БИЗНЕС | ТЕХНИКА | ТЕНДЕНЦИИ №2 (31)/2010 WWW.SCANIA.RU

#2

SCANIA по-русски

Раритет

СВОЯ ФИЛОСОФИЯ

Страница 24

КОРОЛЬ ПУСТЫНИ

Страница 44

СОДЕРЖАНИЕ

Scania по-русски No 2

4 Раритет
Не каждый день можно встретить в России шведский грузовик 60-х годов, да еще с местными номерами. Откуда взялась эта «скамейка», выезжающая на перекресток северного участка подмосковной бетонки?

10 Внутренняя Ре/Эволюция
Грузовик Scania в ретроспективе: начиная с 1950-х годов до удивительных технологий, которые ждут ее в будущем

14 Самый, самый
В начале июня в окрестностях Трира проходил тест-драйв автомобилей с самым мощным двигателем V8 730 л.с. Какую оценку дали российские журналисты?

20 Улучши свой результат!
«Умная» система Scania Driver Support поможет сэкономить топливо и получить полезные навыки вождения грузовика

24 Своя философия
Тщательное исследование журналиста-эксперта основных преимуществ мусоровоза Scania, полученных на практике

30 Драгоценный груз
Перевозка произведений искусства – «тонкая» работа. Кому доверили доставку картин Леонардо да Винчи…

32 Скания по-русски
Самосвал Scania P420, собранный в России, и скандинавский собрат. Есть ли отличия?

36 Символ Лондона станет еще надежнее
Двухэтажные красные автобусы Scania курсируют по Лондону, сохраняя дух его традиций и отлично справляясь с напряженным трафиком

40 Время вести разведку
Выгодное предложение для горнодобывающей промышленности – универсальный самосвал

44 Король пустыни
Почти две недели участникам Africa Eco Race 2010 предстояло преодолевать камни, высокие скалы, огромные дюны, перепады температур до 40 градусов. Кто выдержал эти испытания и пришел первым?

10

14

30

36

Scania по-русски

Scania по-русски – журнал о бизнесе, технике и тенденциях для профессионалов транспортного дела и логистики.

Издатель
ООО «Скания-Русь»

Телефон +7 (495) 787 50 00
E-mail pr@scania.ru
Факс +7 (495) 787 50 02

www.scania.ru

Главный редактор
Анастасия Кондрацкая, e-mail: Anastasia.Kondratskaya@scania.ru

Редакционная коллегия
Сергей Качугин, Сергей Котов, Ольга Кривоногова, Антонина Колтакова
Мария Демина

Выпускающее агентство
Trust Media

Вы можете получать «Scania по-русски» по почте, а также подписаться на рассылку в PDF-формате на свой электронный адрес.

Чтобы оформить подписку, вы можете позвонить по телефону +7 (495) 787-5000 или написать на электронный адрес: pr@scania.ru

По вопросам размещения рекламы обращаться в отдел маркетинга «Скания-Русь»

Телефон горячей линии Scania: 8 800 505 55 00 (бесплатно)

SCANIA

Все права защищены. Частичное или полное перепечатывание материалов возможно только со ссылкой на компанию «Скания-Русь». Издатель не несет ответственности за добровольно предоставленные материалы и фотографии для публикации. Мнения, высказанные в статьях, не всегда совпадают с позицией компании «Скания-Русь». Это издание выпускается для информационных целей. Издатель не несет ответственности за нанесение прямого или косвенного ущерба в случае использования информации, доступной в этом издании.

“Scania отмечает 100 лет с момента поставки первого грузового автомобиля в Россию”.

Ханс Тарделль, Генеральный директор ООО «Скания-Русь»

Двигаясь вперед...

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

По истечении восьми месяцев 2010 года можно с уверенностью сказать, что ситуация на рынке меняется в лучшую сторону. Продажи постепенно растут, увеличивается число заказов на грузовую и автобусную технику. По сравнению с прошлым годом рост продаж составляет примерно 30 %. Причем спрос распространяется на все виды грузовых автомобилей, в том числе и на технику специального назначения.

Двигаясь вперед, Scania расширяет свое присутствие на российском рынке и объявляет об официальном открытии завода Scania в Санкт-Петербурге осенью этого года. Первый автомобиль – комплектный самосвал Scania сошел с конвейера еще весной этого года и был представлен на выставке «Комтранс–2010».

Кроме того, в этом году мы отмечаем знаменательное событие – 100 лет с момента поставки первого грузового автомобиля Scania в Россию. По историческим данным первый экспортный грузовой автомобиль Scania был приобретен Россией в ноябре 1910 года для ремонта трамвайных электрических сетей. Специально по этому случаю мы связались с владельцем одного из самых старых автомобилей Scania в России, чтобы он поделился с читателями своей историей. На страницах этого номера вы прочтете интересный материал о том, как эволюционировала Scania за последние 50 лет, узнаете, как работает система поддержки водителя Scania Driver Support и почему именно Scania доверили перевозить картины Леонардо да Винчи.

ХАНС ТАРДЕЛЛЬ,
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «СКАНИЯ-РУСЬ»

РАРИТЕТ

Согласитесь, не каждый день можно встретить в России шведский грузовик 60-х годов, да еще с местными номерами. И не вросший в землю на околице села, а исправный, готовый хоть сейчас отправиться в дальний рейс. У нас и ГАЗов-ЗИЛов той поры почти не осталось, а тут – настоящая Scania L50! И это ведь не вермахтовский Opel Blitz и не ленд-лизовский Studebaker – с Карлом XII Россия вроде воевала еще без автомобилей, на конной тяге…

Текст и фото: Николай Мордовцев

В 60-х годах большинство грузовиков были капотными.

Эти остатки кожаной роскоши – не родные.

ОТКУДА ВЗЯЛАСЬ ЭТА «СКАМЕЙКА», выезжающая на перекресток северного участка подмосковной бетонки? В моем мозгу эти мысли пронеслись ураганом, но на торможение «в пол» и выкручивание руля в сторону обочины времени понадобилось гораздо меньше. Через мгновение я уже махал руками, призывая водителя редкого грузовика остановиться.

Оказалось, что эта машина попала в Россию в конце 1993 года. Тогда к нам начала поступать гуманитарная помощь из стран Западной Европы: медикаменты, продукты, одежда, предметы первой необходимости... Однако в тот момент у нас не было ни грандиозных лесных пожаров, ни наводнений, ни прочих землетрясений. Была напасть того хуже. Страну лихорадила политическая нестабильность, той осенью вообще расстреливали из танков Белый дом, штурмовали Останкино. Предприятия стояли без работы. Осторожные европейцы, убедившись в том, что Россию уже никакой силой не свернуть с пути демократических преобразований, начали помогать более активно. Одним из наиболее востребованных россиянами видов гуманитарной помощи оказались армейские грузовики, снятые с вооружения в странах Европы. Объединившаяся Германия вернула нам почти все прожорливые бензиновые «Уралы» армии ГДР, добавив ради приличия ставшие никчемными Robur, немного IFA и даже «горсть» древних, тоже бензиновых Mercedes Unimog с брезентовыми крышами кабин. Россияне же только радовались такому подарку – грузовик в то время было очень сложно купить. Но машины доставались не бесплатно – пусть небольшая, но все же цена была.

У дверей до сих пор отлично работают замки и герметичны уплотнители.

На этом фоне демобилизованные из шведской армии Scania L50 выглядели очень выигрышно, в первую очередь благодаря надежным и экономичным дизелям. Тогда солярка у нас стоила очень дешево, а дизельных грузовиков российского производства грузоподъемностью 4–6 тонн просто не было. Не мудрено, что первый владелец этой Scania, Николай Иванович Фролов, чуть было не попал к шапочному разбору, придя в одно из АТП города Дмитрова

Потрескавшийся от времени пластик баранки хозяин «перебинтовал» изолентой. Маленький рычажок с белым шариком – «парашют» прицепа.

Двигатель полностью исправен, но надо его вымыть и немного подремонтировать ТНВД.

Запаска висела сбоку на этом кронштейне.

Гидроманипулятор сохранил заложенную в него недюженную силу.

В те времена и не мечтали о цветных дисплеях в комбинации приборов.

за приглянувшимся грузовиком. На площадке из полусотни Scania L50 разных модификаций свободными оказались всего штук пять-шесть. В том, что эти автомобили простояли «на колодках» в шведских автобатах по десять – пятнадцать лет, не было сомнений. Все грузовики были выкрашены в традиционный для Министерства обороны Швеции серый цвет, укомплектованы кассетами для канистр, креплениями для автоматов (самих канистр и автоматов по разным причинам уже не было), петлями-антапками в кузове для крепления груза, деревянными решетчатыми багажниками на крышах кабин. Вакантный седельный тягач Николаю Ивановичу был не нужен. Решил взять бортовую машину с гидроманипулятором и не прогадал. За сумму, эквивалентную 2000 долларов, он получил грузовик с пробегом 70 тысяч километров. Понятно, что в Швеции тамошние «прапорщики» спидометр перед отправкой в Россию не скручивали. Судя по надписям, сделанным шариковой ручкой шведскими солдатами на противосолнечном козырьке, Peo Muck нес службу за рулем этого грузовика в 1981 году, а Sigge Mlick – в 1988-м. Но на белой (!) баранке «гравированных» надписей с датой ДМБ не было. По всему было видно, что автомобиль регулярно, с традиционной для шведов тщательностью обслуживался – масло в двигателе было прозрачно, как слеза. Особенно нового владельца порадовали расход топлива 17 л на 100 км, да четырехметровая бортовая платформа. Откинув задний борт, можно было «гидро-

Молодые солдаты везде одинаковы.

гуськом» закинуть в кузов связку шестиметровых досок, привезти на место, а потом за пять минут разгрузить. Таким же образом доставить несколько поддонов кирпича – тоже не проблема, грузоподъемности «скамейки» в 5370 кг вполне достаточно. В период всплеска всероссийского интереса к индивидуальному строительству на этом можно было жить. Шведы не стали один раз, пусть даже от пуза, кормить рыбой «голодающих», а научили ее ловить, обеспечили снастью.

Интересны взаимоотношения ГАИ того времени с Николаем Фроловым, как с владельцем Scania L50. В тот момент при регистрации автомобиля сотрудники МРЭО, что видели, то и вписывали в ПТС. Углядели грифона на облицовке – написали «Скания», причем без конкретной модели. Посмотрели на мотор – вроде размером с дизель трактора «Беларусь», да еще и без наддува… Особо не мудрствуя, зафиксировали: «80 л. с.». С годом выпуска так и не определились, поставили: «Не установлен». На дороге инспекторы останавливали

Олег Майоров

– Я к этой машине давно присматривался, встречалась раньше на дороге и очень нравилась своей редкой внешностью. Когда через знакомых узнал, что ее продают – решил купить, что называется для дома, для семьи. В основном езжу в пределах Московской области, самая дальняя поездка была из Дмитрова в Чехов и обратно, но автомобиль вполне пригоден и для более интенсивной работы. Сейчас запчасти к Scania L50 можно по Интернету заказать, привезут все, что угодно, даже новые крылья. Конечно, запчасти стоят не дешево, но это уже второй вопрос. Однако когда подвернулась возможность купить запчасти с другой такой же Scania – купил на всякий случай. Разобрал купленный двигатель, даже и не знаю, сколько он отработал, но по поршневой и коленвалу почти нет износа. В ближайших планах поменять шины на переднем мосту, поставлю от ГАЗ-53 размером 240R20, можно было бы и на «260» установить, но здесь руль без гидроусилителя, будет тяжелее крутить на месте. Еще надо будет привести в порядок систему впрыска эфира во впускной трубопровод при пуске двигателя зимой.

Поломанные задние рессоры реанимировали зиловскими листами.

У Scania задние колеса и в 60-х крепились без футорок.

Scania в основном из интереса, наиболее дотошные пытались сравнивать «сканиевский» L50 с нашим ЗИЛ-130. Техосмотр грузовик тоже проходил без особых проблем.

За время эксплуатации поломок было немного – раз, два и обчелся. Раз – это когда отказал стартер. Взамен удалось подогнать от того самого «Белоруся». Два – сломалась от рокового сочетания перегруза и наших колдобин задняя рессора. На обе рессоры сразу поставили коренные листы, опять-таки от ЗИЛ-130, пристроив второе накладное «ухо». Понятно, что родных деталей не было, да и стоили бы они недешево, а так замена оказалась довольно удачной. Мысль об обязательной аутентичности олдтаймера тогда и не возникала – грузовик дол-

Вот так выглядела Scania-Vabis серии L более 60 лет назад.

SCANIA-VABIS L50. ИСТОРИЯ

Scania-Vabis – так называлась компания с 1911 по 1968 год, и только с объединением в промышленную группу с авиационной и автомобильной компанией SAAB стала ее отделением по производству грузовиков и вернула свое историческое название Scania. Начало 60-х годов стало переломным моментом в истории компании Scania-Vabis, тогда в ее производственной программе появились первые бескапотные тяжелые грузовики, двигатели росли в объеме и оснащались турбонаддувом. Компания расширялась, кроме бразильского филиала было открыто сборочное производство в Голландии. Но львиную долю выпуска грузовиков составляли капотники, ведущие свою родословную от послевоенных моделей Scania-Vabis L40 и L60 образца 1949 года. Это были первые автомобили Scania, оснащенные дизелями с непосредственным впрыском топлива, ранее двигатели были предкамерными. Автомобили отличались полной массой и моторами: у Scania-Vabis L40 – 8–9,5 тонны и четырехцилиндровый 90-сильный дизель (тогда Scania еще выпускала «четверки» малого рабочего объема), а у L60 – 10 тонн и шестицилиндровый двигатель мощностью 135 л. с. Кабина и крылья были одинаковыми, только на грузовике с «шестеркой» был более длинный моторный отсек и капот. Затем эти автомобили шведы поэтапно модернизировали, устанавливали новые агрегаты, меняли индексы модификаций, но тот же подход к конструкции остался и на более поздней серии грузовиков – Scania-Vabis L50 и L75. Причем L50 даже с ростом полной массы до 12 тонн оставался только двухосным грузовиком, а Scania-Vabis L75 (от 12,6 до 20,0 тонн) кроме исполнения с колесной формулой 4x2 выпускалась еще и с 6x2, а также с 6x4. Атмосферные дизели имели по нынешним временам вполне приличные характеристики: «четверка» D5 – 5,2 литра, 95–105 л. с.; «шестерка» D8 – 8,47 литра, 155 л. с. Затем, увеличив у шестицилиндровых моторов диаметр цилиндра и ход поршня, а в крайнем случае и блок, получили больший объем и мощность: D10 – 10,3 литра, 165 л. с.; D11 – 11,3 литра, 190 л. с. Интересно, что семейство двигателей D11, претерпев несколько модернизаций, выпускалось вплоть до 1998 года. Еще в 1968 году начался выпуск семейства Scania L50/L75, оснащенных дизелями с турбонаддувом, благодаря этому на облицовке появилась надпись «Super», а в обозначении двигателей – буква «S». Турбонаддув, используемый на дизелях серии DS, в зависимости от рабочего объема обеспечил прирост мощности от 20 до 80 лошадиных сил, увеличил крутящий момент, сделал моторы более экономичными. В то время не каждый производитель двигателей применял турбонаддув!

Автомобили семейства L50/L75 несли в себе множество конструкторских решений, рассчитанных на перспективу. Применялись полностью синхронизированные коробки передач: на L50 – 5-ступенчатая, а на модели L75, пристыковав к обычной коробке демультипликатор, впервые получили 10 передач. Автопоезд с таким тягачом обладал значительно лучшей динамикой. Пневмопривод барабанных тормозов был двухконтурным, что существенно повышало безопасность движения. На грузовиках тяжелых серий применялись гидроусилители рулевого управления. Уже тогда совместно с использованием агрегатов более тяжелых Scania L75 выпускали и автомобили бескапотной компоновки, к примеру, Scania Vabis LBS76 6x4. Затем в 1974 году тяжелые грузовики конца 1960-х послужили основой для создания грузовиков Scania первой серии, то есть капотного L111 и бескапотного LB111. Именно с них начался отсчет поколений Scania, вплоть до нынешней R-серии.

Николай Фролов

– Конечно, жаль, что пришлось продать этот автомобиль. Почти 15 лет он служил верой и правдой! Но что поделать, мне уже сложно и хлопотно было его содержать. Эта машина еще поработает, она и так пережила всех своих ровесников, что в 1993 году оказались в России. Раньше они изредка попадались на дорогах, но вот уже около пяти лет их вообще не видно. Машины тогда дешево достались. Вот кто на них работал не жалеючи, вытянули из них всё, что можно, а потом побросали. А на моей мотор в отличном состоянии. Я думаю, его ресурс до капремонта должен быть около полумиллиона километров. Так что ему ходить и ходить…

Я посмотрел: Олег хорошо машину подремонтировал. Крылья теперь почти как новые, только зря он в кабину этот кожаный «диван» затащил, лучше бы привел в порядок родные сиденья.

жен работать. В остальном – не то что сцепление, даже тормозные накладки еще не меняли. Николай Иванович, бывалый автомобилист, когда-то окончил МАДИ, затем работал в АТП на различных инженерных должностях, и потому, не видя принципиальных различий между двигателями, заливал в дизель Scania камазовское масло М 10Г2к. И мотор ни разу не подвел, и давление держит до сих пор, и расход масла – только на естественный угар.

Однако время шло. Грузовик помог Николаю Ивановичу построить небольшой дом, и стало понятно, что теперь автомобиль ему не особенно нужен. Со временем поржавели крылья и пол кабины – возраст брал свое, тем более что коррозионная стойкость Scania L50 совсем не та, что на современных «скамейках». На старой машине оцинковки нет и лакокрасочное покрытие хуже… А тут три года назад подвернулся покупатель, готовый выложить за этот грузовик, находящийся не в столь блестящем, как раньше, состоянии, с пробегом в 130 тысяч километров те же самые 2000 баксов.

Так редкий для России автомобиль обрел нового хозяина – Олега Майорова. Он не коллекционер автомобильного антиквариата и в грузовике Scania L50 в первую очередь видит «рабочую лошадку». Именно экономичный дизель, простейшая схема электрооборудования, топливная система с механическим ТНВД, гидроманипулятор, кузов удачного размера, а также возможность использования грузовика в строительстве стали решающими аргументами в пользу его приобретения. Однако Олег понимает, что машина из далеких 1960-х, как хорошее вино, с годами будет стоить только дороже и

В России кузов нарастили вторым сканиевским бортом.

Сзади уже сплошь российская светотехника.

потому не собирается гробить ее в работе. Старается сохранить. Для начала проварил пол и крылья, установил дополнительные указатели поворотов под фарами (мазовские, наверное, зря), покрасил снаружи кабину. В мотор заливает полусинтетику. Подвернулся двигатель и задний мост от потрепанной Scania L50 – купил, не раздумывая. Жалеет, что опоздал, хотел приобрести весь автомобиль, а его разрезали на металлолом. У Олега подрастает сын, 9-летний Максим, и у мальчишки уже прорезался интерес к автомобилям. Во всяком случае, он с удовольствием ездит с папой на необычном грузовике, машина стала гордостью семьи. В России растет число поклонников олдтаймеров. Быть может, со временем и у нас появятся клубы ценителей автостарины такие же, как в Германии и США. У Олега Майорова и его сына уже сейчас есть «пропуск» в один из таких будущих клубов, надо только не испортить ее неоригинальными деталями. ●

В те далекие времена фары у Scania были только круглыми…

Scania отмечает 100-летие на российском рынке

В 2010 году исполняется 100 лет с момента поставки первого грузового автомобиля Scania в Россию.

В 1910 году первые грузовые автомобили марки Scania с IL-оборудованием для ремонта трамвайных электрических сетей были ввезены в Санкт-Петербург. На раму грузовика устанавливали утепленный кузов, рассчитанный на бригаду из четырех – шести человек, и площадку, поднимаемую на высоту до 4 м вручную с помощью цепного привода. Для удобства обслуживания контактной сети на широких улицах площадка могла сдвигаться в сторону также с помощью цепного привода.

Россия занимает особое место не только в истории, но и в сердце Scania. Именно Россия была первым экспортным рынком Scania. Уже в начале двадцатого столетия в Россию поставлялись грузовики, двигатели и железнодорожные вагоны.

Владельцы старинных автомобилей Scania!

В связи со столетием присутствия бренда на российском рынке компания ООО «Скания-Русь» объявляет конкурс на самый оригинальный рассказ о вашем раритетном автомобиле Scania. Расскажите, что вы знаете про ваш грузовичок и как вы используете или использовали технику Scania.

Присылайте ваши истории с фотографиями по адресу: 117485, г. Москва, ул. Обручева, д. 30/1, стр. 2 или по электронной почте: pr@scania.ru.

Условия конкурса: грузовой автомобиль не должен быть моложе 1970 года. Итоги конкурса будут подведены в конце 2010 года. Результаты будут опубликованы на сайте www.scania.ru и в нашем журнале. Все участники получат памятные призы и подарки. Не забудьте указать ваши контактные данные!

Самый мощный двигатель Scania V8

Теперь двигатели грузовых автомобилей Scania V8 могут похвастаться мощностью, перекрывающей весь диапазон от 500 до 730 л. с. При этом крутящий момент начинается от 2400 или 2500 Нм и достигает весьма примечательной величины – 3500 Нм, обеспечивая тем самым отношение крутящего момента к мощности в пределах от 4,8 до 5,0 и превосходные ездовые качества Scania.

Благодаря применению самой современной системы впрыска топлива под сверхвысоким давлением Scania XPI, а также множеству других технических новинок этот двигатель способствует повышению уровня производительности тяжелых грузовиков.

В связи с началом производства самого мощного двигателя все грузовики Scania V8 обрели новые индивидуальные черты, делающие их легко узнаваемыми в потоке других транспортных средств. Базирующиеся на Scania R-серии («Лучший грузовик 2010 года») грузовики Scania V8 доминируют в сегменте рынка грузовых автомобилей большой мощности, где составляют свыше половины общего объема продаж машин с мощностью двигателя порядка 600 л.с. и более.

Открытие завода Scania в России

В ноябре 2010 года в Санкт-Петербурге состоится официальное открытие завода Scania. Производство грузовой техники было запущено еще в начале этого года, и первый самосвал российской сборки был представлен на апрельской выставке «Комтранс–2010».

«Качество выпускаемой на российской территории продукции не будет уступать европейскому качеству других заводов Scania. К покупателю грузовики будут поступать быстрее, так как у нас на заводе есть большой склад комплектующих, из которых мы сможем быстро собирать автомобили при поступлении заказа», – сказал генеральный директор ООО «Скания-Русь» Ханс Тарделль.

Производство грузовых автомобилей в России позволит клиентам Scania получать качественный продукт по более привлекательной цене в максимально короткие сроки. Мощность завода составляет пять тысяч единиц в год.

Снаружи все выглядит вполне современно. Ханна Йоханссон, руководитель отдела эргономики автомобилей Scania, в музее в Сёдерталье рядом с грузовиком Scania LB141 1977 года выпуска. Концепция художественного оформления внешнего облика была революционной уже тогда, когда выпуск этих машин только начинался. С точки зрения современного дизайна рабочее место водителя смотрится довольно бледно.

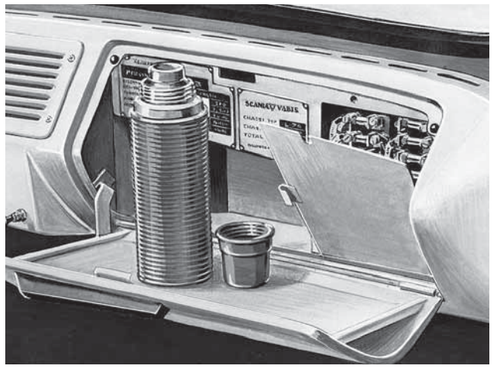
ВНУТРЕННЯЯ РЕ/ЭВОЛЮЦИЯ

Загляните внутрь кабины грузовиков Scania, выпущенных в 1950-х годах, и вы поймете, как далеко вперед шагнуло мастерство водителей. На следующих страницах Ханна Йоханссон, руководитель отдела эргономики автомобилей Scania, представит нам поэтапную ретроспективу тех революционных изменений, которые произошли с приборной панелью за прошедшие годы.

Текст: Роб Хинкс. Фото: Дэн Буман, Стефан Альмерс, Софен Флодквист, архив Scania

“Сиденье было без подвески, рулевая колонка не регулировалась, поэтому водители в дальних рейсах чувствовали себя не очень комфортно”.

Ханна Йоханссон, руководитель отдела эргономики Scania



1950-е

“КРАСИВО, НО НЕ ОЧЕНЬ практично. Приборная панель выполнена в основном из блестящего полированного металла. Внешне неплохо смотрится, однако в солнечную погоду это должно было мешать водителю, ослепляя его яркими бликами. Круговые шкалы приборов окаймлены хромированными ободками. Это классический штрих, но кое-что с тех пор мы и сегодня используем в качестве источника творческого вдохновения. Рулевое колесо смотрится очень красиво, хотя в поездке на большие расстояния оно неудобно. Панель приборов установлена вертикально, как и в современных грузовиках”.

1960-е

“ОСНОВНОЕ ИЗМЕНЕНИЕ – это горизонтальное расположение рулевого колеса и приборной панели. Продолжая традицию 1950-х, кнопки остались маленькими и без маркировки, так что водителю приходилось запоминать их назначение, а не надеяться на символы, которыми мы пользуемся сегодня. Сиденье было без подвески, рулевая колонка не регулировалась, поэтому водители в дальних рейсах чувствовали себя не очень комфортно”.

1970-е

“ВСЕ БОЛЕЕ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНЫЕ поездки заставили конструкторов Scania задуматься о комфорте в кабине водителя. Для приборной панели стали использовать мягкий черный пластик, что создавало более роскошный вид и обеспечивало некоторую защиту в случае удара. Кнопки стали больше и дополнились символами, указывающими их назначение. В кабине появились центральные консоли, которые оказались очень удобны в качестве дополнительного места для хранения вещей водителя, но не позволяли свободно перемещаться внутри кабины”.

1980-е

“В ЭТИХ МАШИНАХ ПРОИЗОШЛИ ДЕЙСТВИТЕЛЬНО СЕРЬЕЗНЫЕ изменения, особенно с начала производства грузовиков третьей серии. Именно на них мы впервые применили ставшие характерными для Scania приборные панели изогнутой формы, которыми мы гордимся до сих пор. Кабина приобрела более привлекательный вид: в ней появились более удобные сиденья, регулируемая рулевая колонка, а также большое количество элементов отделки из мягкого пластика”.

1990-е

“КАК И В 80-е ГОДЫ, ИЗОГНУТАЯ, почти вертикальная приборная панель сохранилась. Это значительно упростило и облегчило доступ водителю к различным функциональным кнопкам и клавишам, количество которых заметно увеличилось. Приборная панель и контрольно-измерительные приборы очень четко скомпонованы и в них легко ориентироваться. Центральная консоль сохранила свои позиции, однако по-прежнему затрудняет перемещение водителя назад и вбок”.

Наши дни

“ЭТО ТРИУМФ роскоши и комфорта. Интерьер кабины насыщен текстилем и мягким, приятным на ощупь пластиком, что способствует созданию комфортной рабочей среды для водителя. Изогнутая приборная панель обеспечивает легкий доступ ко всем системам управления. На ней два небольших горизонтальных выступа, служащие направляющей и опорой для вашей руки, когда вы ищите что-либо на приборной панели. Все имеет четкую маркировку, а управление многими важными функциями выведено на рулевое колесо. Сиденья напоминают удобные кресла с подлокотниками с оптимальными регулировками, пневматической подвеской и встроенными ремнями безопасности для большего комфорта”.

“Кабина поразит нас новыми функциональными возможностями и различными техническими новинками”.

Ханна Йоханссон, руководитель отдела эргономики Scania

Будущее

ЗАГЛЯДЫВАТЬ В БУДУЩЕЕ всегда непросто, однако когда Ханна Йоханссон начинает размышлять о приборных панелях грузовых автомобилей завтрашнего дня, ей в голову приходит только одна мысль – информационно-интеллектуальная система. «Кабина грузовика будущего поразит нас новыми функциональными возможностями и, несомненно, различными техническими новинками, – говорит она. – Я думаю, что в скором времени именно этот аспект станет основой при формировании той среды, в которой трудится водитель. Мы не можем постоянно добавлять все новые и новые клавиши, так что многие функции будут отображаться в экранном формате».

«Водитель будет иметь постоянный доступ к основным функциям. Для тех функций, которыми мы пользуемся достаточно часто, будут использоваться кнопки и клавиши. Однако для второстепенных функций будут созданы системы, способные в нужное время предоставить водителю необходимую информацию, после чего вновь сохранить ее в своей памяти».

В будущем для отображения показаний приборов, информации о дорожной обстановке и управлении автомобилем все шире будут использовать каналы визуальной, звуковой и физической, так называемой тактильной передачи данных и команд.

«Комтранс–2010»

Участие Scania в выставке, проходившей с 20 по 24 апреля, позволило представить последние новинки грузовой техники. На стенде можно было увидеть эксклюзивный тягач Scania Dark Diamond R620 – «Черный бриллиант» с кабиной Topline. Объем серии ограничен ста автомобилями, каждый из которых имеет индивидуальный номер. Базой для Dark Diamond стала новая Scania R-серии, которая завоевала в этом году почетный титул «Truck of the year 2010» – «Грузовой автомобиль 2010 года».

Во время выставки Scania представила обновленные модели тягачей семейства Грифин – Грифин P340 LA 4x2 HNA и G420 LA 4x2 HNA Griffin Space Highline с двигателями стандарта Евро 4.

Украшением экспозиции Scania стал роскошный грузовой родстер Scania Red Pearl «Красная жемчужина» с двигателем мощностью 999 л. с. и уникальной кабиной, сделанной на основе Scania T-серии. Это необычный автомобиль, не имеющий аналогов в мире. Он был создан конструктором Свеном-Эриком Бергендалем в шведском дизайнерском ателье Svempas AB.

Еще одной новинкой выставки стал автобус Scania Higer A 80. Компании Scania и Higer объединили свои усилия в ходе совместного проекта, результатом которого было создание транспортного средства привлекательного, незаменимого и значимого для путешественников всего мира.

На уличной экспозиции посетители смогли познакомиться с туристическим 15-метровым автобусом Scania OmniExpress, мусоровозом Scania с надстройкой Zoeller и комплектным самосвалом P420CB 8x4 EHZ российской сборки.

Scania на «АСМАПе–2010»

Традиционно Scania приняла участие в 18-й международной профессиональной выставке «АСМАП–2010», которая прошла на территории Российской академии государственной службы при Президенте РФ с 18 по 20 мая.

Главным представителем уличной экспозиции Scania стал эксклюзивный тягач новой R-серии Scania R 620 под названием «Dark Diamond», что в переводе означает «Черный бриллиант».

После официального открытия делегация АСМАПа поприветствовала участников выставки и посетила стенд Scania. Президент АСМАП Евгений Сергеевич Москвичев проявил интерес к автомобилю Scania новой R-серии, который заслуженно получил почетный титул «Международный грузовик года–2010».

Scania на выставке «IAA–2010»

23 – 30 сентября

На стенде Scania будут демонстрироваться машины новой R-серии, усовершенствованные автомобили P- и G-серий, новый модельный ряд грузовиков V8, а также последняя модель автобуса Scania Touring туристического класса и городской низкопольный автобус Scania OmniCity.

В экспозиции будет также представлен ряд компонентов, отражающих передовую технологию Scania, не имеющую аналогов, включая новейшую платформу мощных двигателей V8, и новую линейку 9,3-литровых двигателей, работающих на газовом топливе. Информация, представленная на стенде, – свидетельство широкого спектра услуг, которые могут адаптироваться в соответствии с любыми запросами и предпочтениями клиентов, включая аренду автомобилей для строительных работ, а также грузовых перевозок на дальние расстояния.

Пресс-конференция состоится 22 сентября в 08:30 на стенде Scania (B06, зал 170).

Выставка в Сочи

30 сентября – 2 октября

В этом году компания Scania по традиции примет участие во 2-м «Автотранспортном форуме Сочи–2010», где представит магистральную, строительную, коммунальную технику, а также автобусы Scania Higer A80 и OmniLink. Мероприятие пройдет на площади Морского вокзала.

На выставке у специалистов Scania, а также представителей официального дилера в Краснодаре «Краснодар-Скан» и компании «Скания Лизинг» можно получить любую консультацию по приобретению техники, о лизинговых услугах, послепродажному обслуживанию и многом другом.

Международный форум «Технологии в машиностроении–2010»

Впервые в этом году Scania приняла участие в выставке, представляющей оборонную технику, которая проходила с 30 июня по 4 июля в г. Жуковский.

На стенде Scania была представлена дизельная электростанция АДЗ20-Т400-2Р на двигателе Scania DC 12 59A и генераторе LSA 47.2 S4 с пультом управления по второй степени автоматизации на базе контроллера ComAp.

Кроме того, Scania представила свои новейшие разработки техники специального назначения, адаптированной для России:

– военную технику на базе шасси Scania;
– пожарные автомобили;
– аварийно-спасательную технику;
– автомобили Scania специального назначения для аэродромов.

Автор: Николай Мордовцев. Фото автора и фирмы-изготовителя

САМЫЙ, САМЫЙ

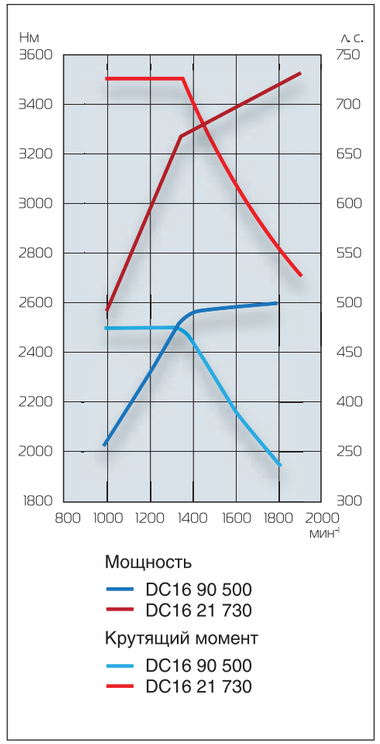
Николай Мордовцев,
заместитель
главного редактора
журнала «Рейс»

Как и ожидалось, компания Scania сертифицировала для своих грузовиков обновленной серии R 16-литровую «восьмерку» мощностью 730 лошадиных сил. Таким образом, инженеры Scania отобрали звание самого мощного серийного грузовика у своего земляка и конкурента Volvo.

Говорят, в городе Трире находятся девять из 33 германских объектов всемирного наследия ЮНЕСКО. Не мудрено – это старейший город ФРГ с более чем двухтысячелетней историей. Однако в начале июня в окрестностях Трира появилась еще одна достопримечательность – там на дорогах общего пользования для европейских журналистов проводились тест-драйвы грузовиков Scania с новыми V-образными дизелями. Место для пробных заездов выбрали неспроста – в долине реки Мозель еще сохранились довольно крутые спуски и затяжные подъемы, хотя связывающие предгорья автобаны в основном уже проходят по огромным эстакадам и мостам. Спуски и подъемы в условиях реального движения – для проверки тяговых возможностей нового 730-сильного дизеля лучшего теста и не придумать. Однако было бы ошибкой предполагать, что на журналистов возложили функции испытателей и в их руки попали первые, еще «сырые» экземпляры этих двигателей. Нет, презентации предшествовала серьезная, кропотливая работа шведских инженеров на стендах и на полигоне под Сёдертелье, а также на европейских дорогах общего пользования. Нам лишь оставалось снять

У «восьмерок» Scania четыре настройки мощности: 500, 560, 620 и 730 л. с.

Системой Opticruise с электрогидравлическим приводом сцепления оснащают обычные коробки.



Внешняя скоростная характеристика V-образных 16-литровых двигателей Scania новой R-серии.

На мотор в 730 л. с. установлена топливная аппаратура Common Rail.

Флагманская версия Scania R-серии насыщена приятными мелочами.

«сливки» в оценке мощностного потенциала новых моторов перед их запуском в производство.

Когда слышишь о мощности в 730 лошадиных сил, первая мысль: зачем столько запрягли? Ведь наиболее распространены магистральные грузовики с двигателями уровня 380–420 л. с., а мотор с круглой мощностью в 500 «лошадей» большинству перевозчиков кажется просто монстром. В нашем танке Т-34 столько же было. Однако в горных регионах Европы, таких как Италия и Норвегия, сложился особый подход к седельным тягачам даже для автопоездов полной массой 44 тонны. Там уже и 600 л. с. не кажутся пределом. А еще есть традиционная 60-тонная «скандинавская сцепка» длиной 25,25 метра, в большинстве своем это огромные лесовозы. Кроме того, мощность 600–700 л. с. вполне можно реализовать и на равнинных дорогах. Это если автопоезд имеет полную массу под 200–250 тонн, а перевозчик специализируется на негабаритных тяжеловесных грузах. Ну и, конечно же, большое значение имеет престиж производителя грузовика. Иметь смелость заявить: «Наш тягач самый мощный!» – дорогого стоит. Это при том, что у DAF, Iveco, Renault вообще нет моторов объемом больше 13 литров. Однако и рынок таких перевозок в Европе крайне невелик: по оценкам немцев, около 2000–2500 грузовиков. И этот парк надо разделить между четырьмя производителями 600–700-сильных тягачей: MAN, Mercedes, Scania, Volvo. Получается, в год каждая компания делает 400–700 подобных эксклюзивных автомобилей в зависимости от своей доли рынка.

Шведы для тест-драйва в окрестностях Трира представили всю свою гамму двухосных седельных тягачей с V-образными моторами: уже известное российским перевозчикам семейство дизелей DC 16 мощностью 500, 560, 620 лошадиных сил и новый 730-сильный DC 16 21. Для объективности сравнения: полная масса тестируемых автопоездов была одинакова и составляла 39 тонн. На выбор предлагалось два маршрута движения: короткий и длинный. Протяженность длинного маршрута – около 50 километров, он показался более интересным. Из нескольких машин выбрал именно Scania с цифрами 730 на облицовке, решил, что для контраста возьму потом автопоезд с 500-сильным мотором. В дороге Scania R 730 практически не замечал подъемов и не создавал помех в движении даже висящим на хвосте быстрым легковым автомобилям с немецкими номерами. На всех тягачах была установлена автоматизированная электронно-управляемая механическая коробка передач Opticruise с 12-ю передачами и двумя «черепахами», то есть 12+2, без педали сцепления. Трогался с места и разгонялся грузовик без всякого надрыва, на дисплее комбинации приборов в основном высвечивались 10-я, 11-я, а то и 12-я передачи. То есть включалась даже повышающая, и казалось, что и на подъем автомобиль идет с ускорением! Переключение и вверх, и вниз электронно-пневматический блок управления коробкой выполнял безошибочно. Тормозить на спусках, не дымя колодками, помогал «сканиевский» фирменный ретардер. Собственно для гористой местности это оптимальное сочетание: мощный двигатель, коробка-автомат и трансмиссионный замедлитель. После тягача с этим супермотором на том же маршруте 500-сильная Scania казалась трехколесным велосипедом, настолько ощутима была разница в 230 «лошадей» и 1000 Нм крутящего момента. Однако даже со своим самым слабым V-образным мотором «эрка» легко оставляла позади разномарочные грузовики с цифрами на двери 400–420. Естественно, там, где был разрешен обгон. На дисплее цифры передач, включаемые сообразительным Opticruise, уже мелькали гораздо чаще – на две, а то и на три ступени ниже, чем на Scania с 730-сильным мотором. При этом мгновенный расход топлива у обоих грузовиков был почти одинаков. Если «топтать» педаль на подъеме, то можно было увидеть и цифры более 100 литров на 100 километров, но в основном на сотню требовалось около 45–53 литров. На таком рельефе совсем неплохо. При этом 500-сильный тягач проигрывал в скорости движения около 20 километров в час. Конечно же, оптимизировать и расход топлива, и скорость можно при активизации новейшей системы Scania Driver Support. Это бортовая система информационного обеспечения водителя – реальный путь постоянного совершенствования его навыков экономичного вождения и правильного поведения на дороге. Такой нет ни у одного производителя грузовиков!

Кроме двухосных грузовиков с двигателями V8 будут выпускаться и трехосные грузовики 6x2 и 6x4, а также четырехосные – 8x2 и 8x4. Полного привода не будет.

У всех V-образных «восьмерок» Scania применяется система SCR (AdBlue).

Синяя крышка и меньший объем резервуара не позволят перепутать баки.

Хенрик Хенрикссон, старший вице-президент компании Scania

– Грузовики Scania V8 создали на рынке грузовых автомобилей свою собственную нишу. Подавляющее большинство покупателей Scania V8 приобретают эти машины по рациональным соображениям. Чтобы выполнять свою работу с максимально возможной эффективностью, им требуются автомобили с высокой производительностью, надежностью и эксплуатационной готовностью. Большое значение имеет даже не сама по себе мощность новой модели R 730, сколько величина номинального крутящего момента. Имея в своем распоряжении двигатель с моментом 3500 Нм, всякий водитель способен играючи выполнить любую транспортную задачу.

В ЧЕМ СИЛА ГРИФОНА?

Не секрет, что двигатель, уже имеющий мощность в 620 лошадиных сил при объеме 15,6 литра, как на V-образных «восьмерках» Scania DC16, не так сложно раскрутить на дополнительные 100–200 л. с. Надо только увеличить давление наддува, развиваемое турбокомпрессором, набить цилиндры дизеля воздухом, а затем соответствующим образом откорректировать цикловую подачу топлива. Таким образом издавна форсируют двигатели спортивных автомобилей, в том числе и дизели грузовиков, участвующих в кольцевых гонках трак-рейсинга или ралли-рейдах уровня «Дакара». Тогда мощность моторов даже меньшего рабочего объема легко переваливает за 1000 лошадиных сил и даже больше. Однако от двигателя коммерческого грузовика, выполняющего реальную транспортную работу, кроме такой рекордной мощности требуется еще и обязательное соблюдение все ужесточающихся норм токсичности, а еще лучше – их опережение. С клубами черного дыма при разгоне и перегазовках уже и на старт «Дакара» не допускают.

«Восьмерки» Scania укладываются в диапазон норм токсичности от Евро 3 до Евро 5. Интересно, что новый 730-сильный мотор соответствует даже нормам EEV, для этого в нем проведен ряд серьезных изменений. В первую очередь, вместо электронно-управляемых насос-форсунок применена топливная система Common Rail с давлением распыла 2400 бар. С насос-форсунками давление составляет всего 1800 бар. Несколько лет назад новую для себя топливную систему (кстати, ее называют XPI) шведы опробовали на шестицилиндровых 13-литровых двигателях. Теперь настало время адаптировать ее к флагманскому мотору. В «сканиевском» Common Rail топливо впрыскивается в камеру сгорания двумя порциями разного объема, а не тремя. Первая порция уменьшает шум и организует более мягкое нарастание фронта пламени. Вторая – основная. А третья – уменьшает содержание окислов азота в отработавших газах, но это если мотор был оборудован системой рециркуляции EGR. Однако все «восьмерки» и новый дви-

Механическая коробка с ручным переключением – стандартное исполнение. Электронно-пневматическое управление Opticruise – опция, кофеварка – тоже.

Разумный компромисс в высоте пола – в кабине чуть выступает тоннель.

Если стоит Opticruise, то водитель обходится двумя педалями.

Блокировки дифференциалов в России никогда не будут лишними.

У новой R-серии один из распространенных цветов в интерьере – бежевый.

гатель в том числе теперь используют в нейтрализации выхлопных газов водный раствор мочевины AdBlue. Потому топливная аппаратура супердизеля настроена на впрыск солярки двумя порциями, а на раме появился резервуар с синей крышкой.

Инженеры Scania совершенно справедливо утверждают, что ни на одном другом серийном 16-литровом дизеле конкурентам не удалось добиться сочетания крутящего момента 3500 Нм и мощности 730 л. с. Причем при прежних оборотах! Предыдущий рекорд Volvo составлял 700 л. с. и 3150 Нм. Кроме оптимальных настроек топливной аппаратуры и газораспределительного механизма здесь велика заслуга турбокомпрессора. Турбонагнетатель с изменяемой геометрией Scania VGT позволяет регулировать давление наддува и скорость вращения турбины практически вне зависимости от оборотов двигателя, обеспечивая динамичный разгон автомобиля даже с малых оборотов и более быстрое переключение передач системой Scania Opticruise. И это сказывается на уменьшении расхода топлива при движении на подъем. Интересно, что электроника, управляющая двигателем и Opticruise, ограничивает крутящий момент, развиваемый дизелем при включенных низших передачах на 5–6 %. Иначе просто можно свернуть полуоси или поломать зубья в коробке и редукторе моста, хотя для Scania R 730 применяют особое сцепление и шестерни с двойной дробеструйной обработкой.

Рост мощности и крутящего момента неизбежно связан с увеличением нагрузки на блок цилиндров, кривошипно-шатунный механизм и цилиндропоршневую группу. Форсировка двигателя без учета этого фактора неизбежно приведет к уменьшению его ресурса, а может быть, и к серьезным поломкам в эксплуатации. Предотвратить это должен ряд изменений в конструкции двигателя, причем Scania осталась и здесь верна своему модульному принципу. Многие детали нового двигателя унифицированы не только с «восьмерками», но и с семейством рядных шестицилиндровых двигателей. При этом блок цилиндров отливают свой, из высокопрочного чугуна с вермикулярным графитом CGI (compacted graphite iron), допускающим большие напряжения изгиба, почти сопоставимые со сталью, и, соответственно, выдерживающим повышенное давление в камерах сгорания. Головка блока дизеля является наиболее теплонапряженной деталью двигателя – тепловой поток в головку превышает тепловые потоки в поршень и гильзу цилиндра. И хотя инженеры-двигателисты утверждают, что будущее за более жесткой единой головкой для всех цилиндров, Scania все же оставила на новом двигателе раздельные четырехклапанные «головы», облегчающие обслуживание и ремонт. Однако у них дополнительно интенсифицировано охлаждение. Другое важнейшее изменение в новом двигателе – увеличенный со 127 до 130 мм диаметр цилиндра, общий для рядных двигателей объемом 9,3 и 12,7 литра, соответственно унифицированных между собой по поршневой группе. Теперь «восьмерка» увеличилась в объеме до 16,4 литра. Еще раз напомним: не надо думать, что именно рост объема обеспечил увеличение мощности и момента. В современном мире все гораздо сложнее.

У спальника Scania часть матраца накручивается словно рулетка.

В наиболее дорогом варианте отделки – кресла с кожаной обивкой.

От такой мощности глаза округлятся и у ближайших конкурентов.

Прошлой осенью на показе обновленной R-серии о мощности 730 л. с. не говорили...

Евгения Турутина,
генеральный директор ООО «Нордленд», Санкт-Петербург

– Наша компания уже 12 лет специализируется на автоперевозках из Скандинавии в Петербург. Нашими первыми машинами были Scania 3-й серии. С той поры мы остаемся приверженцами этой марки, хотя на пробу брали и Volvo FH. Сейчас у нас работают 20 грузовиков Scania 4-й серии и R-серии с 16-литровыми двигателями мощностью 460, 500 и 580 л. с. В Норвегии очень сложные дороги, с изобилием подъемов и спусков, высотой до 2000 метров над уровнем моря, но Scania справляется. Расход топлива летом – 38 литров на сотню.

Машины просты в управлении и надежны, а у Volvo были проблемы с топливной аппаратурой. В двигателях же Scania за все время заменили одну насос-форсунку. Уверена, если в электронике будет какой-то сбой, то Scania все равно доедет до сервиса. Тем более что в Норвегии сервисных центров Scania очень много, Volvo – гораздо меньше, а DAF и MAN – почти нет. Все же мотора в 730 л. с. слишком много. На мой взгляд, под наши перевозки оптимально применять 500 л. с.

ОСОБАЯ МИССИЯ

Теперь, с появлением у Scania нового сверхмощного дизеля, шведы решили выделить грузовики с дизелями-«восьмерками» в отдельное семейство V в R-серии. Это будут элитные автомобили из Сёдертелье как по возможностям, так и по отделке. Scania R V8 730 создана для тяжелой работы и перевозок на дальние расстояния, что полностью отражено в ее конструкции. Для сравнительно легких автопоездов (это по шведским меркам для тех, что не тяжелее 60 тонн) выпускают двух- и трехосные тягачи с колесной формулой 4x2, 6x2 и 6x4. «Ленивая» ось может быть установлена как впереди ведущего моста, так и сзади. Шасси в дополнение к двух- и трехосным вариантам может быть и четырехосным с колесной формулой 8x2 и 8x4. Для тяжеловесных автопоездов применяется исполнение 6x4 и 8x4, причем даже со ступичными редукторами ведущих мостов. При полной массе тягача в 41 тонну нагрузка на седло может превышать 30 тонн, а полная масса автопоезда доходит до 250 тонн! Вот только полного привода шведы пока не обещают, и потому покорять бездорожье на Scania R 730 не суждено. Казалось бы, для супертягача кроме мощного двигателя должны делать и какие-то особые тормоза, однако здесь они обычные, такие же, как и на 500-сильной «эрке», то есть дисковые на всех осях, вентилируемые. А необходимый тормозной момент обеспечивают тормозные механизмы осей прицепа, моторный тормоз, развивающий 320 кВт при 2400 об/мин, и трансмиссионный замедлитель. Кстати, один из недостатков раздельных головок цилиндров – более сложно оснастить двигатель эффективным моторным тормозом.

То, что Scania R 730 – автомобиль для дальнобоя, подчеркивает отсутствие дневной короткой кабины в существующих спецификациях. На флагманском грузовике ставятся только кабины со спальником, но с разной высотой крыши. Возможна и низкая крыша, хотя понятно, что «главные» кабины – это Highline и Topline. В отделке экстерьера кабины Scania довольно скромно использует вернувшуюся спустя десятилетия моду на хром. В дополнение к увеличенному шрифту надписи и логотипа V8 появились хромированные окантовки воздухозаборников на верхней части облицовки. Зато на боковых обтекателях шасси добавили эмблему V8. Кстати, на облицовке радиатора особая схема расположения отверстий в стиле тюнинговой версии Scania Black Brilliant – «Черный бриллиант». Из других изменений – ксеноновые фары с темной окантовкой и выхлопная труба с хромированным обрамлением.

В кабине водителю все подтверждает, что он ездит на эксклюзивном грузовике. Везде щедро «рассыпаны» эмблемы V8: на панели приборов и накладке порога двери, на пульте дистанционного управления центральным замком и на дисплее комбинации приборов, даже на обивке сидений и дверей. Флагманский автомобиль немыслим без применения кожи в отделке интерьера. Здесь тоже пришлось спустить шкуру не с одного теленка. Руль, кроме кожи, отделан деревянными вставками. Сиденья выглядят на редкость стильно: обивка из черной кожи со светло-серой строчкой швов и опять-таки эмблемой V8. И прикроватный коврик тоже из кожи – на стоянке он вполне заменит водителю любимые домашние тапочки. ●

Текст: Александр Фарнсворт. Фото: Карл-Эрик Андерссон

Улучши свой результат!

Интуитивно понятная и простая в использовании система поддержки водителей Scania Driver Support осуществляет их обучение в реальном масштабе времени, давая необходимые советы и подсказывая правильные действия в ответ на ту или иную манеру вождения автомобиля.

СИСТЕМА SCANIA DRIVER SUPPORT теперь обязательно используется во всех магистральных грузовиках с ретардером, электронной тормозной системой и коробками передач с делителем и демультипликатором. Она используется по желанию водителя. В этом случае соответствующая информация отображается на приборной панели между указателями оборотов двигателя и скорости автомобиля.

Испытания показали, что применение системы Scania Driver Support помогает снизить расход топлива до 11 %. Она разрабатывалась с целью закрепления и развития тех положительных результатов, которые дают курсы обучения водителей, поскольку в противном случае водители часто возвращаются к своим вредным привычкам.

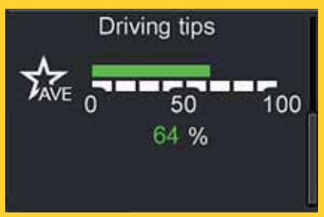
В основу работы системы положена оценка четырех различных аспектов вождения автомобиля – преодоление подъемов, использование тормозов, выбор передачи и упреждающие действия в конкретной дорожной ситуации. Достигнутые водителем результаты постоянно отображаются в виде процентов по каждой категории оценки.

При желании водитель может выбрать режим отображения суммарной оценки, включающий все четыре категории, например после завершения поездки.

«Добиться 100 % очень тяжело. Большинство людей когда-нибудь, да ошибаются. Однако получить от 60 до 70 % вполне возможно, даже если вы просто следуете указаниям системы», – говорит Джонни Андерссон, ведущий инженер по разработке системы Scania Driver Support.

Что видит водитель

Справа показаны четыре оцениваемые категории и заработанные по ним проценты: преодоление подъемов, торможение, упреждающие действия в конкретной дорожной ситуации и выбор передачи.
Примечание: проценты, выделенные серым цветом, отображают результат предыдущей оценки действий водителя.

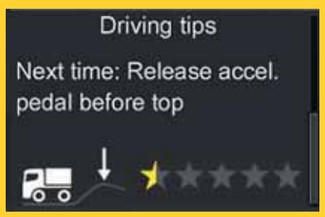


На своей приборной панели водитель видит суммарную оценку своего водительского мастерства, усредненную по четырем категориям.

Водитель забыл выключить ретардер. Система просит его передвинуть соответствующий рычажок назад.

Водитель поощряется за правильные упреждающие действия, поскольку до полной остановки автомобиля он проехал максимальный путь накатом.

Обороты двигателя слишком большие. Водителю рекомендуется перейти на более высокую передачу 6H.



В данном случае водитель продолжал двигаться на подъеме с ускорением вместо того, чтобы сэкономить топливо и отпустить педаль газа еще до того, как будет достигнута вершина холма.

Здесь ситуация противоположная, и, преодолевая подъем, водитель все сделал правильно.

В 2009 году новой Scania R-серии было присуждено звание «Лучший грузовик года». Жюри высоко оценило новую систему поддержки водителя Driver Support, которая рассматривалась как новаторское средство обучения, способное обеспечить непрерывную и превентивную оценку поведения водителя на дороге.

“Добиться 100 % очень тяжело. Однако получить от 60 до 70 % вполне возможно, даже если вы просто следуете указаниям системы”.

Джонни Андерссон, ведущий инженер по разработке системы Scania Driver Support

ЭКОНОМИТ ДО 11 % ТОПЛИВА

Основные преимущества системы поддержки водителей Scania Driver Support:

- закрепляет и развивает положительные результаты, полученные водителями на курсах;
- экономит до 11 % топлива;
- снижает износ грузового автомобиля.

Текст: Александр Фарнсворт. Фото: Шведский аварийно-спасательный тренировочный центр. Иллюстрация: Scania

Грузовик в разрезе

Если в аварию попадет автомобиль Scania, спасательные команды смогут выполнить свою работу лучше, если воспользуются новым информационным буклетом.

27-СТРАНИЧНЫЙ БУКЛЕТ, изданный на 17 языках, содержит описание всех деталей грузовых автомобилей Scania P-, G- и R-серий, которые могут потребоваться аварийно-спасательным командам.

Такие аварийно-спасательные подразделения, как пожарные команды, используют для обучения и профессиональной подготовки буклет «Информация об изделии для аварийных служб». Создатели буклета хотели детально ознакомить специалистов с имеющимися на борту системами и лучше подготовить их к выполнению своих обязанностей при выезде на место аварии.

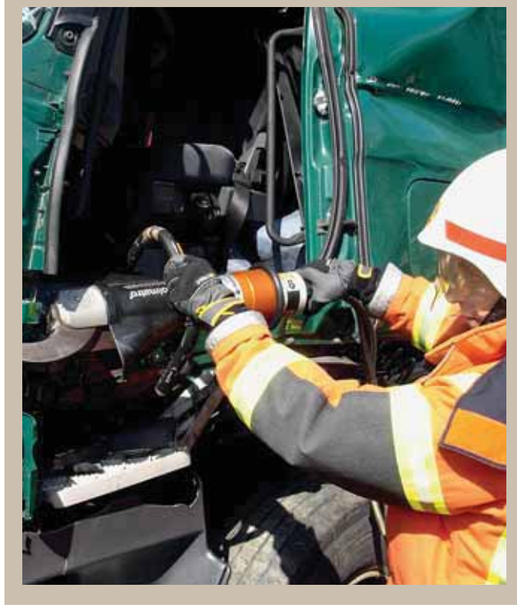
Рассматриваемые вопросы включают: порядок снятия передней решетки, местоположение шлангов воздухозаборной системы двигателя и пневматической подвески кабины, электрооборудования, аварийно-спасательного оборудования типа подушек безопасности и натяжителей ремней, габаритные размеры и масса кабины, регулировка положения сидений и рулевого колеса, жидкости, используемые в автомобиле, а также общая конструкция кабины.

«В издании указано, как попасть внутрь грузовика в случае аварии, чтобы спасти чью-то жизнь», – говорит инженер Бенгт Эдлунд, принимавший участие в написании этого буклета в мае 2009 года совместно с представителем отдела технической информации Андерсом Анкарбергом.

Первоосновой данного буклета стали результаты неофициальных опросов членов аварийно-спасательных команд в Швеции и Норвегии, у которых спрашивали, какая информация может быть полезна спасателям при выезде на место ДТП с участием грузового автомобиля Scania.

«Наша цель заключалась не в том, чтобы указывать спасателям, как они должны действовать на месте аварии. Мы просто хотели показать им, как выглядит грузовик Scania без всяких кожухов и оболочек и где что в нем находится», – поясняет Эдлунд. ●

В буклете приводится описание «внутренностей» грузовика Scania.



РЕКОМЕНДАЦИИ И ПРИМЕРЫ

- Распыление углекислого газа вблизи воздухозаборника двигателя приводит к его остановке. Воздухозаборники находятся либо под решеткой радиатора, на той стороне двигателя, с которой сидит пассажир, либо расположены высоко позади кабины.
- Обеспечить устойчивость кабины перед началом аварийно-спасательных работ можно, если воспользоваться свободным пространством на задней стороне кабины для установки там двух домкратов, которые будут препятствовать падению кабины назад. На шасси имеется вполне подходящее отверстие для того, чтобы закрепить в нем прочный ремень, который не даст кабине упасть вперед.
- На схеме расположения кабелей в кабине показано, что они проходят по периметру ветрового стекла и пола. Не режьте металл в этих местах, если на последующих этапах спасательной операции вам может понадобиться электрическая система автомобиля и вы не хотите устроить в ней короткое замыкание.
- Доступ к петлям дверей возможен со стороны решетки радиатора. Будьте осторожны: двери могут весить до 60 кг.
- Существует механическая резервная система, позволяющая перемещать рулевое колесо вверх или вниз. Торцовый шестигранный ключ находится в ящичке под рулевым колесом.
- Задняя перемычка кабины может использоваться для крепления к ней гидравлического пресса. Будьте осторожны: не сломайте перемычку!
- Ссылка для скачивания буклета: **http://www.scania.ru/trucks/safety-driver-support/emergency**.

Точно знать, где следует резать искореженный металл, значит избежать опасного контакта с электрическими проводами. Подробности см. буклете.

Коммунальная техника высокого качества

Максимальная эффективность работы при минимальных эксплуатационных расходах

ZOELLER

Специальные возможности

Перегрузка отходов из малотоннажных мусоровозов в большегрузные мусоровозы в черте города.

Выгрузка отходов из контейнеров объемом 8 м³.

Мойка и дезинфекция контейнеров и контейнерных площадок.

Кран-манипулятор для селективного сбора отходов, обслуживания специальных контейнерных систем и заглубленных емкостей.

Специальный бункер и загрузочное устройство для раздельного (селективного) сбора отходов.

Немецкая компания **ZOELLER-KIPPER GmbH** была основана в 1947 году Хансом Цоллером. Более 60 лет это семейное предприятие успешно развивается и на сегодняшний день является самым крупным европейским производителем подъемных механизмов и высококачественных мусоровозов серий MICRO, MINI, MEDIUM.

ZOELLER-KIPPER GmbH предлагает более 200 моделей загрузочных устройств, которые могут обслуживать емкости для сбора и хранения отходов объёмом от 25 л до 10 м³. Партнёрами компании являются всемирно известные фирмы по производству мусоровозов, которые оснащают свои машины подъемными системами ZOELLER. С 2008 года мусоровозы ZOELLER поставляются в Россию.

Отличительной особенностью **мусоровозов ZOELLER** является высокая производительность, низкие эксплуатационные расходы, экономичное потребление топлива, а также заботливое отношение к окружающей среде.

Эти мусоровозы идеально подходят для сбора и транспортировки отходов. Высокая эффективность техники обусловлена высокой степенью сжатия ТБО (до 1:6) и скоростью обслуживания контейнеров. Задняя загрузка не требует маневрирования при подъезде к контейнерной площадке, подъемные устройства различных типов позволяют работать со всеми видами контейнеров, а низкий борт приемного бункера – загружать нестандартные и крупногабаритные отходы не только механически, но и вручную.

Типы обслуживаемых контейнеров

Автомобили изготавливаются в России и полностью обеспечены сервисным и гарантийным обслуживанием. Прошли регламентированную законодательством сертификацию и получили одобрение типа транспортного средства. Предлагаемая техника эксплуатируется в Российской Федерации и имеет положительные отзывы.

РГ ТЕХНО

ООО "РГ-Техно". Официальный представитель ZOELLER в России.
Офис продаж, служба технической поддержки, центральный склад запчастей.
Россия, Московская обл., г. Люберцы, 1-й Панковский пр-д, 1-В. Тел.: +7 (495) 225-61-00
E-mail: techno@rg-rem.ru www.rg-techno.ru

Автор: Никита Федюнин. Фото: Андрей Махотин

СВОЯ ФИЛОСОФИЯ

Между городом и полигоном бытовых отходов курсируют тяжелые мусоровозы, отличительные черты которых вместительность, выносливость, высокая проходимость. У шведской компании Scania свое видение этих машин.

ТЯЖЕЛЫЕ МУСОРОВОЗЫ с кузовом объемом до 25 кубических метров – главная ударная сила перевозчиков, задействованных на вывозе мусора из мегаполисов на полигоны бытовых отходов. Такие машины в большинстве своем строятся на прочном шасси строительных грузовиков, и это при том, что зачастую могучее шасси будет работать не с полной нагрузкой. Эта перестраховка вынужденная, так как в отличие от того же строительного самосвала, век которого при интенсивной эксплуатации от силы лет десять (машины европейского производства), мусоровоз обязан служить верой и правдой пятнадцать и более лет. Ведь именно на такой срок эксплуатации рассчитана его установка.

Предлагая свой вариант тяжелого мусоровоза, шведы учли богатый многолетний опыт эксплуатации своей техники в России. Не случайно в качестве ходовой части мусоровоза было взято трехосное шасси колесной формулой 6х4 модели P340. Оно, как и самосвальное, имеет тяжелый класс эксплуатации, что выражается, к примеру, усиленной, швеллер в швеллере, по всей длине рамой, но в отличие от самосвала имеет заднюю тележку грузоподъемностью не 32, а 26 тонн. Это продиктовано тем, что применять на мусоровозе более прочные мосты бессмысленно. Даже при коэффициенте прессования мусора 1:7 больше 13 тонн бытового мусора в бункер не набить, в машине имеется двукратный запас по нагрузке! При этом шасси сохраняет как блокировки межосевого и межколесных дифференциалов, включение которых как по отдельности, так и совместно позволяет мусоровозу без особых проблем передвигаться по полигону бытовых отходов к месту разгрузки.

В мусоровозе пассажирские места предназначены для двух грузчиков.

Просторная современная кабина обеспечивает водителю комфортабельные условия труда – органы управления легкодоступны, их расположение стандартно...

Система самодиагностики управляется кнопками на рулевом колесе...

... а информация выводится на цветной дисплей в центре щитка приборов.

На решетчатых алюминиевых ступенях не поскользнешься даже в гололед.

Один из пультов управления спецоборудованием – на тоннеле пола кабины.

Команды грузчика водитель слышит в динамике монитора заднего вида.

Верхнее зеркало позволяет видеть пространство перед кабиной и бордюры.

ПРЫЖКИ В ВЫСОТУ

Мусоровоз – это не седельный тягач, он работает на коротком плече и за рабочую смену делает максимум два-три рейса. Поэтому коммунальные машины комплектуют дневными трехместными кабинами без спальника. Кресло водителя пневматически подрессорено, имеет все необходимые регулировки, а сдвоенное сиденье-скамейка для двух грузчиков комфортом не балует. Но это не путь экономии на оснащении кабины, а специальная опция для коммунальных машин и, в частности, мусоровозов.

Кстати, об опциях. Их для мусоровоза предлагается немало, но самой полезной видится кабина с низким входом. Анализируя работу мусоровоза, шведы подсчитали, что за рабочую смену водитель или грузчик выходит и садится в кабину около двухсот раз. А при плотной городской застройке и, соответственно, большем числе мусорных баков и того больше! Если бы кабина мусоровоза была расположена так же высоко, как, скажем, на самосвале, то через пару-тройку месяцев икроножным мышцам водителя и грузчика позавидовали бы все африканские страусы. Чтобы избавить персонал от ненужных физических нагрузок, мусоровозы Scania оснащают кабинами с низким входом.

Провести ежедневное обслуживание автомобиля проще простого: доступ ко всему необходимому открывается с поднятием решетки радиатора.

Кабина имеет мягкую четырехточечную подвеску на пружинных стойках.

Уровень рабочей жидкости можно увидеть через стенку прозрачного бачка.

Фланцы карданного вала автомобилей Scania отвечают стандарту ISO.

Справа от масляного щупа – крышка диагностического разъема.

Такая функция доступна на шасси с пневматической подвеской. При остановке мусоровоза для загрузки в бункер содержимого мусорных баков воздух из пневмобаллонов передней оси стравливается, машина приседает, при этом первая ступенька располагается на высоте всего 17 сантиметров над уровнем дороги. Как показывает опыт продаж, данная опция в России практически не востребована. Нашему перевозчику гораздо ближе к сердцу железные бамперы, большой клиренс, надежная рессорная подвеска. Пневматическая подвеска на наших свалках может получить повреждения арматурой и иными колющими предметами при движении в глубокой колее. Однако свалки, образовавшиеся вокруг крупных мегаполисов, постепенно приобретают цивилизованный вид, подъезд к ним ровняют, мусоровозам все проще и проще пройти к месту разгрузки, не проколов шин, да и при застревании автомобиля ему на помощь придет дежурный бульдозер. То есть с каждым годом преимущества пневмоподвески машин реализуются с все большим эффектом. Если в вашем регионе владельцы полигона не только собирают дань за возможность выгрузки отходов, но и создают условия для работы перевозчиков, улучшая подъездные пути, то есть смысл приобрести мусоровоз с пневматической подвеской. Помимо приседания при остановках для загрузки бункера оборудованное пневмоподвеской шасси может по желанию заказчика быть с подъемной или поворотной задней осью. Поднимать ось для совершения маневра можно только на короткой дистанции, так как нагрузка на шины резко возрастает. Однако применительно к тележке грузоподъемностью 26 тонн это не критично. С другой стороны, у шасси с колесной формулой 6x2*4 блокировка дифференциалов доступна только одной оси, поэтому проходимость машины априори ниже, к тому же не передающий крутящий момент «ленивец» часто становится причиной застревания машины.

Подрамник компактора крепится к раме шасси через резиновые подушки.

РАЗУМНАЯ ДОСТАТОЧНОСТЬ

Основные силовые агрегаты для мусоровоза – 9- и 11-литровые мощностью 310 или 340 л. с. соответственно. Однако опционно предлагается и девятилитровый 270-сильный турбодизель. Естественно, лучше отдать предпочтение 11-литровым моторам. И не только потому, что они мощнее, а по той простой причине, что их ресурс до капитального ремонта составляет полтора миллиона километров. В пересчете на среднестатистический годовой пробег мусоровоза от 60 до 80 тысяч километров в год ресурс шасси составит как минимум 20 лет. Это важно, так как ресурс шасси и надстройки практически сопоставимы, а значит необходимости менять изношенное шасси под еще работоспособной надстройкой нет. Поскольку машина работает в режиме развозного фургона и средняя ее скорость по городу не превышает 15 км/ч, инженеры оснастили шасси девятиступенчатой механической коробкой передач модели GR905. Хотя сгодилась бы и восьмиступенчатая GR805. Поскольку машина от бака к баку ползает на первой и второй передачах, то есть смысл заказать коробку GR875 с опцией Opticruise, которая существенно снижает нагрузку на сцепление, продлевая его ресурс, а также облегчает работу водителя. Справедливости ради отметим, что сцепление, в том числе по таким параметрам, как надежность и ресурс, на данном шасси нареканий не вызывает, что подтверждает опыт эксплуатации мусоровозов в гористой местности г. Сочи.

В зависимости от условий эксплуатации, будь то равнинное Подмосковье или серпантины Кавказа, трансмиссия комплектуется коробками передач, главными парами с определенными передаточными отношениями, завязанными с мощностью и крутящим моментом дизеля. Подбор элементов трансмиссии и силового агрегата под конкретные условия эксплуатации и надстройку, которая будет установлена на шасси, производится на

С помощью гидроцилиндров заполненный контейнер поднимают при разгрузке к высокой насыпи на полигоне или в бункер мусоросжигательного завода.

Боковые стенки контейнера из стали толщиной 6 мм, а пол – 8 мм.

Этот кран необходим для слива остаточной жидкости из компактора.

Специальный упор позволяет применять на мусоровозе любые контейнеры.

Сервисный люк компактора расположен с правой стороны машины.

Специальные щитки по бокам призваны защищать жгуты электропроводки.

Для безопасного опускания контейнера две кнопки надо нажать одновременно.

ЭКСПЕРТ

Андрей Дмитриев, технический специалист компании ООО «Скания-Русь»

– Благодаря модульному принципу комплектации автомобилей Scania мы можем, варьируя компонентами шасси, элементами подвески, моделями моторов, коробок передач и коробок отбора мощности, построить оптимальную машину под выполнение любой транспортной задачи. Что, собственно говоря, и было сделано при проектировании мусоровоза. Замечу, что, как и у всех трехосных машин, поставляемых нами в Россию и имеющих тяжелый класс эксплуатации, рама мусоровоза усилена по всей длине по схеме «лонжерон в лонжероне».

Что касается средств повышения проходимости, то, как показывает опыт эксплуатации строительных машин, двух блокировок дифференциала – межосевой и межколесной – вполне достаточно для работы на рыхлом грунте свалок бытовых отходов.

Поскольку российские условия эксплуатации сильно отличаются от европейских, в частности, по качеству дорог и подъездов к месту разгрузки, я настоятельно рекомендую перевозчикам сделать выбор в пользу шасси с рессорной подвеской. Пневматическая, несмотря на массу преимуществ, включая повышенный комфорт и возможность уменьшить высоту входа в кабину, для российских условий неприемлема.

Причина банальна: при движении по полигону бытовых отходов, особенно по разбитой колее, пневмобаллоны могут быть повреждены торчащей арматурой и прочими предметами. Именно по этой причине тормозные камеры шасси строительных грузовиков, спецтехники, в том числе мусоровозов, установлены максимально высоко над землей.

Мне часто задают вопрос: «Нужен ли мусоровозу полный привод?» Отвечу на него так. Полноприводное шасси незаменимо в условиях полного бездорожья, например, для вывоза леса или в работе карьерных самосвалов. Для мусоровоза, который работает по городским дорогам и асфальтированным трассам, вполне достаточно шасси с колесной формулой 6x4. А для преодоления короткого отрезка пути по полигону вполне хватит блокировок межосевого и межколесного дифференциалов. Опыт наших клиентов показывает, что мусоровозы не заходят на полигон так далеко, как самосвалы, то есть двигаются по укатанной колее.

Портал для работы с большими (от 2,5 до 10 м³) контейнерами оснащен цепями – они значительно ускоряют крепление груза к раме.

Фары на корме компактора обеспечивают освещение при работе ночью.

Камера заднего вида оснащена микрофоном, из которого водитель слышит указания грузчика.

стадии сборки машины. То есть в Россию шасси приходит в соответствии с требованиями конкретного заказчика. При необходимости на заводе шасси укомплектуют коробкой отбора мощности, к примеру, для привода масляного насоса надстройки.

В БУНКЕРЕ

Одно из неоспоримых преимуществ машины – ее способность работать с различными видами мусорных евроконтейнеров и баков отечественного производства объемом от 650 до 1100 литров, а также «лодками» объемом до 10 м³. Для наглядности приведем такой пример: в 24 м³ установку мусоровоза Scania помещается до двадцати восьми кубовых (!) бункеров-«лодок», которые перевозятся на машинах с мультилифтом. Эти данные были получены компанией «ЕМУП Спецавтобаза» из Екатеринбурга.

Для оснащения мусоровозов, продающихся на российском рынке, Scania выбрала установки модели Medium XXL+SK200W компании Zoller не случайно. Во-первых, бункер прямоугольного сечения имеет мощные ребра жесткости, которые делают его конструкцию чрезвычайно прочной по сравнению с моделями «чемоданного» сечения и позволяют прессовать мусор с коэффициентом 1:7. Во-вторых, кузов предназначен для работы с несортированным мусором. Именно таким «миксом» наполнены мусорные баки российских городов. Бункер оснащен загрузочной ванной большого объема – 2,8 м³, которая позволяет в три захода опорожнить внутрь коммунальной установки весьма распространенный восьмикубовый бункер. Для сравнения, машины других производителей с задней загрузкой комплектуются ванной более скромного объема 1,8–2 м³. Для выгрузки спрессованного мусора с учетом времени, необходимого для поднятия заднего борта, установке требуется всего 40 секунд. Одной из приятных особенностей мусоровоза является дублированная система управления коммунальной установкой. Если электроника откажет из-за попадания в нее влаги или электронный блок вырвет ударом о дерево при неаккуратном маневрировании, то управление гидросистемой будет вестись посредством рычагов гидрораспределительного узла. Управлять установкой можно и из кабины. То есть в любом случае машина выполнит свою работу. ●

Снизу – универсальный портал для малых (120x1200 л) контейнеров.

Через этот кран сливают жидкость из приемной ванны.

Инструментальный ящик оборудован замком с личинкой под ключ.

Расположенное по левому борту запасное колесо легкосъемно, что позволяет быстро заменить пробитый баллон и продолжить обслуживание точек загрузки.

Вентиль заднего внутреннего колеса выведен через окно в наружном диске.

Особенность задних мостов Scania – фильтр для залитого в редуктор масла.

Энергоаккумуляторы ориентированы вверх, поэтому они не застрянут в колее.

Расчет лизинговых платежей

Вид техники	**тягач/шасси**	
Модель	**Scania**	
Форма договора	**лизинг**	
Тип финансирования	**внутренний**	
Цена за единицу, руб.	**8 700 000**	включая НДС
Срок договора, год	**4,00**	
Количество платежей	**48**	
Авансовый платеж (25%), руб.	**2 175 000**	включая НДС
Сумма платежа, руб.	**209 197**	включая НДС
Остаточная (выкупная) стоимость, руб.	**87 000**	включая НДС
Общая сумма договора, руб.	**12 303 456**	включая НДС
Единовременная комиссия за заключение сделки, руб.	**43 500**	включая НДС

Включено в состав платежа		
Транспортный налог	–	оплачивается клиентом
Налог на имущество, руб.	**324 407**	
Регистрация ТС, ТО	**–**	оплачивается клиентом
Страхование «полное КАСКО», руб.	**852 600**	с безусл. франшизой 500 евро
Страхование ГО	**–**	оплачивается клиентом
Удорожание за 4 года (страхование включено)	**1,41**	10,4% в год
Удорожание за 4 года (страхование не включено)	**1,32**	7,9% в год

Текст: Конни Хеттинг. Фото: Томми Холл

Все под надежной охраной. Когда художественная выставка «И был свет» прибыла в Швецию, в целях сохранности необычного груза были приняты очень жесткие меры безопасности.

ДРАГОЦЕННЫЙ ГРУЗ

Специально оборудованный грузовик Scania, сопровождаемый полицейскими вертолетами и спецназом гражданской полиции Швеции, недавно выполнил одно из самых важных заданий по транспортировке груза, когда-либо выпадавших на долю автомобиля.

СЕГОДНЯ ПОДЛИННИКИ КАРТИН Леонардо да Винчи, Микеланджело и Рафаэля преподносит мировой аудитории новая художественная выставка «И был свет». В ходе предпринятого всемирного турне эти три великих художника итальянского Возрождения были впервые представлены за пределами Италии на одной выставке одновременно. Кроме того, широкой публике впервые демонстрировалась недавно обнаруженная картина Леонардо да Винчи «Прекрасная принцесса».

Поскольку стоимость представленных на выставке полотен составляет приблизительно 200 млн евро (одна только «Прекрасная принцесса» оценивается почти в 120 млн евро), меры безопасности, которыми было окружено открытие выставки в шведском Гётеборге, можно назвать по меньшей мере жесткими.

«Все очень хорошо охранялось, – говорит Мэтс Рённгард, организатор экспозиции в Гётеборге. – На всех этапах выполнения данной транспортной задачи, будь то за рубежом или в самой Швеции, мы использовали вооруженную охрану. Для того, чтобы установить системы сигнализации на стенах и оснастить ими выставочные стенды, ушли целые месяцы подготовительной работы».

Сразу после приземления в аэропорту Ландветтер, находящемся в пригороде Гётеборга, самолет с картинами был встречен на летном поле специально оборудованным грузовиком Scania, принадлежащим компании MTAB, занимающейся перевозками произведений искусства. Всю дорогу к выставочному залу в Гётеборге грузовик сопровождали полицейские вертолеты и вооруженный спецназ.

«Прекрасная принцесса» Леонардо да Винчи оценивается в 120 млн евро.

MTAB – ведущая шведская транспортная компания, специализирующаяся на доставке произведений искусства и предметов, имеющих большую художественную ценность. Компания осуществляет транспортировку произведений искусства и культурных ценностей для их дальнейшего показа широкой публики по всему миру.

«Наши грузовики специально оборудованы для транспортировки произведений искусства. Так, в них имеются система климат-контроля, полностью пневматическая подвеска и дополнительное сиденье в кабине для сопровождающего», – поясняет Саймон Форс, заместитель директора-распорядителя MTAB.

«Чтобы повысить безопасность не только водителя, но и груза, – добавляет Форс, – помимо системы слежения GPS во всех грузовиках установлены системы оповещения о взломе, нападении, газовые сигнализаторы, а также портативные, индивидуальные приборы тревожной сигнализации. Из нашего диспетчерского центра мы можем точно отслеживать местоположение наших грузовиков с помощью системы позиционирования GPS и связи по каналам GSM. Система оповещения о нападении напрямую связана с центрами, принимающими экстренные вызовы по телефону».

«Мы используем грузовые автомобили Scania для оказания столь специфических транспортных услуг, используя наши хорошо налаженные и долгосрочные связи с дилерами, – говорит Форс. – Мы очень довольны грузовиками Scania, которые используем для выполнения наших транспортных заданий».

Выставка «И был свет» проходила в Гётеборге с 20 марта по 15 августа 2010 года. Она прошла с большим успехом, ее посетило около 200 тысяч человек.

«Это была одна из наиболее значительных временных экспозиций за последние 15 лет», – заявил Рённгард.

После Гётеборга выставка в течение восьми лет будет путешествовать по всему миру, переезжая из одного крупного города в другой и доставляя радость всем любителям искусства. ●

ПРОВЕРЕННЫЕ И НАДЕЖНЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ЛЕСА

KESLA JYKI JYKI GROUP ALUCAR

Лесовозные прицепы с гидравлической системой передвижения коников или системой изменения длины прицепа. Лесовозные полуприцепы. Надстройки для грузовиков, гидроманипуляторы на съемной или фиксированной консоли. Щеповозные прицепы и полуприцепы с мягкой крышей и конвейерной разгрузкой.

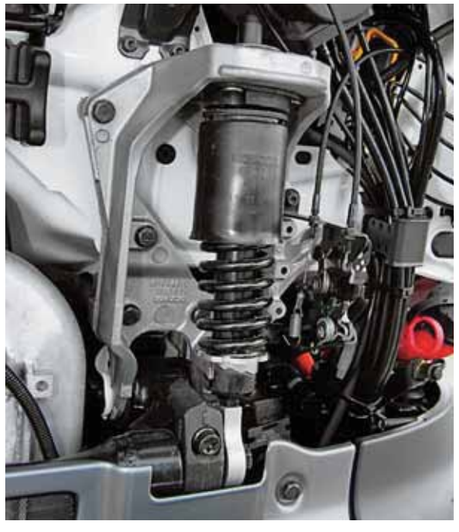
Продажа, доставка, таможенная очистка, установка
Гарантийное и послегарантийное обслуживание, запасные части.

Россия, 196625, Санкт-Петербург, Фильтровское шоссе 3, офис 440
Тел./факс: +7 (812) 3201249,+7 (812) 4516247 | e-mail: info@jyfa.ru | WWW.JYFA.RU

Автор: Михаил Бибичев. Фото: Сергей Моисеев

СКАНИЯ ПО-РУССКИ

На выставке «Комтранс–2010» шведский автопроизводитель Scania представил четырехосный самосвал P420 CB 8x4 EHZ. Казалось бы, что здесь нового? Ведь данная модель предлагается на российском рынке с конца 2007 года. Все дело в том, что производство этих машин налажено непосредственно в России, в Санкт-Петербурге.



В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ многие иностранные автопроизводители считают российский автомобильный рынок одним из приоритетных. В принципе сегодня для многих автоконцернов Россия находится в десятке самых крупных рынков сбыта, а у некоторых занимает лидирующие позиции. Для того чтобы еще больше закрепить успех и снизить конечную стоимость продукта, многие именитые компании открыли собственное производство на территории нашей страны. Собирают не только легковые автомобили, но и коммерческие, включая легкие и тяжелые грузовики. Вот и Scania считает для себя российский рынок приоритетным. Именно поэтому в начале 2010 года компания объявила о начале производства грузовиков в Петербурге. Объемы производства пока, к сожалению, не уточнены, но уже сейчас известно, что на первом этапе здесь будут собирать четырехосные самосвалы с кузовами полезным объемом 20 м³. Пока собраны первые экземпляры. Идет, так сказать, отладка производственного процесса.

С одним из таких экземпляров мы решили познакомиться поближе сразу после выставки. Напомним, что у нас в 2007 году уже был на испытаниях подобный четырехосник — Scania P380, так что есть с чем сравнить.

Внешне грузовик, собранный в России, в принципе не отличается от своего скандинавского собрата, разве что корпуса зеркал заднего вида несколько иные. В остальном все та же двухместная дневная кабина с большой площадью остекления, в верхней части которой предусмотрен солнцезащитный козырек с габаритными огнями и дополнительными фарами дальнего света. Передний металлический бампер выполнен составным, поэтому при незначительных повреждениях его не придется менять целиком. Нижняя часть облицовки радиатора по-прежнему откидывается вперед, образуя ступень с противоскользящим покрытием. Такое решение весьма удобно во время обслуживания ветрового стекла. Как и положено строительному самосвалу, передние фары и задние фонари имеют защиту в виде металлической решетки и крепятся на защелках, в результате чего защиту можно быстро снять, чтобы, например, протереть или вымыть фары. Задний противоподкатный брус и боковая защита каждой из сторон — непременные атрибуты тяжелого самосвала.

Несмотря на то, что кабина грузовика расположена высоко от земли, вход в нее удобный. Внутри Scania P420 российской сборки — типичный «европеец». Здесь все выполнено аккуратненько. К материалам отделки и качеству сборки не подкопаешься. Водительское кресло — на пневмоподвеске, с огромным диапазоном регулировок, позволяющих удобно разместиться за рулем, и подогревом. Небольшой рычаг КП расположен в удобном месте и отлично ложится в руку. Рычаг стояночного тормоза находится на передней панели. Четырехспицевый руль с кнопочками управления бортовым компьютером приятен на ощупь и имеет оптимальный диаметр хвата. Комбинация приборов проста, но при этом показания отлично читаются. Двухцветная передняя панель слегка изогнута к водителю, поэтому не приходится тянуться до кнопок и переключателей всевозможных систем грузовика. Помимо этого, на торпедо есть специальные места для размещения мелких предметов. А вот

отсутствие салонных ящиков и боксов несколько смутило, единственный бардачок размещен над ветровым стеклом, да и то со стороны пассажира. Над головой водителя установлен тахограф. Есть пара гнезд для установки магнитолы либо рации. На задней остекленной стенке кабины предусмотрена пара крючков для верхней одежды и пластиковый кармашек для документов. Стоит признать, что комплектация данного самосвала достаточно скромная. Единственный наворот — обогрев зеркал. И если отсутствие кондиционера компенсирует люк в крыше кабины, то отсутствие электрорегулировки зеркал вряд ли обрадует водителя.

Вопросов о ремонтопригодности и обслуживании четырехосного самосвала Scania P420 возникнуть не должно. Все необходимые заливные горловины и масляный щуп выведены под переднюю панель кабины. При откинутой кабине открывается свободный доступ к силовому агрегату. Стоит отметить один факт. Механизм подъема кабины на данном грузовике расположен за передним бампером с правой стороны. Помнится, когда мы проводили испытания четырехосника Scania P380, механизм находился за кабиной между первой и второй осью. Наверное, это одна из отличительных особенностей грузовика российской сборки.

При беглом осмотре показалось, что двигатель не изменился. На этой модели используется Scania DC12 06 420 Евро 3. Это рядный 6-цилиндровый дизель с турбонаддувом и промежуточным охлаждением воздуха. Мощность 12-литрового мотора составляет 420 л. с. при 1900 мин-1, а максимальный крутящий момент — 2000 Нм при 1100–1300 мин-1. С двигателем агрегатируется хорошо знакомая механическая 9-ступенчатая КП Scania GR905 с демультипликатором и системой охлаждения трансмиссионного масла.

Подвеска на четырехосном самосвале применена полностью рессорная. Обе передние оси оснащены трехлистовыми параболическими рессорами с амортизаторами. Задние мосты также параболические рессоры, только состоят из пяти листов. Стабилизатор поперечной устойчивости на передней оси — повышенной жесткости.

Тормозная система — двухконтурная, полностью пневматическая, прямого действия с ABS. Тормозные механизмы на всех мостах барабанного типа.

В качестве кузовной надстройки на Scania P420 установлен 20-кубовый кузов с задней разгрузкой, оснащенный системой подогрева отработавшими газами. Сам кузов, гидравлика и механические узлы надстройки произведены фирмой Hyva. Кузов изготовлен из высококачественной стали с толщиной днища 8 мм, а боковых стенок — 6 мм. С такой надстройкой самосвал способен взять на борт до 30 т груза. Из приятных мелочей отметим плотную крышку АКБ, которая служит еще и началом ступеней для доступа в кузов, а также наличие замка на крышке топливного бака объемом 500 л.

Конечно, проверять ходовые качества такой машины нужно где-нибудь за пределами дорог общего пользования, да и желательно в груженом виде. Мы для первичного знакомства ограничились поездкой на порожней машине по дорогам общего пользования. Тем не менее можно отметить следующее. Прежде всего, это отличная шумоизоляция кабины. Работает дизельный двигатель громко, если стоять рядом с автомобилем, но в кабине такого шума уже нет и можно разговаривать вполголоса даже во время движения. Второе, что приятно удивило, — плавность хода. Несмотря на рессорную подвеску и отсутствие груза в кузове, машина идет мягко и уверенно. На бездорожье четырехосник, конечно, не назовешь вездеходом, но с включенными блокировками дифференциалов он будет способен на многое.

В заключение хочется сказать, что самосвал Scania P420, собранный в России, по качеству сборки и ходовым характеристикам не уступает своему шведскому коллеге. Также не стоит забывать о том, что компания Scania полностью взяла на себя обязательства по гарантийному и послегарантийному обслуживанию и обеспечению запчастями всего самосвала, будь то шасси, кузов или гидравлическое оборудование. А это в свою очередь позволит повысить производительность техники за счет сокращения времени на ремонт или ТО. ●

СИМВОЛ ЛОНДОНА СТАНЕТ ЕЩЕ НАДЕЖНЕЕ

Красные лондонские двухэтажные автобусы входят в число самых известных символов Великобритании. Сегодня многие из этих автобусов в столице украшает эмблема Scania – голова грифона.

Текст и фото: Конни Хеттинг

КРАСНЫЕ ДВУХЭТАЖНЫЕ АВТОБУСЫ – это не просто символ Лондона. Они являются очень важным и популярным видом общественного транспорта британской столицы. В то время как весь остальной британский рынок автобусных перевозок не регулируется государством, компания TfL («Транспорт для Лондона») продолжает нести ответственность за работу сетей подземного и автобусного транспорта общего пользования.

Компания TfL определяет, какие маршруты и какой уровень обслуживания будут предоставлять частные автобусные компании, работающие в столице. «Требования TfL за последнее десятилетие постоянно ужесточались», – поясняет Лес Бэрчли, технический директор компании Transdev London, одного из подрядчиков, эксплуатирующих автобусы для TfL. Теперь они регламентируют всё и вся: от частоты рейсов и технических характеристик транспортных средств до режима работы и манеры поведения водителей. Между тем конкурентная борьба между шестью основными автобусными компаниями за 700 автобусных маршрутов в Лондоне значительно обострилась.

За период с 2003 года Scania реализовала в Великобритании свыше 1000 двухэтажных автобусов. Значительная их часть эксплуатируется в Лондоне, где компания Transdev является одним из самых важных клиентов Scania.

Два символа Лондона: красный двухэтажный автобус и Биг-Бен.

Штат компании Transdev London насчитывает свыше 2000 водителей, работающих преимущественно в круглосуточном режиме на 950 автобусах, курсирующих в столице и ее окрестностях. 270 машин из этого числа представляют собой двухэтажные автобусы Scania, причем большинство из них – это полностью изготовленные на Scania автобусы OmniCity. «Более пяти лет назад мы начали подыскивать нового поставщика двухэтажных автобусов для Лондона, – говорит Бэрчли. – Мы остановили свой выбор на Scania по причине ее топливной экономичности, а также потому, что двухэтажные автобусы Scania отвечают постоянно ужесточающимся требованиям TfL».

Пожалуй, именно Лондон можно считать важным рынком транспортных услуг, предъявляющим самые строгие в мире требования к движению автобусов. Здесь самой главной характеристикой транспортного средства является его надежность.

«Исключительная надежность, – уточняет Лес Бэрчли. – В Лондоне автобусы работают практически круглосуточно. При таком достаточно плотном транспортном потоке незапланированные простои приводят к серьезным последствиям. Ремонтникам приходится очень долго добираться до вышедшего из строя автобуса».

АВТОБУСНЫЕ КОМПАНИИ ПОЛУЧАЮТ КОНТРАКТЫ на обслуживание различных маршрутов сразу на пять лет, по истечении которых эти контракты пересматриваются заново.

«Однако получить контракт на какой-либо маршрут – это еще цветочки, ягодки ждут компанию-оператора впереди, поскольку все ее действия строго регламентированы», – поясняет Бэрчли.

Компания Transdev London выбрала автобусы Scania из-за надежности марки, а также потому что именно Scania берет на себя всю ответственность за комплектование транспортных средств.

«Нам лишь нужно переговорить с одним поставщиком, который располагает всей информацией и возможностями, необходимыми для того, чтобы разработать продукт, отвечающий нашим потребностям, – говорит Бэрчли. – Это означает, что и шасси, и кузов будут отличаться высоким качеством, присущим только Scania, – машине, которая идеально подходит как нашим пассажирам, так и нашей автобусной компании».

В настоящее время сотрудничество между Scania и Transdev предполагает совместное проведение опытно-конструкторских работ. Дизайнеры и конструкторы автобусов Scania посетили Transdev, чтобы непосредственно от водителей этой компании узнать их требования и пожелания.

«Конкретным результатом такого сотрудничества стало изменение конструкции бокового окна водителя, облегчившего его открывание», – поясняет Алан Мартин, менеджер отдела специальных проектов Scania в Великобритании.

“Мы остановили свой выбор на Scania по причине ее топливной экономичности, а также потому, что двухэтажные автобусы Scania отвечают нашим жестким требованиям”.

Лес Бэрчли, технический директор компании Transdev London

Бэрчли считает, что, выбрав компанию Scania в качестве партнера, Transdev сделала правильный шаг к удовлетворению требований TfL и плодотворному и надежному сотрудничеству.

«В разработке автобусов для Лондона мы должны быть впереди всех, – говорит он. – Заглядывая вперед, можно сказать, что основное внимание мы будем уделять вопросам экологической устойчивости, например, утилизации автобусов, снижению их веса и использованию моделей с гибридной энергетической установкой для снижения выбросов углекислого газа. А в этом деле Scania – очень хороший партнер!» ●

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ВОЗРАСТАЮТ

■ Лондонская сеть общественного транспорта грандиозна. Каждый день в столице Великобритании пассажиры совершают 2,5 миллиона поездок по «Трубе» (так здесь называют подземную систему метрополитена) и 8 миллионов поездок по маршрутам общественных автобусов. В отличие от других крупных городов мира, в Лондоне объемы автобусных перевозок продолжают возрастать. Многие туристы чувствуют себя в 8000 автобусах, которые курсируют по городу, более безопасно, чем в вагонах метрополитена.

ХОЗЯИН ГОРОДСКИХ УЛИЦ

> **“Теперь у людей уже нет времени на то, чтобы быть вежливыми и дружелюбными”.**
>
> *Уоррен Виллс, водитель лондонского автобуса*

Несмотря на возросшую интенсивность движения, водить автобус стало легче, поскольку, по мнению Уоррена Виллса, «в физическом плане водить современный двухэтажный автобус не сложнее, чем легковую машину».

Невзирая на то, что ему зачастую приходится нелегко, Уоррен Виллс, который водит двухэтажные автобусы в Лондоне с 1993 года, не может даже думать о том, чтобы сменить профессию. Его работа требует не только высокого уровня профессионального мастерства, но и умения общаться с людьми.

Водитель красного двухэтажного автобуса в Лондоне – это профессия, овеянная легендами. Те водители, которые отвечают жестким условиям приема на работу в автобусные компании и продолжают повышать свое профессиональное мастерство, зачастую остаются за рулем таких автобусов в течение всей своей трудовой деятельности.

Водителю Уоррену Виллсу его работа очень нравится, даже несмотря на то, что она требует много сил и времени. С тех пор, когда он впервые сел за баранку двухэтажного автобуса в 1993 году, ситуация с дорожным движением, как и сама профессия водителя, претерпела огромные изменения.

«Чрезвычайно возросло число автомобилистов, а вместе с тем и количество машин, – говорит он. – Улицы забиты битком, и это усиливает взаимную напряженность. Теперь у людей уже нет времени на то, чтобы быть действительно вежливыми и дружелюбными».

Компания TfL («Транспорт для Лондона»), которая обеспечивает работу системы общественного транспорта в британской столице, требует от своих водителей высокого уровня профессионального мастерства.

«Наши водители должны обладать необходимыми навыками общения с пассажирами и быть готовы работать посменно в довольно плотном графике, поскольку мы работаем в круглосуточном режиме», – заявляет Лес Бэрчли, технический директор компании Transdev London.

В настоящее время самым важным фактором для автобусных компаний Лондона, помимо надежных транспортных средств, являются водители. Их заработная плата составляет свыше половины расходов компании. Transdev инвестирует значительные суммы в обучение водителей, таким образом ей удалось избежать текучесть кадров.

Уоррен Виллс, который занимается не только вождением автобуса, но и обучением новых водителей, отмечает, что учеба приносит свои плоды.

«Несомненно, водители автобусов в Лондоне сегодня обладают более высоким уровнем профессионализма, чем 10 лет назад, причем и в плане умения общаться с пассажирами», – констатирует он.

«Несмотря на возросшую интенсивность движения, водить автобус стало легче, – замечает Виллс. – Это все благодаря автобусам. Хоть они и выглядят немного громоздкими и ужасно высокими, однако в физическом плане водить современный двухэтажный автобус не намного сложнее, чем легковую машину. Они не идут ни в какое сравнение с автобусами Routemaster, которыми мы управляли несколько лет назад. Теперь можно провести за баранкой пять часов и не почувствовать усталости».

Самый любимый маршрут Уоррена Виллса – это No. 371б от Кингстона до Ричмонда, что на юго-западе Лондоне.

«Этот маршрут всегда был самый сложный, – говорит он. – Уйма транспорта, куча велосипедистов. Здесь всегда происходит что-либо непредвиденное. Именно поэтому я его и люблю». ●

3 САМЫЕ ЛЮБИМЫЕ

Из 18 900 автобусных остановок в Лондоне Уоррен Виллс выбрал три самые любимые:

- «Хаммерсмит» в западном Лондоне («Здесь всегда царит хаос»).
- «Кью-Гарденс», сразу за крупным пересадочным узлом «Королевские ботанические сады» («Всегда милые и приятные пассажиры»).
- А также «все хаотично разбросанные остановки на главных улицах пригородов Лондона».

Контроль перемещения

- контроль местоположения on-line;
- отображение истории перемещения;
- контроль состояния автомобиля;
- контроль зон и маршрутов движения;
- нанесение пользовательских объектов на карту и возможность создания маршрутов движения;
- контроль расписания движения;
- формирование отчетов и их выгрузка в различные форматы.

Удаленная диагностика

- сбор данных с CAN-шины бортового компьютера;
- формирование отчетов об эксплуатации - пробег, расход топлива, события;
- настройка критических значений при движении транспортного средства;
- вывод приборной панели на экран монитора;
- график изменения уровня топлива в баке;
- расчет фактической нормы расхода за указанный период.

Контроль стиля вождения

- анализ стиля вождения по каждому водителю;
- создание аналитических графиков по стилю вождения группы водителей;
- контроль агрессивных маневров и возможность настройки уведомлений;
- минимизация риска потери или порчи груза;
- контроль соблюдения безопасности при перевозках груза.

20% экономия на топливе*
*** При использовании всех функций системы**

Москва: «Север-Скан»: +7 (495) 994-08-82; «Скан-Юго-Восток»: +7 (495) 730-88-75;
Санкт-Петербург: «Петроскан»: +7 (812) 593-80-90; **Ростов-на-Дону:** «Транс Абсолют»: +7 (863) 291-93-33;
Нижний Новгород: «Агат-Скан-Сервис»: +7 (831) 275-95-94; **Краснодар:** «Краснодар-Скан»: +7 (861) 666-77-10

Центральный офис:
Москва, ул. В. Красносельская, д.3, стр. 1
Тел.: +7 (495) 974-25-25

www.autolocator.ru

Текст: Кари Симонс. Фото: Карл-Эрик Андрессон, Пегги Бергман

ВРЕМЯ ВЕСТИ РАЗВЕДКУ

Разработка месторождений полезных ископаемых – это набирающий силу бизнес, который нуждается в транспортных средствах. Scania может предложить привлекательную альтернативу оборудованию, традиционно используемому в горнодобывающей промышленности, которая обеспечит более низкие суммарные издержки и лучшую топливную экономичность.

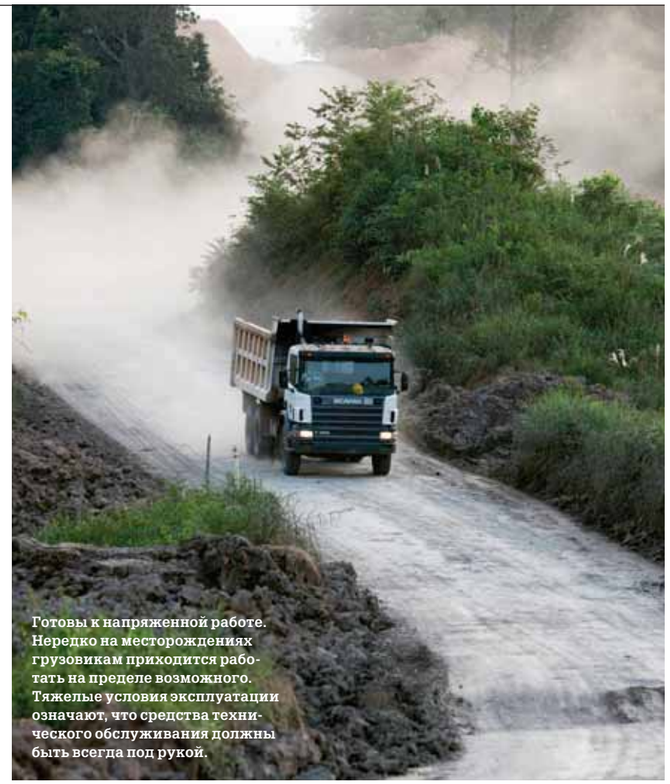
СПРОС НА ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ увеличивается в соответствии с глобальным ростом валового внутреннего продукта. Возможно, это кого-то удивит, но современные технологии нуждаются во многих сырьевых материалах. «Сегодня в самых продвинутых компьютерах используется более 40 элементов, добываемых из полезных ископаемых, тогда как в 1980 году самые передовые технологии довольствовались лишь 11 химическими продуктами, – говорит Йонас Густафссон, менеджер по продукции Scania для горнодобывающей промышленности. – Как говорится, если что-то не растет на земле, это можно добыть из-под земли».

Большую часть из того, что транспортировалось машинами, традиционно используемыми в горном деле, теперь можно перевозить грузовиками. Scania имеет в своем арсенале автомобили для любого этапа горных работ, включая грузовики с буровыми установками, транспортные средства для перевозки взрывчатых веществ, самосвалы, автоцистерны, а также грузовики для доставки смазочных материалов.

Использовать грузовик в процессе добычи полезных ископаемых весьма выгодно, особенно для перевозок на большие расстояния. Сегодня добыча полезных ископаемых часто переносится на второстепенные месторождения, расположенные в новых местах, однако обогатительные фабрики, на которых производится очистка руды и других минералов, обычно остаются на прежнем месте. Это означает, что сырье необходимо туда транспортировать. «Грузовые автомобили Scania потребляют значительно меньше топлива в расчете на тонну перевозимого груза, так что использовать грузовики становится экономически более выгодно», – заявляет Густафссон. Кроме того, грузовики могут легко перемещаться с одного места на другое по дорогам общего пользования.

МЕЖДУ ТЕМ высокие цены на полезные ископаемые делают разработку даже очень небольших месторождений вполне рентабельной. Инвестиции в грузовые автомобили зачастую оказываются более привлекательной альтернативой в случае разработки мелких месторождений за короткий промежуток времени. «Грузовики Scania не требуют крупных капиталовложений в строительство широких подъездных дорог, для их загрузки могут использоваться не очень дорогие небольшие экскаваторы, – подчеркивает Густафссон. – С экономической точки зрения более выгодно сохранять низкий уровень инвестиций, приступая к разработке небольшого месторождения. Грузовики не прослужат так долго, как карьерные самосвалы, обладающие повышенной проходимостью, однако при сжатых сроках проведения горных работ их ресурса будет вполне достаточно».

> **“Большую часть из того, что транспортировалось машинами, традиционно используемыми в горном деле, теперь можно перевозить грузовиками”.**



Готовы к напряженной работе. Нередко на месторождениях грузовикам приходится работать на пределе возможного. Тяжелые условия эксплуатации означают, что средства технического обслуживания должны быть всегда под рукой.

Водитель Тадрус Бие на угольном разрезе компании Adaro в Индонезии. Adaro использует тягачи Scania R 580 для перевозки угля от шахты до портов отгрузки.

Добыча полезных ископаемых часто ведется во внутренних районах страны, где нет железных дорог, и транспортировка товаров в пункт отгрузки осуществляется только грузовиками. В основном это относится к африканским странам, где быстро развивается экспорт в Китай, Индию и другие регионы.

При разработке месторождений важно то, что горные работы ведутся постоянно, и машины работают круглосуточно семь дней в неделю. Именно поэтому многие горнорудные компании ищут решения, позволяющие обслуживать свою технику непосредственно на месте проведения работ. Для успешного решения этих задач Scania может незамедлительно предоставить свои мастерские контейнерного типа.

«Разрабатываемые месторождения находятся в удаленных районах, а новые залежи располагаются еще дальше. Чтобы справиться с высокими требованиями, предъявляемыми к продолжительности безотказной работы машин, их техническое обслуживание должно производиться непосредственно на месте. Здесь не могут неделю ждать какую-нибудь запасную часть», – говорит Густафссон.

На станции техобслуживания угольного разреза компании Adaro, Вара, Индонезия.

“Мы проводим техническое обслуживание быстрее и поставляем запасные части по более низким ценам, чем традиционные производители горного оборудования”.

Йонас Густафссон, менеджер продукции Scania для горнодобывающей промышленности

«Это то, чему отлично соответствует концепция, разработанная Scania. Мы располагаем стандартными компонентами и инструментами, проводим техническое обслуживание быстрее и поставляем запасные части по более низким ценам, чем традиционные производители горного оборудования, а наши мастерские занимают меньше места».

«Другой важной задачей является обучение водителей и покупателей автомобилей, ознакомление их с возможностями грузовика и способами достижения максимальной производительности, исключая перегрузки и, как следствие, поломки машин, – заявляет Густафссон. – Мы продолжим повышать надежность и долговечность наших грузовиков, чтобы удовлетворить ожидания наших клиентов в отношении производительности этих мощных желтых машин, способных работать в тяжелейших условиях». ●

СПЕЦИАЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛИ ДЛЯ ГОРНОДОБЫВАЮЩЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

■ В апреле 2010 года на выставке Bauma – крупнейшей в мире торгово-промышленной ярмарке строительных машин, автомобилей и оборудования – Scania впервые представила свою последнюю новинку для горнодобывающей промышленности – пятиосный грузовик Scania G 10x4, обладающий максимальной универсальностью. Этот большегрузный автомобиль в основном используется при разработке месторождений полезных ископаемых и на других тяжелых работах.

«Им довольно легко управлять даже на маршрутах протяженностью от 50 до 100 км, поскольку у него три управляемых оси, – делится своими впечатлениями Йонас Густавссон, менеджер продукции Scania для горнодобывающей промышленности. – К тому же он обладает достаточно малым радиусом поворота. При этом мы увеличили полезную нагрузку с 33 до 46 тонн, однако грузовик сохранил свое преимущество перед более тяжелыми машинами в вопросе экономии топлива. Кроме того, использование грузового автомобиля снижает объем инвестиций и затрат на ремонт и обслуживание широких подъездных путей. В дополнение ко всему прочему грузовик Scania G 10x4 способен передвигаться между различными горнорудными объектами своим ходом».

В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ Scania предлагает широкий выбор автомобилей для всевозможных нужд на разных этапах работ в горнодобывающей промышленности:

1. ГЕОЛОГОРАЗВЕДОЧНЫЕ РАБОТЫ. Буровые установки, смонтированные на полноприводном шасси, могут применяться для взятия и анализа проб с месторождений, находящихся в труднопроходимой пересеченной местности.

2. ИНФРАСТРУКТУРА. Создание инфраструктуры в районе месторождения, включая строительство дорог и зданий, требует использования строительной автотехники для перевозки тяжелых грузов, а также самосвалов и грузовиков с установленными на них кранами. После завершения горных работ автомобили этих типов также понадобятся для восстановления природного ландшафта.

3. ДОБЫЧА. Во время добычи полезных ископаемых имеется потребность в автомобилях, которые могут использоваться для выемки и перевозки сырья на самом месторождении, а также для транспортировки грузов как на место, так и с места проведения работ. Например, это самосвалы, большегрузные седельные тягачи и транспортные средства для перевозки взрывчатых веществ.

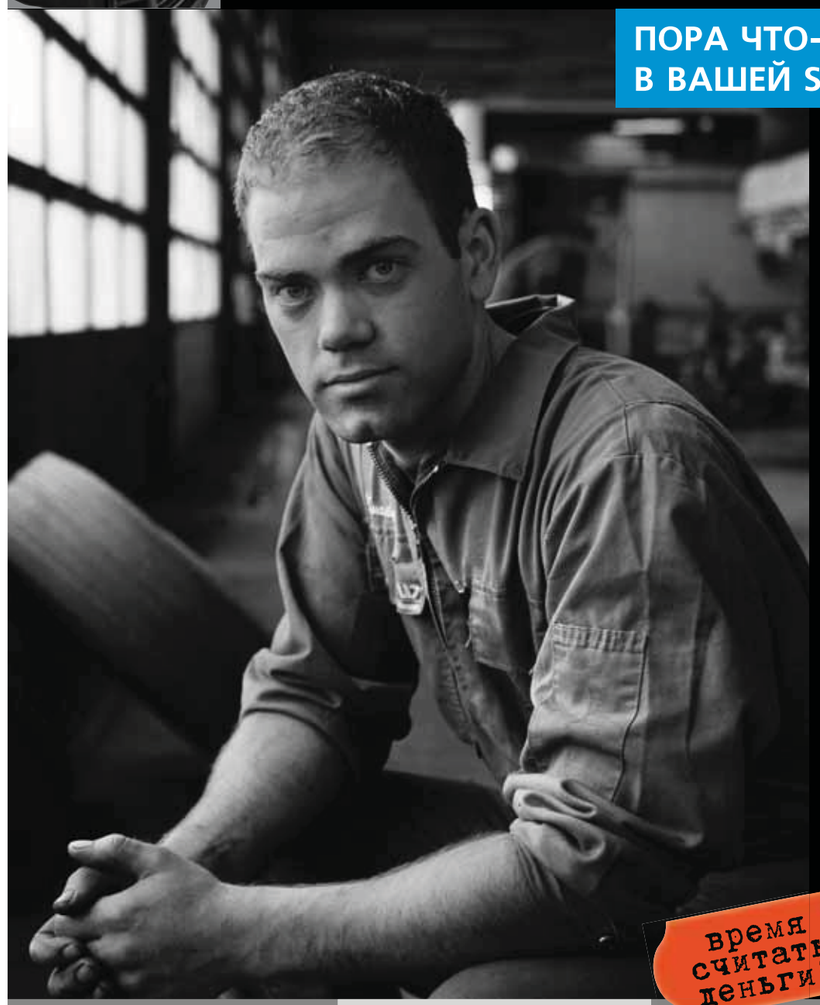
4. ОБЕСПЕЧЕНИЕ. Кроме того, на месторождениях необходимо транспортировать, технически обслуживать и ремонтировать горное оборудование, а также обеспечивать безопасность и содержать подъездные пути в надлежащем состоянии. И в этом случае Scania может предложить специальные решения, например, автоцистерны, используемые для подавления пылеобразования, вахтовые вездеходы и аварийно-спасательные автомобили, а также двигатели для производства электроэнергии, применяемые в том числе на нужды местных мастерских.

Помимо этого, для использования в горнодобывающей промышленности Scania поставляет промышленные двигатели, применяемые в качестве приводов для тяжелого оборудования других производителей, таких как опрокидыватели, колесные погрузчики, камнедробилки и машины, используемые для ремонта и содержания дорог.

Самосвал Scania G 480 10x4 на горной разработке в Бразилии.

SCANIA

ПОРА ЧТО-ТО ПОМЕНЯТЬ В ВАШЕЙ SCANIA?



SCANIA предлагает специальные цены на оригинальные запчасти и скидку 10% на работы по их замене.

Специальное предложение действует с 1 сентября по 31 декабря 2010 года!

время считать деньги!

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ЦЕНЫ НА ЗАПЧАСТИ SCANIA И РАБОТЫ ПО ИХ ЗАМЕНЕ

Листовые рессоры

Рессорная подвеска Scania обладает максимальным запасом прочности и обеспечивает требуемую грузоподъемность автомобиля.

Пневморессоры

Пневморессоры Scania быстро и мягко реагируют на изменение нагрузки, обеспечивают максимальный комфорт, безопасность и сохранность груза.

Амортизаторы

Амортизаторы Scania эффективно работают на всех видах дорог и при любых условиях.

При этом они очень надежны и долговечны.

Подвеска кабины

Подвеска кабины Scania работает согласованно с подвеской самого шасси, обеспечивая максимальный комфорт для водителя и безопасность на дороге.

Полный список запасных частей по акции и цены вы можете уточнить у любого официального дилера Scania в России.

Цены указаны в рублях с учетом НДС.

www.scania.ru

SCANIA
ООО "Скания-Русь"

> **“За всю гонку сломался лишь один болт листовой рессоры”.**
>
> *Миклош Ковач, пилот команды Qualisport*

КОРОЛЬ ПУСТЫНИ

«Самым драматичным моментом во всей гонке было сползание по склону огромной дюны, когда заднее колесо грузовика повисло в воздухе», – делится впечатлениями водитель Миклош Ковач.

Грузовик Scania повышенной проходимости завоевал для венгерской команды Qualisport победу в ралли Africa Eco Race 2010.

Текст: Чилко Шаболкс. Фото: Qualisport

В **ПРОШЛОМ ГОДУ** легендарное ралли Париж – Дакар переместилось на другой континент, уступив место новой автомобильной гонке по бездорожью – Africa Eco Race («Гонки по Африке»). Протяженность маршрута и уровень сложности состязаний были аналогичны гонке Париж – Дакар. Почти две недели участникам нынешних соревнований предстояло противостоять камням, высоким скалам, 30–40-градусным перепадам температуры в течение суток, жестким верблюжьим колючкам, глубоким пескам и огромным дюнам. Участники ралли преодолели маршрут протяженностью свыше 6000 км между португальским городом Портимао и Дакаром – столицей Сенегала.

Команда Qualisport в составе водителя Миклоша Ковача, второго водителя Петера Жегледи и главного механика Тамаша Тофа впервые выступила на Центрально-Европейском ралли (CER), проводившемся два года назад в Венгрии и Румынии. Позднее венгерская команда завоевала третье место в соревнованиях Africa Eco Race 2009, выступив на мощном, прочном и надежном гоночном грузовике Scania повышенной проходимости. В прошлом году команда Qualisport принимала участие и в ряде других международных автомобильных гонках по бездорожью. Учитывая опыт предыдущих соревнований, она внесла дополнительные усовершенствования в конструкцию грузовика. Результатом такой упорной и целенаправленной работы стала победа команды в своей категории автомобилей, завоеванная 10 января 2010 года на ралли Africa Eco Race 2010.

Пилот команды Qualisport Миклош Ковач так подвел итоги гонки: «Мы очень гордимся нашей победой в категории T4, представлявшей грузовые автомобили. К тому же мы завоевали 6-е место в абсолютном зачете. На нашей »

От Портимао в Португалии до Дакара в Сенегале участники гонки прошли свыше 6000 км. Их путь не был усыпан розами. Командам приходилось преодолевать множество трудностей – большие валуны, высокие скалы, 30–40-градусные колебания температур, жесткие верблюжьи колючки, глубокие пески и огромные дюны.

Scania мы прошли всю дистанцию со средней скоростью 65 км/ч, что лишь на 6–7 км/ч ниже результата самых быстрых легковых машин».

КОМАНДА QUALISPORT ОСНАЩАЛА и готовила свой грузовик для участия в гонках в собственной небольшой мастерской, расположенной в скромной венгерской деревушке, где им помогали опытные механики. Базой для командного грузовика послужила модель Scania P 420 4x4 с двигателем, мощность которого была доведена до 700 л. с. Передняя подвеска на нем была поднята на 15 см и усилена панар-штангами, что значительно улучшило охлаждение двигателя. В соответствии с официальными правилами соревнований кабина была оборудована трубчатой рамой безопасности, главным выключателем электропитания, противопожарной системой и специальными гоночными сиденьями. Чтобы обеспечить команду всем необходимым во время гонок в пустыне, грузовик оснастили навигационными системами, бортовой системой регулирования давления в шинах и высокоэффективными ксеноновыми фарами.

«Мы модифицировали некоторые детали грузовика в соответствии с требованиями ралли Africa Eco Race 2010, – говорит Миклош Ковач. – Кабина P-серии со спальным местом была заменена укороченной кабиной, не имевшей места для сна. Чтобы снизить собственный вес автомобиля на 200 кг, нам пришлось снять внутреннюю текстильную отделку и передний бампер. В целях повышения безопасности были также усилены рама безопасности кабины и подвеска задних колес, а для большей надежности и устойчивости 4-листовые пакеты рессор заменены на более массивные. Кроме того, длина кузова была адаптирована к более короткой кабине и уменьшен наклон задней части. Хочется отметить отличное качество грузовика. За всю гонку сломался лишь один болт листовой рессоры и появился странный звук со стороны раздаточной коробки, но все это время она работала без каких-либо нареканий». ●

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

- Модель: Scania P 420 CB 4x4 EHZ
- Длина: 6,9 м
- Ширина: 2,5 м
- Колесная база: 4,3 м
- Собственный вес: 9 800 кг
- Запас топлива: 2 x 500 л
- Тип двигателя: DC 1203
- Макс. мощность: ~700 л. с.
- Коробка передач: Scania GRS905
- Раздаточная коробка: ZF GTD900
- Подвеска: два амортизатора FRT на каждое колесо, двойные параболические листовые рессоры
- Кабина: Scania CP16
- Шины: Michelin 14,00 R 20 XZL

Главным спонсором команды Qualisport является венгерское транспортное предприятие Qualitrans Cargo. С начала 1990-х годов эта компания в основном эксплуатирует грузовые автомобили Scania.

ВЫИГРАЙТЕ ПРИЗ
С ЖУРНАЛОМ «SCANIA ПО-РУССКИ»

У вас есть шанс выиграть приз от Scania. От вас требуется просто прочитать журнал «Scania по-русски» № 2 (31) 2010 г. и ответить на 10 вопросов. Заполните табличку, помещенную ниже, и отправьте ваши ответы в адрес ООО «Скания-Русь» любым удобным вам способом.

ВОПРОСЫ:

1. Какая страна была первым экспортным рынком для Scania?
1) Бразилия
X) Польша
2) Россия

2. Какой художник является автором картины «Прекрасная принцесса»?
1) Леонардо да Винчи
X) Гойя
2) Ван Гог

3. Сколько двухэтажных автобусов Scania было продано в Великобританию с 2003 года?
1) Около 1500
X) Свыше 1000
2) Почти 2000

4. В каком городе России состоится открытие завода Scania?
1) Калуга
X) Великий Новгород
2) Санкт-Петербург

5. Как звали главного механика венгерской команды, участвовавшего в гонках Africa Eco Race 2010?
1) Петер Жегледи
X) Тамаш Тоф
2) Миклош Ковач

6. Какой двигатель Scania V8 является самым мощным?
1) 700 л. с.
X) 620 л. с.
2) 730 л. с.

7. В каком городе Германии проходил тест-драйв новой линейки двигателей V8?
1) Ганновер
X) Трир
2) Кёльн

8. Как называлась художественная выставка, проходившая в Швеции с 20 марта по 15 августа 2010 года?
1) «И был свет»
X) «Все есть свет»
2) «Свет был»

9. Сколько всего автобусных остановок в Лондоне?
2) 19 900
X) 17 800
2) 18 900

10. Какова была протяженность маршрута на гонках Africa Eco Race 2010?
3) Свыше 6000 км
X) Свыше 8000 км
2) Свыше 4000 км

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Ответы принимаются до 15 ноября 2010 года по адресу: 117485, Россия, Москва, ул. Обручева, д. 30/1, строение 2, бизнес-центр «Кругозор» или на электронную почту: pr@scania.ru или по факсу +7 (495) 787-50-05

Не забудьте указать в письме: Конкурс «Scania по-русски» и ваши координаты:
ФИО: _____
Индекс, адрес _____
_____
Контактный телефон _____

* Призы Scania получат первые 10 участников, приславшие правильные ответы. Сотрудники Scania и их родственники не могут участвовать в этом конкурсе.
** Ассортимент призов может быть скорректирован по усмотрению компании ООО «Скания-Русь».

ДИЛЕРСКАЯ И СЕРВИСНАЯ СЕТЬ SCANIA:

Архангельск
Флагман Трак Сервис
Тел.: (8182) 44 77 00

Волгоградская обл., г. Волжский
ВолгаСканЦентр
Тел.: (8443) 29 71 84

Вологодская обл., г. Череповец
Автоторгцентр
Тел.: (8202) 69 40 48

Воронеж
Сканеж
Тел.: (4732) 60 64 64

Екатеринбург
ЕкатеринбургСкан
Тел.: (343) 236 61 45

Казань
Проминтел-Авто
Тел.: (843) 200 97 22

Калининград
Автомеханика
Тел.: (906) 238 52 69

Кострома
АвтоСканКострома
Тел.: (4942) 22 03 01

Краснодар
Краснодар-Скан
Тел.: (918) 377 58 05

Красноярск
СибСканСервис
Тел.: (3912) 78 63 36

Липецк
Скания Черноземье
Тел.: (4742) 48 28 04

Москва
Север-Скан
Тел.: (495) 994 08 82

Москва
Минское шоссе
Горьковское шоссе
Скания Сервис
Тел.: (495) 787 50 01

Москва
Скан-Юго-Восток
Тел.: (495) 503 83 44

Набережные Челны
Компания Альфа
Тел.: (8552) 77 82 82

Нижний Новгород
Агат-Скан-Сервис
Тел.: (831) 220 00 33

Нижний Новгород
Транссервис
Тел.: (831) 274 85 67

Новокузнецк
Кемерово-Скан
Грузовые Машины
Тел.: (3843) 70 50 05

Новосибирск
СибТракСкан
Тел.: (383) 303 12 80

Омск
Барс-Авто
Тел.: (3812) 32 22 22

Оренбург
ОренбургСканСервис
Тел.: (3532) 30 00 03

Ростов-на-Дону
Транс-Абсолют
Экспорт-Импорт
Тел.: (863) 2 919 333

Рязань
РязаньСкан
Тел.: (4912) 46 04 70

Самара
СамараСкан
Тел.: (846) 922 92 08

Санкт-Петербург, промзона «Парнас»
НордСкан
Тел.: (812) 448 06 25

Санкт-Петербург, г. Сертолово
Петроскан
Тел.: (812) 593 80 90

Санкт-Петербург, пос. Шушары
Петроскан
Тел.: (812) 449 80 90

Саратов
Балтранс
Тел.: (8452) 79 99 93

Сургут
ЮграСкан
Тел.: (3462) 51 80 45

Тюмень
ТюменьСкан
Тел.: (3452) 426 062

Уфа
УфаАвтоСкан
Тел.: (347) 292 91 61

Хабаровск
ДВ Скан
Тел.: (4212) 24 00 45

Челябинск
Южный Урал Скан
Тел.: (800) 100 04 10