисные услуги



comvex.ru

Организатор



При поддержке

