



14	80% кузовных элементов нового IVEKO Daily разработаны «с чистого листа»	15	На излете своей конвейерной жизни Ducato пятого поколения отметил рекордными показателями	15	Общий объем выпуска грузовиков СП «Соллерс—Исузу» превысил 15-тысячную отметку
----	---	----	---	----	--

Мечта фантастов об автомобилях, движущихся без участия водителей, уверенно вступает в фазу практической реализации. Хотя почему-то думается, что лет через 15–20 нам будут казаться наивными видеоролики из YouTube с первыми поездками Google-мобилей. Примерно как нашим отцам, создававшим сверхзвуковую авиацию и космонавтику, в свое время наивными казались фильмы с первыми полетами аэропланов.

Оставайтесь на своих местах

— будущее здесь —

Если оценивать разработки мирового автопрома за последние 10–15 лет, то многочисленные системы помощи водителю заложили мощный фундамент для этого нового этапа развития коммерческого транспорта. Это, в частности, ABS — антиблокировочная система, которая выправляла ошибки при торможении в тяжелых дорожных условиях. Ее логическим продолжением стала ABA — интеллектуальная система торможения в критических ситуациях, умеющая отчасти подменять водителя. ESP — система курсовой устойчивости, способная исправлять ошибки водителя и препятствовать уходу в занос грузовика или автобуса на скользкой дороге. ACC — адаптивный круиз-контроль с функцией поддержания безопасной дистанции, причем здесь система сама может остановить автомобиль при критическом ее сокращении. Надо понимать, что это всего лишь были системы помощи, а по-сему окончательное решение в любых ситуациях и вся ответственность за него оставались за водителем. Отныне нам предлагается иной подход.

Mercedes-Benz Actros образца... 2025 года

Уверяю, я не ошибся. Ибо речь идет о седельном тягаче, появление которого на дорогах общего пользования (без любых ограничений), по мнению руководства концерна Daimler AG, чиновников ЕС и журналистов из 32 стран мира (в числе которых оказался ваш покорный слуга) ожидается через 11 лет. Понятно, что на нынешнем этапе речь идет о техническом обеспечении проекта, на основе которого произойдут серьезные изменения в транспортном законодательстве, включая Женевскую конвенцию. Так что, наверное, не совсем корректно задавать множество вопросов относительно пра-



Раньше водители автопоездов должны были иметь категорию «С+Е», в идеале «С+D+Е», на международных перевозках требовалось еще и минимальное знание английского языка; теперь еще потребуется и владение компьютером со статусом «уверенный пользователь». Найдём мы таких шоферов, как думаете?

ктической реализации данного транспортного решения, разве что пару для примера...

Юридическая ответственность. С системами помощи водителю все понятно. И есть понимание (возможно, мне просто по-

везло с учителями), что они не меняют законов физики, их возможности ограничены и в любом случае вся ответственность лежит на водителе. А здесь? Не могу отнести к системе помощи систему, которая способ-

на полностью подменить меня за рулем, значит, и юридическую ответственность за ошибочные действия в критических ситуациях следует разделять. Если утрировать, то в дальнейшем рейсе ошибка одного из во-

дителей не может служить причиной претензий к другому (его сменщику), особенно если он не управлял автомобилем, хотя и находился в кабине.

Дефицит квалифицированных водителей — это проблема не только ЕС, но и России. Просто навскидку могу перечислить ряд транспортных компаний хоть наших, хоть иностранных, где средний возраст водителей составляет 45–50 лет. При массовой реализации данного решения — движения автомобиля без водителя - не столкнемся ли мы с проблемой вымывания из автотранспортных предприятий квалифицированных водителей лишь потому, что они не готовы (и необучаемы по психологическим причинам) к работе с высокими технологиями? Дело в том, что это только кажется: нажал кнопку — и грузовик поехал сам. Все-таки нужно разбираться как минимум в настройках системы, корректировать ее в случае необходимости и уметь устранять ее мелкие сбои/ошибки.

Продолжать не буду, но еще раз подчеркну: в июне нынешнего года Daimler AG показал достойный образец (между прочим, полной массой 38 тонн), который вполне подходит для анализа, дискуссий, инновационных решений. И до 2025 года у нас времени достаточно...

ZF Innovation Truck образца 2014 года

«Инновационный грузовик», показанный компанией ZF Friedrichshafen AG, одним из ведущих мировых производителей компонентов, давно и серьезно представленным в России, разумеется, нельзя отнести к проекту «автомобиль, движущийся без участия водителя». Но без сомнений можно считать человека составной частью автомобиля, поскольку здесь управление машиной осуществляется водителем, который может находиться вне пределов кабины.

c14

КАМЕРА ЗАДНЕГО ВИДА

СИСТЕМА КОНТРОЛЯ ПОЛОСЫ ДВИЖЕНИЯ

СИСТЕМА РАСПОЗНАВАНИЯ ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ

МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ СИСТЕМА UCONNECT** С ГОЛОСОВЫМ УПРАВЛЕНИЕМ И СЕНСОРНЫМ ЭКРАНОМ

КОМПЛЕКСНАЯ СИСТЕМА КОНТРОЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ В ДВИЖЕНИИ TRACTION***

САМОЕ НИЗКОЕ ПОТРЕБЛЕНИЕ ТОПЛИВА В СВОЕМ КЛАССЕ (7,3 л / 100 км)

FIAT PROFESSIONAL И EXPO MILANO 2015

НОВЫЙ DUCATO. ИННОВАЦИИ ЗАВОДЯТ

НОВЫЙ DUCATO. ЕЩЕ ТЕХНОЛОГИЧНЕЕ. ЕЩЕ ЭФФЕКТИВНЕЕ. ЕЩЕ ПРИБЫЛЬНЕЕ.

НОВЫЙ DUCATO объединил в себе прогрессивные решения: совершенный дизайн, самый низкий расход топлива (7,3л / 100км), грузоподъемность до 1,9 т.

FIAT TOP ASSISTANCE

FIAT PROFESSIONAL

ГАРАНТИЯ 5 ЛЕТ*

WWW.FIATPROFESSIONAL.RU

Реклама.

Считай QR-код или набери номер горячей линии: 8 800 100 50 02 (звонок по России бесплатный)

* Состоит из двухлетней (без ограничения пробега) гарантии производителя, по истечении срока которой владелец транспортного средства наделяется правом безвозмездного трехлетнего (или до 150 000 км пробега) сервисного обслуживания на условиях бренда Фиат. Не является публичной офертой или информацией о конкретном товаре. Подробности у официальных дилеров Фиат.

** Юниконнект.

*** Трэкшн плус.

коммерческий транспорт

Звездный мусоровоз

Швабы вывели на рынок Mercedes-Benz Econic третьего поколения. Самый тиражный в Европе коммунальный автомобиль обзавелся двигателем класса «Евро-6». Конечно, объемы выпуска узкоспециализированной машины воображения не поражают — всего-то 1,5 тыс. в год. Тем не менее у других этот показатель еще меньше, и в своем сегменте западноевропейского рынка коммунальной автотехники, который оценивается примерно в 7 тыс. машин, Econic играет первую скрипку. Видимо, неспроста.

— тест-драйв —

Большинство мусоровозов, которые мы наблюдаем каждый день под окнами своих домов, имеют вполне тривиальную, устоявшуюся десятилетиями конструкцию. Это шасси обычного среднетоннажного или тяжелого грузовика, естественно, с механизмом отбора мощности и водруженным на раму специальным кузовом с задней загрузкой и плитой-прессом.

Представьте, сколько раз за смену водителю или подсобному рабочему приходится выходить и подниматься обратно в кабину, карабкаясь по высоким ступенькам, останавливаясь у каждого дома или даже подъезда для загрузки в чрево машины содержимого мусорных баков. Еще одна проблема — ограниченное место для парковки в заставленных машинами дворах. Как водителю мусоровоза припарковаться у подъезда так, чтобы и манипулятором на контейнер попасть, и открываемой дверью стоящую рядом иномарку не задеть? Вот и приходится тратить время на маневрирование или передвигать контейнеры вручную. По-



Mercedes-Benz Econic — представитель коммунальной haute couture

нятно, что это не лучшим образом сказывается на производительности труда.

Одним из пионеров, кому удалось создать мусоровоз новой компоновки и при этом придать ему элегантность, была немецкая компания Georg, продемонстрировавшая опытный образец мусоровоза Shuttle. К космическим челнокам машина никакого отношения не имела, зато отличалась необычной конструкцией: низкая рама с вынесенной вперед кабиной и оригинальный съемный кузов с передней загрузкой, куда «броском через голову» опрокидывались контейнеры. По мере наполнения кузова менялись — отсюда и название «челнок». Идеи, заложенные в Shuttle, подхватила небольшая голландская фирма Ginaf, выпускающая ежегодно несколько сотен грузовиков специального назначения на базе DAF. Речь, в част-

ности, о модели 2121, которая в зависимости от модификации оснащалась либо модернизированной кабиной от DAF 45, либо высокой кабиной автобусного типа с гигантским панорамным стеклом и стеклянной боковой дверью, облегчающими маневрирование в каменных джунглях. Вслед за европейскими «карликами» мусоровозами haute couture заинтересовались и гиганты вроде Daimler AG.

Впервые Econic предстал перед широкой публикой в виде полноразмерного макета кабины на выставке технологий и переработки отходов Entsorga-1996 в Кельне. Проект, получивший внутривоздской индекс E 2000, через пару лет довели до серийного производства. Основная особенность машины — оригинальная каркасно-панельная алюминиевая кабина автобусного типа с панорамным ветровым стеклом и двусторончатой боковой дверью на пневмоприводе, обеспечивающими вкупе с внешними зеркалами внешнего вида великолеп-

ный круговой обзор. В передней части высота рамы снижена, двигатель сдвинут назад, в результате чего кабину удалось посадить максимально низко. При комплектации стандартными шинами единственная ступенька на входе возвышается над дорогой всего на 450 мм. Кабина выпускается в двух версиях: высокая и низкая. В первой даже высокий человек может стоять в полный рост — ее внутренняя высота 1935 мм. К слову, каркас кабины Econic третьего поколения остался прежним. В экстерьере изменилось разве что оформление передка. Другое дело, что применение евро-шестых моторов потребовало уделить повышенное внимание системе охлаждения. Из-за увеличения в размерах радиатора кожух моторного отсека стал двухступенчатым. Эту новацию оценили разве что пассажиры Econic, которым теперь удобно ставить на него ноги. А еще один, дополнительный радиатор системы охлаждения вообще пришлось вынести

на внешнюю, левую сторону рамы! А вот это конструктивное решение уже вызвало критику со стороны производителей надстроек, однако создатели машины обещают найти для радиатора иное место, не мешающее установке навесного оборудования.

Если кабина у Econic оригинальная, то остальные узлы и агрегаты, в том числе рама, оси, двигатель, для снижения себестоимости унифицированы с другими моделями грузовых Mercedes, в частности Actros. Двигатель и сопутствующая навеска, ради которых пришлось пойти на заметную перекомпоновку конструкции, именуются OM 936. Ими же комплектуются развозные Atego, Antos и строительный Agocs. Эта рядная «шестерка» объемом 7,7 л доступна для коммунальной машины в двух вариантах мощности — 299 л. с. (1200 Нм) и 354 л. с. (1400 Нм). В качестве стандартной коробки передач фигурирует шестиступенчатая АКП Allison. В арсенале мерседесовского коммунальщика есть еще и газовый мотор. С 2002 года Econic NGT разошелся тиражом около 1400 единиц. Новую версию газового двигателя на метане обещают представить весной 2015-го.

Львиная доля Econic трудится в коммунальной отрасли, но все же далеко не все машины этого семейства окрашены в ярко-оранжевый цвет. Econic востребован пожарными и аэродромными службами наземного обеспечения полетов, а некоторые транспортные компании используют его даже в качестве развозного фургона, автоцистерны или седельного тягача. Иными словами, несмотря на узкую специализацию, это довольно обширное семейство автомобилей полной массой от 18 до 32 тонн, куда входят модели с колесными формулами 4x2, 6x2, 6x4 и 8x4.

Место рождения коммунального автомобиля, как и других грузовиков с трехлучевой звездой, — головной завод Daimler Trucks в Верте. Но не основное производство, а квартирующее по соседству с ним отделение Mercedes-Benz Special Trucks (MBST). Здесь на одной с ним нитке конвейера собирают также легендарные Unimog и капотные вездеходы Zetros. Кроме того, в компетенцию MBST входят поставка шасси для бронированных автомобилей, которые делают сторонние фирмы. Общие объемы производства всех моделей относительно невелики — 3–6 тыс. единиц. Что касается Econic, то с начала выпуска свет увидело в общей сложности около 13,5 тыс. автомобилей всех поколений.

Александр Солнцев, главный редактор журнала «Комтранс»

Iveco Daily: три поколения и восемь рестайлингов

— тест-драйв —

Iveco вывела на рынок Daily нового поколения. От своих предшественников малотоннажник унаследовал проверенную временем лонжеронную конструкцию рамы и классический задний привод.

Зато 80% кузовных элементов нового Daily разработаны, что называется, с чистого листа. Очевидно, это обстоятельство и послужило поводом представить новинку как машину третьего поколения. От себя добавим — всего лишь третьего, учитывая почтенный возраст Daily, ведь начало его разработки датируется 1973 годом, а появление малотоннажников первого поколения — 1978-м. Кстати, с тех пор общий тираж одноименных автомобилей превысил 2,6 млн единиц. Второе поколение явили миру в 1999-м, стало быть, все остальные изменения начинки и внешности классифицируются в летописи ивековского бестселлера всего лишь как рестайлинги, коих насчитывается восемь. В том числе и тот, 2006 года, за который отвечала знаменитая студия «Италидаизайн» маэстро Джуджаро. Именно ей своим внешним видом обязаны лупоглазые Daily текущего модельного ряда.

На сей раз обошлось без привлечения звездных имен, и, надо признать, Daily нового поколения это пошло только на пользу. При определенной доли фантазии в оформлении его передка, где доминирует ломаная полоса с имплантированными в нее фарами с хищным разрезом, можно усмотреть даже определенное стилистическое сходство с последними моделями Range Rover. В свою очередь, рамная конструкция, отличающая Daily от европейских одноклассников с несущим кузовом, позволила похвастать несколькими рекордными показателями в классе. Речь, в частности, о грузоподъемности шасси, равной 4,7 тонны при полной массе 7 тонн и кузове объемом 19,6 куб. м. Кроме того, в списке рекордов лучший в классе радиус поворота (10,5 м), а также самый мощный двигатель — трехлитровый дизель Sofim выдает 205 л. с. (литровая мощность — 68,3 л. с./л!) и 470 Нм крутящего момента.

Если верить данным пресс-релиза, общее количество заводских исполнений малотоннажника зашкаливает за 8 тыс. различных ком-



Многоликий Daily — бортовой грузовичок и цельнометаллический фургон

плектаций. Автомобиль представлен в разных весовых категориях полной массой от 3,3 до 7 тонн (ранее 2,8–6,5 тонны). Выбор моделей и модификаций с разной комплектацией весьма обширен — бортовой грузовик, шасси, фургон, комби, автобус. Несколько вариантов колесной базы: от 3000 до 4750 мм для шасси, от 3000 до 4100 мм (ранее от 3000 до 3950 мм) для фургонов. Причем новая колесная база — 3520 и 4100 мм — позволила уменьшить задний свес, не меняя внешних размеров и размеров грузовой платформы. Длина кузова — 2510–6190 мм (шасси), полезный объем кузова фургона — 7,3–19,6 куб. м (ранее 7–7 куб. м), внутренняя высота — 1545 мм, 1900 мм и 2100 мм.

На выбор два двигателя в девяти вариантах исполнения. Имеются в виду моторы Sofim объемом 2,3 и 3 л. С 2,3-литрового мотора («Евро-5+») снимают 106 л. с. (270 Нм), 126 л. с. (320 Нм) и 146 л. с. (350 Нм). Трехлитровый дизель в исполнении «Евро-5+» выдает 146 л. с. (350 Нм), 170 л. с. (430 Нм) и 205 л. с. (470 Нм). Кроме того, этот же мотор представлен и в исполнении «Евро-6» (146 и 170 л. с. в дизельной версии и 136 л. с. на метане). Стандарт «Евро-5+» достигается при помощи системы рециркуляции отработавших газов, а в евро-шестом исполнении к ней добавляется мочевиновая технология SCR. Двигатели агрегируются либо с механическими КПЗФ, либо с роботизированной шестиступенчатой коробкой передач AGile в качестве опции.

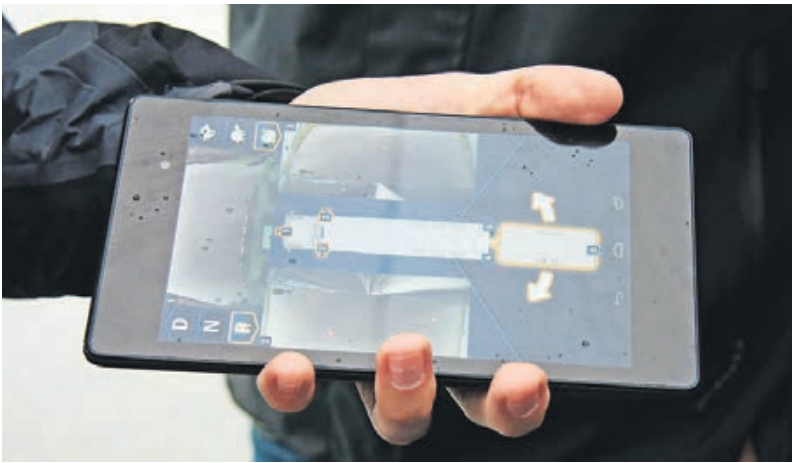
Помимо большинства кузовных элементов ревизии подверглась и подвеска Daily, независимая спереди и зависимая задняя. Для тяжелых версий (полной массой более 3,5 тонны) применяется передняя двухрычажная QUAD-TOR с продольными торсионами, выдерживающая нагрузку до 2500 кг. В качестве абсолютной новинки выступает QUAD-LEAF, облегченная на 40 кг по сравнению с предшествующей конструкцией, двухрычажная передняя подвеска с поперечной листовой рессорой в качестве упругого элемента. В числе ее достоинств оптимизированная кинематика перемещения колеса и, как следствие, лучшая управляемость, выросшая на 100 кг (до 1900 кг) нагрузка на ось, увеличенный клиренс (со 130 до 175 мм) и угол поворота колеса (+5°). Что касается задней подвески, то на автомобилях с односкатным задним мостом она также претерпела некоторые изменения в геометрии с целью уменьшения избыточной поворачиваемости, снижения высоты платформы (на 55 мм) и собственной массы автомобиля (на 8 кг).

Производство нового Daily стартовало на головном заводе в Сузаре (Италия). В процессе подготовки производства машин нового поколения в его модернизацию были инвестированы значительные суммы, в частности порядка €70 млн в сварочный комплекс и €100 млн в сборочные линии, общий объем инвестиций в проект Daily третьего поколения оценивается в \$700 млн. Производственные мощности позволяют выпускать 90 тыс. автомобилей в год.

У завода 268 поставщиков комплектующих, в том числе 197, или 73%, из Италии. Далее следуют Германия (22 поставщика), Франция (21), Испания (14)... Логистика выстроена таким образом, что время поставки 81% комплектующих не превышает четырех часов. А всего комплектующих, необходимых для сборки Daily, насчитывается 8578. В структуре производства преобладают шасси с одно- и двухрядными кабинами. На их долю приходится 65% выпуска, оставшиеся 35% — фургоны и автобусы особо малого и малого классов (данные 2012 года). Среди крупнейших европейских импортеров Daily значатся Германия (18%) и Франция (11%). В родной Италии остается 16% выпуска.

Александр Солнцев, главный редактор журнала «Комтранс»

Оставайтесь на своих местах



— будущее здесь —

Предпосылками для разработки этого транспортного решения стали рост объемов перевозок грузовым транспортом, увеличение срока ожидания на грузовых терминалах, проблемы с безопасным маневрированием в стесненных условиях. Эта ситуация в ЕС может осложниться при реализации проекта Eucosombi — с появлением комбинированных автопоездов длиной до 25 м, разработанных в рамках Европейской модульной системы. Появления подобных автопоездов у нас я бы тоже не стал исключать, если припомнить проект «Шелковый путь XXI века», который должен связать Китай и Европу, а его «северный маршрут», проходящий через Россию и Казахстан, по оценкам экспертов, не лишен экономической привлекательности.

Не буду подробно описывать технические особенности агрегатной базы грузовика, лишь поясню общие принципы его использования. Основное здесь то, что управление маневрами осуществляется с планшетного компьютера. Таким образом, можно полностью контролировать ситуацию вокруг машины (особенно когда она движется задним ходом) и обеспечить максимальный уровень безопасности для окружающих.

Устанавливаемое на планшет приложение позволяет задавать скорость 4,2 или 1 км/ч при движении вперед, а при движении назад — 2,1 или 0,5 км/ч, а также получать информацию о машине. При этом грузовик движется, используя только электропривод, с минимальным уровнем шума и нулевым уровнем вредных выбросов. Теоретически запаса хода на аккумуляторах хватает

Для маневрирования в стесненных условиях появился новый инструмент — обычный планшетный компьютер...

на десять полных маневров, связанных с подъездом к погрузо-разгрузочной площадке терминала.

Канал беспроводной связи использует технологию Bluetooth-Low-Energy (BLE) с дальностью действия до 25 м, датчики могут располагаться как на задней стенке кабины, так и на каждом из четырех углов прицепа и полуприцепа. BLE — это один из протоколов Bluetooth 4.0 (2010 год), он отличается высокой безопасностью и надежностью связи и низким энергопотреблением при работе. Поддерживается смартфонами, начиная с iPhone 4S, и планшетами, начиная с iPad 3, а также альтернативными решениями от Google, начиная с использующих версию Android 4.3 и Microsoft (Windows Phone 8.1). Одним словом, водитель суперкомпьютер не нужен, хотя экран размером не менее 7 дюймов по диагонали, думается, должен быть.

Управление с планшета предельно простое. На экране схема грузовика, совмещенная с картинками бортовых видеокамер. Приложили палец к экранной кнопке («D», «N», «R») — машина начала движение вперед или назад, потянули в сторону (экранные кнопки-стрелки) — начинается поворот. Сняли палец — машина останавливается. Дополнительные видеокамеры контролируют ситуацию вокруг грузовика, так что бегать кругами вокруг машины не нужно. Впрочем, например, в случае сильного дождя или отрицательной температуры за бортом водитель может оставаться в кабине и проделывать все с тем же успехом.

Алексей Самойлов, обозреватель журнала «Комтранс»

коммерческий транспорт

Isuzu здесь и там

Общий объем выпуска грузовиков СП «Соллерс—Исузу» превысил 15-тысячную отметку. На фоне падения в 21% производства коммерческих автомобилей в РФ в первой половине года, по данным ОАО «АСМ-холдинг», результаты российско-японского СП выглядят просто блестяще. По сравнению с аналогичным периодом 2013 года выпуск увеличился в 3,7 раза и составил 1025 единиц. Если так пойдет и дальше, то у совместного предприятия есть все шансы с лихвой перекрыть итоговый результат 2013 года, когда в общей сложности было реализовано 1,7 тыс. грузовиков. Впрочем, конкретные планы уже оглашены: в 2014-м СП рассчитывает собрать 2750 единиц, в том числе 2340 шасси серии Elf (N-серия) и 204 шасси серии Forward (F-серия). В их число вошел и юбилейный 15-тысячный Isuzu Elf, собранный в РФ.

— тест-драйв —

Elf — икона и бестселлер Isuzu Motors в одном лице. Одноименный малотоннажник первого поколения с еще бензиновым двигателем появился на свет в сентябре 1959 года и считается первым японским грузовиком бескапотной компоновки. Ныне с конвейера сходят Elf уже шестого поколения, а общий тираж автомобилей этой модели давно превысил 5 млн единиц.

Начало официального сотрудничества Sollers и Isuzu датируется февралем 2006 года, когда стороны подписали соответствующее соглашение. Сборка Elf по технологии SKD стартовала на площадке Ульяновского автозавода в июле того же года. Собственно, СП было образовано в августе 2007 года. В 2008-м производство перебазирували в Елабугу, а летом 2012-го вернули на «историческую родину», где и поныне собирают Elf, но уже по технологии CKD, грузоподъемностью от 1,5 до 6,5 тонны (полная масса, соответственно, 3,5–9 тонн). Сборочные комплекты доставляют морем из Йокогамы в Санкт-Петербург, а затем на родину Ильича. В Ульяновске освоены сварка и окраска кабин с катафорезным грунтованием, в данном случае задействован недавно смонтированный на УАЗе окрасочный комплекс Eisenman. В четвертом квартале СП планирует заняться также сборкой среднетоннажников серии Forward полной массой 12 и 18 тонн (грузоподъемность от 8 до 12,5 тонны). К слову, в летописи СП значится и короткий эпизод (в 2007-м) поставки в РФ тяжелых грузовиков Isuzu Giga (C и E-серии).

Нынешняя проектная мощность ульяновской площадки «Соллерс—Исузу» — 5 тыс. автомобилей в год, которую при наличии спроса можно и увеличить, благо площадка складирования машинокомплектов занимает 3 тыс. кв. м, а склад готовой продукции — 6760 кв. м. Штат сотрудников — 250 человек. С продукции СП работает порядка 35 кузовщиков, по нему надстройки на шасси Isuzu



Кроме грузовиков японская компания выпускает еще и обширную линейку индустриальных двигателей

можно встретить самые разнообразные: от бортовых платформ и фургонов до двухуровневых эвакуаторов, цистерн и мусоровозов. Формально «Соллерс—Исузу» заявляет о достигнутом уровне локализации производства в 36%, однако на практике имеет место, увы, и обратный процесс, связанный с низкими качеством или потребительскими свойствами отечественных комплектующих. Так, например, в Ульяновске отказались от шин и АКБ российского производства в пользу продукции Continental, Bridgestone и Bosch.

К концу года общее количество дилерских центров СП в РФ и Белоруссии планируется довести до 60, а в 2016-м — увеличить их численность до 70. В Ульяновске не скрывают своих амбициозных планов стать лидером российского рынка в сегменте автомобилей полной массой 6–12 тонн среди импортеров.

Вероятно, самым урожайным в истории «Соллерс—Исузу» стал предкризисный 2008-й, когда было собрано 4413 автомобилей. Впрочем, на фоне общих объемов производства материнской компании эти цифры, мягко говоря, не впечатляют, ведь Isuzu Motors считается одним из крупнейших в мире производителей коммерческих авто. В графе «объем выпуска» за 2013 финансовый год фигурирует 690 тыс. автомобилей, кроме того, японская компания выпускает еще обширную линейку индустриальных двигателей, начиная от двухцилиндровых рабочим объемом 0,5 л и до 15,7-литровых рядных «шестерок». Справедливости ради надо пояснить, что в общем объеме выпуска Isuzu доля собственно грузовиков относительно невелика. Львиная доля производства приходится на пикапы D-MAX и внедорожники на их базе MU-7, а также SUV Panther, которые к коммерческим автомобилям можно причислить с известной натяжкой. Помимо заводов в Японии (два моторных завода — Tochigi и Hokkaido, сборочный

Fujisawa плюс «автобусное» СП J-Bus с HINO Motors) в активе Isuzu Motors числится еще 30 сборочных заводов за пределами Японских островов. Введенный в строй в 1961 году головной завод Fujisawa занимает территорию 1,1 млн кв. м, на которой можно было бы разместить 30 футбольных полей. Предприятие полного цикла со штамповкой, сваркой, окраской и сборкой, выпускает грузовики всех трех модельных серий, а также трехлитровые дизельные двигатели 4JJ1. Кроме того, здесь собирают коробки передач и ведущие мосты. Средний возраст работников — 41 год, стаж работы — 18 лет 6 месяцев! В 2013-м предприятие отчиталось о 146 тыс. выпущенных грузовиков, план на нынешний — 157 тыс.

Кстати, на родине в Стране восходящего солнца в 2013-м осело лишь 62 тыс. Isuzu, остальные были экспортированы как в виде готовых автомобилей, так и сборочных комплектов (SKD и CKD).

Александр Солнцев, главный редактор журнала «Комтранс»

«На рынке не хватает компаний с собственными складами и транспортом»

— мнение —

Рынок коммерческого транспорта и логистики переживает тяжелые времена. Однако есть компании, которые не просто держатся на плаву, но и строят собственные логистические центры, расширяют автопарки. Давайте разбираться, как им это удается.

За все то время, которое я занимаюсь логистикой, достаточно хорошо изучил ситуацию на рынке логистических услуг, хорошо понимаю, как это устроено, и детально в этом разбираюсь, знаю отчетливо, какой уровень сервиса рынок может предложить клиенту. Я профессионально занимаюсь логистикой уже около 14 лет — это и складская логистика, и транспортная логистика, и производство. Серьезный опыт получил, работая в X5 Retail Group. Мне посчастливилось работать с Хасисом Львом Ароновичем, хочу сказать ему огромное спасибо за тот огромный позитивный опыт, который приобрел, работая с ним, поистине это уникальный человек. Работая в X5, я возглавлял дирекцию по управлению цепочками поставок. Уже тогда я задумывался о создании компании, которая могла бы дать в этом секторе адекватный уровень сервиса за разумные деньги. Однако пока работал в X5, времени на реализацию своих идей не было.

К реализации своих планов по созданию логистической компании я подошел ближе к концу 2011 года. Мы с моими партнерами решили учредить транспортную компанию ТК7. Создавая компанию, мы сознательно сфокусировались на перевозках в тентованных и изотермических полуприцепах, рефами решили заниматься как побочным направлением. На сегодняшний день собственный автопарк составляет 96% от общего парка, находящегося в нашем управлении. Время показало, что наш выбор в пользу тентованного и изотермического транспорта был верен. Судите сами: после ввода санкций в отношении РФ на рынке перевозок в основном пострадали компании, которые работали на машинах с рефрижераторами. Большая часть перевозок осуществлялась из Европы, это были овощи, фрукты, молочная продукция, рыба — словом, скоропортящаяся продукция. В настоящее время цены на перевозки демпингуют, чтобы удержаться на плаву.

Что же касается бизнеса нашей компании, он не пострадал — напротив, мы видим рост наших объемов и смотрим в будущее с оптимизмом. В настоящее время наш автопарк полностью загружен, по показателю обратных грузок мы не опускаемся ниже 93%, при этом у нас есть излишек заявок, который мы отдаем нашим компаниям-партнерам, и эта часть заявок стабильно растет. Видя этот стабильный рост, мы приняли решение об увеличении собственного автопарка.

В результате в июне этого года ТК7 заключила контракт на приобретение 200 тягачей DAF и 200 прицепов Kogel. На сегодняшний день это самая крупная сделка по покупке автотягачей в России, и мы откровенно гордимся этим. Данный контракт рассчитан на два года, и первые 30 машин мы получаем уже в сентябре.

Компания DAF предоставила нам хорошие условия по ценам, которые серьезно отличаются от рыночных. В наших планах развивать взаимовыгодное партнерство с DAF, если все будет идти так, как мы наметили, мы будем готовы стать официальным дилером DAF.

Если подвести итог, то в сухом остатке мы имеем то, что наш с партнерами транспортный бизнес успешный, стабильный и растущий. Однако мы не останавливаемся и кроме бизнеса транспортного намерены заниматься оказанием услуг 3PL. Нам это нужно для того, чтобы предоставить клиенту полный спектр логистических услуг, включая в том числе и перевозку, и складскую обработку. Это еще одна наша идея, к реализации которой мы приступаем осенью этого года.

Все то время, пока мы прорабатывали этот проект, мы отмечали, что на логистическом рынке не хватает компаний, располагающих собственными складскими мощностями и транспортом. Логистические услуги у нас в принципе оказываются по частям. Кто-то занимается только транспортом, кто-то — только складскими услугами, кто-то, не имея собственного транспорта и своих складских мощностей, привлекая сторонние компании, занимается и тем и другим. В результате качество страдает.

3PL-услуги в нормальном их понимании на рынке логистики сегодня могут предоставить не так много компаний, и в основном это компании нероссийские. Качество 3PL также оставляет желать лучшего, а цены не всегда разумные и адекватные уровню оказываемого сервиса. В этой ситуации у потенциального клиента сейчас выбора практически нет, и он становится потребителем услуги не самого высокого качества. Принимая во внимание эти факторы, мы и решили приступить к реализации проекта в области складской недвижимости. На первом этапе мы планируем строительство двух логистических центров класса А общей площадью более 250 тыс. кв. м, и это будут качественные складские площади с различными температурными режимами, находящиеся в непосредственной близости к Москве и расположенные на наименее загруженных автомагистралях.

После того как мы запустим собственные складские комплексы, мы сможем предоставить клиенту комплексную услугу должного качества за разумные деньги, следовательно, наши возможности станут шире.

Дмитрий Ишевский, учредитель компании ТК7

Fiat отчеканил новый Ducato

— тест-драйв —

На крупнейшем в мире «грузовом» заводе Sevel в Валь-ди-Сангро началось производство малотоннажника Fiat Ducato шестого поколения (X290). Конвейерную ленту он традиционно делит с братьями-близнецами Peugeot Boxer и Citroen Jumper.

Общие инвестиции Fiat и P.S.A. (Peugeot Societe Anonyme) в разработку и постановку на производство машин шестого поколения, которые длились пять лет, составили €700 млн. Однако вряд ли партнеры участвовали в реализации проекта равными долями. Сдается, что итальянская сторона вложила в разработку малотоннажника больше средств, нежели французская. Отсюда и некоторые конструктивные отличия итальянского варианта, в частности лучшая в классе грузоподъемность, не говоря уже об использовании разных двигателей. Да и объемы выпуска Ducato превосходят суммарные у P.S.A.

Кардинально отличается и структура выпуска. Например, доля шасси в производственной программе Ducato пятого поколения (X250) превышала 40%. Благодаря лучшему в классе показателями грузоподъемности и нагрузки на ось дукатовская платформа пользуется неизменной популярностью у разного рода кузовщиков, изготовителей надстроек и кемперостроителей. Скажем, в странах ЕС в сегменте моторхоузов Ducato принадлежит более 70% рынка. Недаром в перечне его основных рынков сбыта на первом месте Германия, где кемперы пользуются большим спросом, а родной итальянский рынок — только на втором. В то время как у французской парочки Peugeot Boxer/Citroen Jumper структура выпуска выглядит совсем иначе: практически три четверти производства приходится на долю цельнометаллических фургонов. Сдается, что и у машин шестого поколения эти пропорции сохранятся.



FIAT Ducato шестого поколения получил внутризаводской индекс X290

На излете своей конвейерной жизни Ducato пятого поколения отметился рекордными показателями. По объему выпуска (133 тыс. единиц в 2013 году) он значительно опережает других коммерсантов Fiat Professional. Скажем, идущий на втором месте «каблучок» Fiat Doblo (76,3 тыс. единиц) отстает от него почти вдвое. И если в прошлом году Ducato мог похвастать 19-процентной долей на рынке европейских LCV полной массой до 4 тонн, притом что общая доля Fiat Professional в этом сегменте составляла 11,6%, то в первом квартале нынешнего она выросла до 20,1%! Это лучший показатель за последние восемь лет, то есть с тех пор, как машины семейства X250 встали на производство. Весьма неплохой результат

был зафиксирован и по итогам прошлых лет продаж в РФ. Среди одноклассников Ducato занял почетное третье место (5876 единиц), пропустив вперед только Peugeot Boxer (5903 единицы) и Ford Transit (13 077 единиц). С учетом того что сборка Transit налажена в Елабуге (и связанными с этим предпочтениями), тягаться с ним кому-то из простых импортеров вряд ли под силу. Аналогичная ситуация наблюдалась, кстати, во времена партнерства Fiat и «Соллерс», когда в той же Елабуге собирали Ducato четвертого поколения (X244); по объему продаж он тогда уступал лишь «Газели» да ульяновским «буханкам» с «головастиками».

Впрочем, вернемся к новому Ducato. Создатели малотоннажника утверждают, что, используя «различные варианты кузова, двигателя и прочих механических агрегатов», можно скомпоновать около 10 тыс.



Компоновку передней панели отличает продуманная эргономика

модификаций грузовых фургонов и пассажирских микроавтобусов, а также шасси для установки различных кузовов! Не будем ловить их на слове, но модельная гамма Ducato и впрямь весьма обширна. Например, линейка фургонов состоит из восьми версий вместимостью от 8 до 17 куб. м. Грузовой отсек отличается квадратной формой с максимальным на рынке расстоянием между колесными арками (1,42 м), а также лучшими в сегменте внутренними размерами и удобством доступа. Попутно перед конструкторами стояла задача увеличить прочность кузова на 50% по сравнению с машинами пятого поколения. Для этого пришлось усилить ключевые точки кузова и проемы дверей, а также переработать петли, ролики для сдвижных дверей, ограничители и дверные уплотнители. При этом удалось компенсировать увеличение массы и даже снизить снаряженную массу автомобиля на 20 кг (для версии шасси).

Кроме того, новинка предлагается в четырех вариантах по длине и трех вариантах по высоте в фургонном исполнении, а также в шести вариантах по длине в исполнении ша-си-кабина и шасси-торпедо. Плюс к тому модельный ряд пополнится новыми версиями. Речь о шасси с длиной колесной ба-

зы 4,3 тыс. мм, грузопассажирском фургоне с кабиной на семь мест и самосвале с трехсторонней разгрузкой.

С точки зрения механики в новой модели Ducato сохранили передний привод, переднюю подвеску на стойках McPherson и заднюю зависимую подвеску на листовых рессорах. Однако верхнюю часть стоек и уплотнения передней подвески переработали, чтобы предотвратить проникновение воды, снизить уровень шума и увеличить срок службы. К слову, задняя подвеска предлагается в семи вариантах исполнения — от стандартной версии Comfort до конструкции на пневмобаллонах. В качестве опции фигурирует также задняя подвеска из композитного материала. По своим характеристикам она ни в чем не уступает обычной подвеске, но легче последней на 15 кг. В целом нагрузку на подвеску удалось поднять на 100 кг. И ныне полная масса Ducato составляет 4400 кг для кемперов и 4250 кг для версии Maxi. При этом нагрузка на переднюю ось достигает 2100 кг, а на заднюю — 2500 кг.

Весьма внушительно выглядит и гамма силовых агрегатов, предлагаемых для нового Ducato. Линейка моторов представлена дизелями семейства MultiJet объемом 2, 2,3 и 3 л. Особняком стоит перспективный трехлитровый метановый агрегат мощностью 140 л. с., отвечающий нормам «Евро-6». Двухлитровые моторы комплектуют с пятиступенчатой МКП, остальные — с шестиступенчатой механической или роботизированной коробкой Comfort-Matic. Впрочем, для российских покупателей Ducato выбор, увы, невелик: альтернативы 130-сильному MultiJet объемом 2,3 л в паре с шестиступенчатой МКП для машин, предназначенных для рынка РФ, нет.

Александр Солнцев, главный редактор журнала «Комтранс»

Mercedes-Benz Sprinter Classic. Benefit и Benefit Plus*

Классическая выгода

990 000 руб.**



Подробнее по телефону 8 800 200 02 06
или на сайте www.mercedes-benz.ru

*Бенефит. Фургон со средней колесной базой.
Бенефит Плюс. Фургон с удлиненной колесной базой.
**Вкл. НДС. Born to run - Всегда в движении.
Предложение распространяется только на фургоны
Sprinter Classic и ограничено количеством автомобилей.



Mercedes-Benz
Vans. Born to run.