

SCANIA

по-русски



Устремленность



**ПРОВЕРКА
НА ПРОЧНОСТЬ**

Страница 19



**ИЗ СТАМБУЛА
В РОССИЮ**

Страница 34

Сентябрь 2013

Содержание

Scania по-русски №2

4 «В России мы обязаны быть»...

Генеральный директор компании «Скания-Русь» Ханс Тарделль рассказывает о расширении производства Scania и планах развития на российском рынке.

8 Внимание Streamline

В мае несколько десятков журналистов из разных стран посетили демонстрационный центр Scania в Сёдертелье, чтобы познакомиться с новой линейкой грузовиков Streamline.

10 Устремленность

Экспертная оценка Николая Мордовцева премьерного показа нового семейства магистральных грузовиков Scania Streamline.

19 Проверка на прочность

12 единиц строительной техники разной модификации, мощности и технической оснащённости прошли испытания на прочность почти в реальных условиях.

24 Самый полный привод

Первый в России четырехосный полноприводный самосвал Scania на службе у швейцарской корпорации «Холсим».

26 Грузовой эвакуатор в частные руки

Уникальный заказ на грузовой эвакуатор от частного предпринимателя

29 Сервис европейского уровня

Торжественное открытие второй очереди авторизованного дилерского центра Scania «Компании Альфа» в Набережных Челнах.

30 Логистика с женским именем

История логистической компании с 12 летним успешным опытом на российском рынке.

34 Из Стамбула в Россию

Какие требования компания «Элкон» предъявляет к технике при перевозке бетонных заводов рассказывает главный механик Евгений Лещанкин.

36 Берегите спину

Несколько простых советов как снизить риск травмирования при поднятии тяжелых грузов.

38 Высокий уровень стандартов «АвтоМагии»

Система слежения автопарком на проверке у транспортной компании.



8



10



24



48

42 Выгодная покупка

Мусоровозу Scania доверили самые сложные маршруты в новых районах Липецка. По отзывам самих водителей, техника оправдывает ожидания.

44 ЛИАЗы с сердцем Scania

Впервые состоялась поставка двигателей Scania для новых автобусов ЛиАЗ-5292.

46 Олимпийский резерв

Путешествие по Сочи с заездом на официальную сервисную станцию Scania.

48 Кино с большой дороги

В Подмосковном поселке Никульское снимается многосерийный художественный фильм. Одну из ролей – играет новый тягач Scania Streamline.

50 Энергия Скания

Дизельная электростанция мощностью 400 кВт на двигателе Scania обеспечила бесперебойное электроснабжение одной из крупнейших выставок России.

52 Преимущество концепции Ecolution

Датская компания по перевозке свиней добилась оптимизации расходов топлива благодаря концепции Scania.

Scania по-русски

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

Издатель

ООО «Скания-Русь»

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

Верстка, дизайн

Чон Владимир, Компания Janus

Выпускающее агентство

Компания Janus

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.



«Мы убеждены, что российская экономика достаточно стабильна и сможет противостоять финансовым проблемам».

Г-н Тарделль

Уверенность в будущем...

Делая прогнозы на предстоящий год, мы рассчитывали на значительное увеличение продаж и повышение спроса. Но в текущем году в первом полугодии наблюдался небольшой спад в продажах грузовиков в России и, прежде всего, это связано с непростой ситуацией на европейском рынке. Мы убеждены, что это лишь временное явление, потому что российская экономика достаточно стабильна и сможет противостоять финансовым проблемам, от которых так страдают рынки Европы и Азии. Scania за 7 месяцев 2013 г. стала лидером среди европейских производителей и поставила клиентам 3660 грузовых автомобилей, что превышает показатель за тот же период прошлого года на 14 %.

Первая половина года была ознаменована масштабным мероприятием. Впервые в России Scania организовала тест-драйв строительной техники обновленной линейки с пакетом Off-road. У нас была возможность продемонстрировать новые опции и дать возможность всем гостям испытать технику практически в реальных условиях. Это был хороший опыт для нас, который по отзывам клиентов показал, что тест-драйвы играют большое значение в принятии решения о покупке новой техники.

Но спросом пользуется не только наша грузовая техника, активно развивается направление двигателей и автобусов. Недавно мы заключили контракт на поставку для предприятия «Завод Нижегородский Теплоход» 32 судовых двигателей Scania, которые будут устанавливаться на суда, осуществляющие поисково-спасательные операции. Еще в этом году впервые для новых автобусов ЛиАЗ-5292, разработанных «Группой Газ», были поставлены двигатели экологического стандарта «Евро-4». Что касается автобусов, то в этом году в рамках олимпийского проекта Scania совместно с предприятием «Русские автобусы – Группа ГАЗ», получила статус Поставщика Игр 2013 года в Сочи в категории «Автобусы». Рекордное количество шасси в 709 единиц будет отгружено до конца сентября.

С 10 по 14 сентября мы приглашаем вас на наш стенд на международную автомобильную выставку «Коммерческий транспорт – 2013», где вы сможете познакомиться со всеми последними новинками техники Scania: например, оценить новый модельный ряд тягачей Scania Streamline, увидеть уникальный автопоезд для смазки лыж российской сборной по биатлону, эксклюзивный тягач лимитированной серии Scania «Черный Янтарь», а также познакомиться с олимпийским автобусом «Вояж» на шасси Scania и узнать много нового и интересного от наших специалистов.

ХАНС ТАРДЕЛЛЬ,
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
ООО «СКАНИЯ-РУСЬ»



Ханс Тарделль,
Генеральный директор
ООО "Скания-Русь"

«В РОССИИ МЫ ОБЯЗАНЫ БЫТЬ...»

Один из крупнейших мировых изготовителей грузовиков и автобусов шведская компания Scania объявила о планах расширения своего производства в России. Генеральный директор компании «Скания-Русь» Ханс Тарделль уверен: торможение продаж грузовиков в нашей стране — явление временное, и в будущем рынок продолжит активно развиваться.

Текст: Алексей Грамматчиков, по материалам журнала «Эксперт» № 24 Фото: Scania

— Господин Тарделль, в Европе рынок грузовых автомобилей пошел вниз: по итогам прошлого года в сегменте средних грузовиков спад составил 13,3 процента, а в сегменте тяжелых грузовиков — 9,4 процента, в России в текущем году также отмечено торможение продаж. Будет ли российский рынок и дальше сокращаться?

— Действительно, ситуация на европейском рынке сейчас непростая. Однако мы считаем, что российский сегмент достаточно силен, чтобы противостоять финансовым проблемам, от которых так страдают рынки Европы и Азии. Мы убеждены, что замедление продаж грузовиков в России в текущем году — явление временное. В стране хорошая финансовая ситуация, нет проблем с банковскими долгами или с государственным долгом. Поэтому продажи грузовиков в долгосрочной

перспективе в России будут расти, и эта страна становится, может быть, самым важным рынком для Европы. Проблемы в Старом Свете заставляют европейские компании поднять головы и посмотреть, где еще мы можем продавать свою продукцию. И Россия становится местом, где каждая крупная европейская компания обязана быть. Еще несколько лет назад такого не было.

— Как в последнее время меняется конъюнктура российского рынка грузовиков? Какие предложения становятся более актуальными, а какие — наоборот?

— Российский рынок становится более конкурентным и профессиональным. Клиенты не просто покупают автомобиль или автобус, они все больше рассматривают грузовую технику как инструмент оптимизации своих затрат. Актуальным становится широкий выбор сервисов,

различных спецификаций автомобилей, адаптированных под нужды клиентов. И это хорошо для нас, мы рады видеть более требовательного и искушенного покупателя. Что касается конъюнктуры, то в последнее время мы наблюдаем оживление в новых сегментах рынка. Если оглянуться назад, скажем, на десяток лет, то в России преимущественно продавались магистральные грузовики для развивавшихся в то время перевозок из-за границы. Потом стал подниматься спрос на магистральные перевозки по России, и мы первыми оптимизировали спецификацию и начали продавать свой Griffin, позже стал расти спрос на строительные грузовики, сейчас же заметен интерес к различным специальным автомобилям. Например, мы успешно продаем машины для особых видов перевозок, таких как транспортировка стекла, жидкого топлива, взрывчатых материалов для строек, а также

“Мы постоянно расширяем нашу дилерскую сеть в России: в 2012 году мы открыли восемь новых дилерских центров, всего их теперь насчитывается 50; в 2013-м надеемся открыть еще как минимум 10 центров».

Ханс Тарделль,
генеральный директор ООО "Скания-Русь"

бетономешалки, молоковозы, ломовозы, мусоровозы, дорожно-коммунальные машины. Ну и не стоит забывать, что мы по-прежнему активно работаем на российском рынке автобусов.

— А как, на ваш взгляд, меняется автобусный рынок в России?

— В определенном смысле рынок уходит от использования автобусов местного производства, так как наметилась очевидная тенденция к сотрудничеству российских и иностранных производителей по разработке и выпуску совместных моделей. Мы, например, уже несколько лет сотрудничаем с компанией «Русские автобусы» «Группы ГАЗ», и за это время были разработаны три модели на шасси Scania. Вместе мы стали официальным поставщиком зимних Олимпийских игр 2014 года. В текущем году заключили контракт на поставку 709 автобусов на шасси Scania для транспортного обслуживания гостей Олимпийских игр. Это новое поколение автобусов, которые в перспективе будут использоваться для пассажирских перевозок не только в Сочи, но и в других российских регионах.

— Что касается выпуска грузовиков в России: в 2010 году вы открыли под Санкт-Петербургом свой завод. Правда ли, что вы планируете расширить там производство?

— Да, сейчас на этом заводе мы выпускаем в России полторы тысячи грузовиков в год. При этом мы продолжаем инвестиции в развитие предприятия. Мы увеличивали максимальную мощность нашего российского завода сначала с 3,5 тыс. до 5 тыс. машин, а сейчас и до 7,5 тыс. автомобилей в год при работе в две смены. И в ближайшее время рассматривается возможность дополнительных инвестиций в наши производственные мощности в России. При этом мы хотим не просто собирать грузовики, а постепенно увеличивать процент локализации нашей продукции.

— Что сейчас мешает расширению локализации?

— Признаюсь, что пока этот процесс идет очень сложно: у нас на заводе есть специальная команда, которая посещает российские предприятия с тем, чтобы найти поставщиков, которые смогут производить подходящие для нас компоненты. Сейчас мы обсуждаем перспективы сотрудничества с рядом компаний. Но речь пока идет о мелких деталях. Сложность в том, что если поставщик будет одобрен Scania, то его детали будут поставляться на все заводы предприятия, то есть поставщик должен соответствовать достаточно жестким критериям, как по качеству выпускаемых деталей, так и по объему.

— Острый вопрос для иностранных производителей грузовиков — это введение утилизационного

сбора. Scania и большинство других иностранных производителей, которые не имеют на территории РФ производства полного цикла, обязаны с осени прошлого года этот сбор платить. Это уже привело к снижению продаж у ряда западных производителей, и у вас в том числе, на российском рынке. Как вы к этому относитесь?

— Мы полностью поддерживаем усилия российских властей, направленные на развитие индустрии утилизации автомобилей. Мы также осознаем ответственность производителей за утилизацию своей продукции. Тем не менее введение утилизационного сбора повысило стоимость нашего автомобиля на 450 тысяч рублей без НДС, а это значительное удорожание для наших покупателей. То, что одни компании, поставляющие автомобили в Россию, имеющие сборочные производства в России, должны с прошлого года платить утилизационный сбор, а другие — производители полного цикла — могут лишь гарантировать утилизацию своих машин — такая система, на наш взгляд, не способствует созданию равных конкурентных условий на рынке. Однако сейчас было принято решение о внесении изменений в условия уплаты утилизационного сбора, с тем чтобы сделать их равными для всех, и мы считаем, что это создаст более справедливую конкурентную среду.





— Какие другие направления бизнеса в России вы считаете для себя важными?

— Перспективное для нас направление бизнеса в России — это продажа двигателей, в частности судовых двигателей. Так, недавно мы заключили контракт на поставку для предприятия «Завод Нижегородский Теплоход» 32 судовых двигателей Scania, которые будут устанавливаться на суда, осуществляющие поисково-спасательные операции. Кстати, специально для российского рынка была разработана особая модификация судового двигателя, которая позволит обеспечить стабильную максимальную мощность катера при различных погодных условиях. Еще мы развиваем продажи двигателей для электрогенераторов, которые пользуются в России высоким спросом у самых разных компаний. Да, наши двигатели дороже тех, что предлагают российские производители. Но клиенты все больше понимают, что стоимость эксплуатации наших моторов гораздо ниже, и разница в первоначальной цене быстро окупается.

— Конкуренция на рынке сегодня усиливается, особенно со стороны китайских производителей. Как вы планируете удерживать свои позиции?

— Прежде всего мы постоянно расширяем нашу дилерскую сеть в России: в 2012 году мы открыли восемь новых дилерских центров, всего их теперь насчитывается 50; в 2013-м напомним открыть еще как минимум 10 центров. В апреле мы начали предлагать новые фирменные сервисные контракты, позволяющие клиентам выбирать наиболее подходящий вариант обслуживания, учитывая условия эксплуатации техники. Составленный в рамках контракта график помогает планировать обслуживание и избегать внезапных простоев. Ну а что касается наших продуктов, то, например, в марте мы представили Scania Streamline — новые грузовые автомобили для дальних перевозок, которые, в частности, отличаются более низким потреблением топлива. Также недавно мы усовершенствовали линейку двигателей для самой популярной нашей модели — семейства грузовиков Griffin. Они стали мощнее и отвечают экологическим нормам «Евро-4». В наших автомобилях продолжают появляться новые полезные опции — например, функция Opticruise, когда автоматическая коробка передач может управляться еще и в ручном режиме — это повышает удобство управления, а также позволяет дополнительно экономить горючее.

В ближайшее время мы представим нашим партнерам и новую информационную систему Scania Fleet Management System, которая позволит вывести на новый уровень процесс управления корпоративным автопарком. Повторюсь, грузовики и автобусы в России сейчас все больше воспринимаются как часть бизнес-процесса, поэтому становятся очень востребованными решения оптимизации затрат на них.

“ Российский рынок становится более конкурентным и профессиональным. Клиенты не просто покупают автомобиль или автобус, они все больше рассматривают грузовую технику как инструмент оптимизации своих затрат”.

*Ханс Тарделль,
генеральный директор
ООО "Скания-Русь"*



КОСМИЧЕСКИЙ ЗАПУСК?

Неужели автопоезд Scania R 560 типа B-Double готовится к запуску на Луну? Вовсе нет – на самом деле угол наклона кузова в 55 градусов лучше всего подходит для разгрузки 140 кубометров древесной щепы на терминале «Блюгам Плантейшнз» (Bluegum Plantations) в Портленде, Австралия.

Первый Streamline нашел своего владельца

В августе Кировскому химзаводу «ХимТранс» был передан первый автомобиль обновленной линейки – Scania Streamline. Премьера данной модели на российском рынке состоялась только весной этого года. Главные преимущества новой Scania – улучшенная аэродинамика и сниженное потребление топлива до 8%. Автомобили оборудованы специальным полуприцепом и предназначены для перевозки спирта из опилок.



1000

Такое количество шасси Scania поставлено на АО «ГолАЗ» с начала сотрудничества. Первые поставки шасси на предприятие начались в 2003 году с модели K94 1В4х2 для прототипа междугородного автобуса «Круиз». Scania успешно поставляет готовые автобусные шасси на российский рынок, которые востребованы российскими производителями, среди них крупные холдинги «ГолАЗ» и «Волжанин».

ЮБИЛЕЙ



Официальный дилер Scania «Транссервис» в Нижнем Новгороде отпраздновал 10 лет работы компании. На протяжении этого времени благодаря высокому качеству работ, профессиональному обслуживанию и отзывчивому коллективу у «Транссервиса» сформировалась крепкая и преданная клиентская семья. В день рождения партнеры и друзья компании приехали поздравить «Транссервис» с юбилеем. Гостей ждал настоящий праздник и приятный сюрприз – тест-драйв новой строительной техники Scania.

46 275

Количество людей, которые 23 апреля просмотрели презентацию новой линейки грузовых автомобилей Scania Streamline в Интернете. И это число продолжает расти.

ВНИМАНИЕ

Streamline

В мае несколько десятков журналистов из разных стран посетили демонстрационный центр Scania в Сёдертелье, чтобы познакомиться с новой линейкой грузовиков Streamline.

Текст: Даниэль Дейси Фото: Дэн Буман



ЧТО ПОЛУЧИТСЯ, если пригласить 140 любопытных журналистов для тестирования восьми грузовиков Scania Streamline? Крупнейшее международное событие, в ходе которого представители европейской прессы получили достаточно полное представление о линейке Scania Streamline 2013 года.

Журналисты из Европы, включая и Россию, были приглашены в демонстрационный центр Scania в Сёдертелье, Швеция, 7 мая. Журналистам, которые прибывали группами от 5 до 15 человек, предлагался тест-драйв продолжительностью полдня, в ходе которого можно было испытать различные модификации грузовиков Streamline. Представители прессы узнали о технических особенностях линейки, в том числе о двигателях V8, рядных двигателях второго поколения, соответствующих стандарту «Евро-6». Улучшенная аэродинамика и усовершенствованная система Scania Opticruise с четырьмя режимами работы, а также система круиз-контроля Scania Active Prediction на базе GPS регулирует ско-

рость в зависимости от топографических особенностей трассы.

Гай Байен (Guy Beyens), редактор бельгийских транспортных журналов De Lloyd и Transport Echo, был одним из журналистов, посетивших площадку Scania в течение первой недели испытаний. Между заездами он отметил, что такие мероприятия очень важны для журналистов, так как позволяют им реально оценить новые автомобили.

«САМОЕ ОБЪЕКТИВНОЕ представление о новом грузовике можно получить, только сев за его руль. В пути понимаешь, как автомобиль ведет себя, какие ощущения возникают у водителя. Становится понятно, каковы сильные стороны грузовика, а что могло быть лучше, и как преподнести эту информацию читателю», — считает Гай. Как правило, каждый день на протяжении двухнедельной программы испытаний с автомобилями Scania знакомились две группы журналистов. Сначала представите-

лям СМИ рассказывали о линейке Streamline, а затем предлагалось познакомиться с автомобилями поближе и сфотографировать их.

Иер ван дер Меер (Ier van der Meer), представитель нидерландских отраслевых порталов, включая trailertotaal.nl and truckblog.nl, сказал, что учитывает целый ряд факторов при оценке грузовиков Streamline. «Начиная от входа в кабину до расположения водительского сиденья, приборной панели, переключателей, индикаторов и всех остальных элементов, — подчеркивает он. — Ощущения от автомобиля должны быть целостными. Их невозможно получить через фотографию».

Затем журналисты получили возможность провести тест-драйв различных модификаций грузовиков. Среди них были 40-тонные полуприцепы морская волна, тягачи с рядными шестицилиндровыми двигателями мощностью от 410 до 490 л. с. и двумя новыми двигателями V8 стандарта «Евро-6» мощностью 520 и 580 л. с., а также 60-тонные прицепы скандинавского типа длиной 25,25 метров

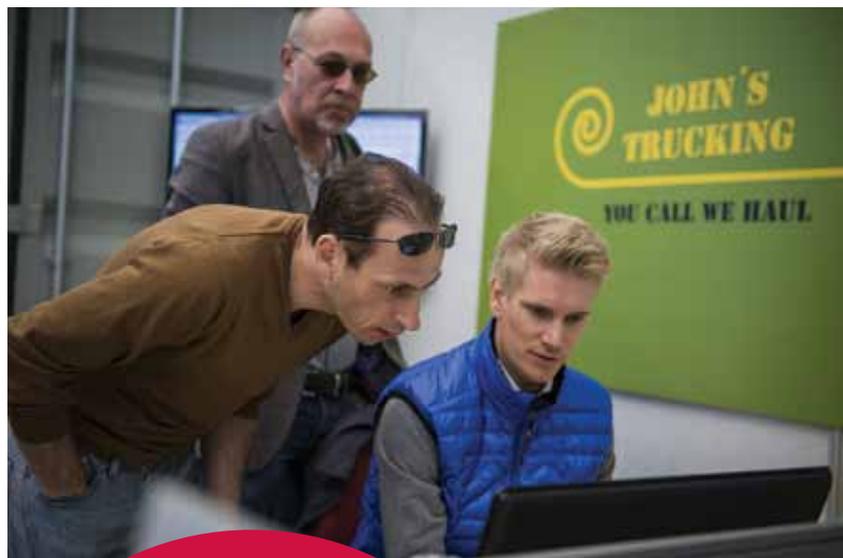


“РАЗНИЦА ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ОЩУТИМА”

**Хендрик де Спигелере,
MMM Business Media, Бельгия.**

Тестировал G 450.

“Разница между первым и вторым поколениями двигателей «Евро-6» действительно большая. Но дело не только в двигателе. Кабина Streamline очень хороша, в ней непривычно тихо – еще тише, чем в модели предыдущего поколения. Просто приятно сидеть за рулем. Можно полностью сосредоточиться на дороге, а все остальное автомобиль сделает за вас”.



“OPTICRUISE – ОТЛИЧНАЯ СИСТЕМА”

**Ян Фут, Transporama,
Бельгия. Тестировал V8 R 580.**

“Opticruise – отличная система, помогающая водителям экономить топливо. Когда я начинал работать журналистом, расходы на топливо у компаний-перевозчиков составляли от 15 до 20 % совокупных затрат. Сейчас эта доля выросла до одной трети и более. Именно поэтому вопросы экономии привлекают все больше внимания и становятся еще важнее”.



“ВПЕЧАТЛЯЕТ И ОЧЕНЬ ТИХИЙ”

**Нэнси ван ден Эйнде,
Transpo, Бельгия.**

Тестировала один из V8.

“Впечатляет. В кабине очень тихо. Звук двигателя почти не слышно – даже ветер слышен более отчетливо. К тому же в кабине много места для вещей – это тоже хорошо. Там даже есть вентиляция сидений, так что впечатления очень положительные”.



“ВВЕРХ ПО СКЛОНУ ДАЖЕ НЕ ПРИКАСАЯСЯ К ПЕДАЛИ ГАЗА”

**Арjen ван Влиет, Truckstar,
Голландия.**

Тестировал R 490 и G 450.

“Меня в первую очередь интересовала система Active Prediction и режимы ее работы. Эта система автоматически поддерживает оптимальную скорость, так что водителю вовсе не нужно дотрагиваться до педалей. Один из холмов я преодолел за минуту и три секунды, ни разу не нажав на педаль газа. При этом скорость держалась между 65 и 69 км/ч. Для транспортной компании это хороший способ сократить расходы”.



1. Красивые фотографии нужны, чтобы привлечь внимание к статьям. Ничто не сравнится с кабриолетом в дорожной фотосессии.

2. Для тест-драйва было выделено семь автомобилей Scania Streamline в расцветке Ocean Blue (морская волна).

3. Педер Нордгрэн из Scania демонстрирует ПО Scania Fleet Management журналистам из стран Бенилюкса.

4. Тобиас Ольсон из Scania демонстрирует работу Scania Remote Diagnostics на тестируемых автомобилях.



с 490-сильным двигателем. Журналисты попарно знакомились с функциями каждого автомобиля под руководством опытного водителя-наставника Scania. Сменяя друг друга, они проходили 70-километровую трассу вокруг Сёдертелье, состоящую из магистралей и грунтовых дорог. Такой маршрут позволил целых 14 раз испытать работу системы круиз-контроля Scania Active Prediction. Система использует данные GPS и топографических карт, чтобы

с упреждением реагировать на изменения рельефа и регулировать скорость и передаточное число соответственно.

Журналистам также была предоставлена возможность совершить более короткие поездки по 2,8-километровому испытательному полигону демонстрационного центра Scania. На поле-вом семинаре можно было пообщаться с экспертами Scania и ознакомиться с работой системы удаленной диагностики. ■

УСТРЕМЛЕННОСТЬ

Большую часть своих премьер компания Scania проводит в Швеции, в городе Сёдертелье, где находится ее штаб-квартира. Место для этих презентаций тоже давно известно – демоцентр Scania, который расположен в лесу, недалеко от города. Кругом замшелые гранитные скалы, деревья в яркой, словно фуражки пограничников, раскраске. И конечно же, знаменитые скандинавские дожди, которые заливают серпантин дорог этого автополигона и все окрестности... В начале лета нас пригласили на премьерный показ нового семейства магистральных грузовиков Scania Streamline

Когда говорим «шведский хит» – кто как, а я в первую очередь вспоминаю группу ABBA с ее, наверное, вечными песнями. Между тем в 90-х годах у европейских перевозчиков в наименьшей чести был другой шведский хит – Scania Streamline, «скамейка» третьей серии образца 1991 года. Выпуск этих машин приурочили к 100-летию юбилею компании. И по сей день эта машина довольно интересна, особенно по нашим, российским меркам: пневмоподвеска не только

ведущего моста, но и кабины, водительского сиденья. Мотор – рядная «шестерка» DTC 11 объемом 11 литров, мощностью до 400 л. с., с турбонаддувом и интеркулером, но с механическим ТНВД (электроника только начинала пробиваться на грузовики). Причем была версия этого мотора с турбокомпаундом. Флагманский V-образный мотор тогда был объемом 14 литров, но развивая от 420 до 500 л. с., причем именно на этих V8 впервые в Европе начали применять электронное управление впрыском.



Текст: Николай Мордовцев.
По материалам журнала
«Рейс. За рулем» №8(78), август 2013 г.

Фото: Николай Мордовцев, Scania.





Так шведы наглядно демонстрировали работу измененных дефлекторов. В движении воздух проходит в «щель» между бампером и кабиной. Фары тоже новые



Старая Scania Streamline была создана на основе магистральных грузовиков 3-й серии. Прошло более 20 лет, а лозунг «Все лучшее – Streamline» снова актуален

Коробки от 8 до 12 передач, среди них была и автоматическая с ГМП, а также своеобразный «робот». Много чего применялось передового. И немудрено: в английском языке глагол streamline употребляется в нескольких значениях: «оптимизировать», «рационализировать», «модернизировать», «ускорить», «усовершенствовать». Слово stream – существительное, опять в нескольких значениях: «поток», «ручей», «ручеек», «речка» и даже «струя» (в очередной раз находится повод для гордости за великий и могучий русский язык). В начале 90-х Scania Streamline как раз и отличалась от других моделей третьей серии более рационализированной и усовершенствованной конструкцией, направленной на оптимизацию расходов при перевозках, ускорение не только доставки грузов, но и погашения перевозчиком кредитов банку. Одним словом – машина более эффективна в работе. Видимо, ностальгия шведов по тому хиту в какой-то степени и заставила их сегодня модернизировать свои магистральные грузовики пятой серии, создать особые версии, направленные на экономию топлива и, естественно, на выполнение экологических требований Евро-6. В этой «струе» они и работали... А потом – появился хороший повод для возвращения к практике давать свои имена новым моделям! Собственно

говоря, нынешнее семейство Scania Streamline – это модернизированные магистральные грузовики «R» и «G» серий практически со всеми теми же весовыми и мощностными характеристиками. Разве что экономичнее, комфортабельнее и более интеллектуальные, то есть с рядом весьма существенных отличий.

Куда дует ветер

Известно, что уже давным-давно на кабинах грузовиков при оформлении фасада применяют вовсе не сталь, которую надо штамповать в дорогостоящих штампах, а пластмассу. Здесь затраты гораздо меньше, матрицу и пуансон иногда делают просто из бетона. Мощные прессы тоже не нужны, да еще и антикоррозионная стойкость не идет ни в какое сравнение со сталью. Поэтому не обременительно время от времени что-то изменять в облицовке, крыльях, бампере. И совершенно понятно, если изменения происходят в угоду моде: то в почете было все квадратное, а теперь в фаворе – округлое. Здесь надо быть на гребне волны. Однако некоторые сомнения возникают, когда производитель грузовика наpires именно на улучшение аэродинамики... Ведь как ни крути, а единственный способ добиться, чтобы кабина современного европейского грузовика (любой марки!) не цеплялась углами «кубика» за воздух – сгладить

эти углы. И если спустя пять лет после начала выпуска новой модели грузовика производитель вдруг заявляет, что на еще более новой модели существенно улучшена обтекаемость – значит, не слишком продуктивно работали ранее. А ведь продувать начинают еще небольшой пластилиновый макет кабины, допустим, в масштабе 1:5. И хотя здесь достаточно чуть ли не обычного домашнего вентилятора, на макете многое видно. Затем работают уже с макетом кабины в натуральную величину или 1:2. Следующий этап – машину или весь автопоезд продувают в огромных аэродинамических камерах, где должны добиваться именно полностью ламинарного обтекания воздухом кабины.

У кого как, но у меня именно весь этот процесс прокрутился в голове, когда увидел, что на крыше Scania Streamline появился видоизмененный противосолнечный козырек, но главное – с облицовки исчезли «ноздри» дефлекторов, предотвращающих попадание на зеркала и стекла дверей грязи, поднимаемой с дороги при движении. Теперь функцию «ноздрей» выполняет маленький пластиковый экран, который как «ресничка» стоит над фарой. Но экранчик работает не в одиночестве – под ним и под «углом» панели спрятан солидного сечения воздуховод, который и направляет воздух с части фасада на поверхность двери. Понятно,



На красной машине «ноздри» дефлекторов еще есть, а на синей — уже отсутствуют. Однако фасад все равно узнаваем: Scania R не спутать с Volvo FH

что «ноздри» работали как воронка — собирали воздух с относительно большой поверхности, а затем сжимали его в струю, отсекающую грязь. Получается, что этот «жиклер» и тормозил автопоезд больше, чем нужно? Судя по тому, что говорят специалисты Scania, так и есть: одни только новые дефлекторы и солнцезащитный козырек обеспечивают снижение расхода топлива на крейсерской

скорости более чем на один процент. Причем экран запатентован Scania. Убрали «ноздри» только на магистральных грузовиках с кабинами серий «G» и «R», а на кабине «P» все остается по-прежнему.

Наследник по прямой

Казалось бы, совсем недавно в Европе стали говорить о введении

пугающих всех перевозчиков норм Евро-6, а у Scania, оказывается, уже готовы такие двигатели второго поколения. Изначально предполагалось, что стандарт вступит в силу в Европе 31 декабря 2012 года, затем установили новый срок — 31 декабря 2013 года. С 1 января 2014-го в Евросоюзе все вновь зарегистрированные автомобили должны соответствовать требованиям этих норм. Первые свои моторы Евро-6 Scania разработала еще в 2011 году — это были 13-литровые моторы DC13 мощностью 440 л. с. и 480 л. с. Спрашивается: почему так рано? Напомним, в Европе действует программа стимулирования перевозчиков, которые покупают грузовики с двигателями, на ступень совершеннее, чем действующие нормы «евро». Обычно правительство Германии увеличивает государственные инвестиционные субсидии для транспортных компаний, вводятся новые дорожные пошлины.

Двигатели Scania DC13 Евро-6 второго поколения созданы, видимо, с учетом того опыта эксплуатации, который уже набрался у компании. В первую очередь моторы стали мощнее: вместо 440 сил теперь 450 л. с., а вместо 480 л. с. — 490 лошадиных сил. Но прибавку 10 лошадей стоит расценивать лишь как маркетинговый ход. Важнее другое: второе поколение двигателей превосходит предыдущие модели в экономии топлива на 2%. Кроме того, существует уникальный двигатель Евро-6 с технологией нейтрализации выхлопных газов SCR — только мочевиной (конечно же, есть и сажевый фильтр),



Первый V-образный дизель тяжелого грузовика в исполнении Евро-6



На «восьмерке» крышки коренных подшипников сделаны в единой отливке



Теплообменник ОГ смонтировали сбоку блока, под выпускным коллектором



Глушитель Евро-6 — это целый «химзавод» в нержавеющей корпусе...

но без рециркуляции ОГ – EGR. Этот дизель может быть интересен именно нашим перевозчикам, работающим на Европу: исполнение Евро-6, но мотор в состоянии работать на солярке с высоким содержанием серы, то есть на российском ДТ. Известно, что обычно применение EGR в таком случае провоцирует возникновение коррозионных разрушений поршня-колец-гильзы-головки. В отличие от экологических и экономических возможностей мощность этого мотора уникальной не назовешь: всего 410 л. с. Понятно, что дизель пришлось «придушить», но скорее всего это временное решение – наверняка будут и более мощные



Новый 13-литровый мотор в двух исполнениях: 450 и 490 л. с.



...к которому подходят провода, а внутри находятся различные датчики

версии. Во всяком случае, это можно предположить, рассматривая новую версию флагманской 16,4-литровой «восьмерки» Scania. Фактически сегодня это единственный в мире V-образный дизель тяжелого грузовика, выполняющий нормы Евро-6. К примеру, аналогичный V8 16-литровый MAN D2868, разработанный совместно с компанией Liebherr, существует только в исполнении Евро-5. При этом на смену «восьмерке» специалисты MAN разрабатывают новый шестицилиндровый рядный дизель увеличенного до 15-ти литров объема. Инженеры Scania пока сделали свои V8 Евро-6 двух настроек мощности – 520 и 580 л. с. на основе проверенного сочетания



Бак под AdBlue может располагаться и снаружи на раме, в привычном месте



Эти пластмассовые резервуары под мочевины сделаны для их размещения внутри рамы. Scania стала первым производителем, применившим такое решение



Четыре АКБ вместо двух – но размещены в ящике прежних габаритов

технологий EGR и SCR, дополненного сажевым фильтром. На этом двигателе интересно размещен теплообменник рециркуляции – с левой стороны блока, под выпускным коллектором. Есть информация, что этот мотор Евро-6 будет и мощностью 730 л. с., то есть как в исполнении Евро-5. Сегодня линейка дизелей Scania Евро-6: девять вариантов мощности начиная с 9-литрового агрегата на 250 л. с. и заканчивая двигателем V8 мощностью 580 л. с. Кроме того, двигатели Scania работают и с альтернативными видами топлива. Говорят, у них в ходу такая присказка: «Дайте нам любое топливо, и мы сожжем его в цилиндрах наших моторов». Поэтому неудивительно, что есть два газовых двигателя, способных работать на сжатом (CNG) или сжиженном (LNG) природном газе метане, а еще надо помнить о двигателях Scania, работающих на спирте этаноле. Этаноловые двигатели Scania выпускает с конца 1980-х годов, их используют на городских автобусах в крупных городах.

Поставляемые в Россию Scania Streamline для межрегиональных перевозок будут оснащаться моторами Евро-4, а на международных перевозках – дизелями Евро-5. Варианты двигателей зависят и от типа кабин: на Scania Streamline с кабиной «R» Highline установят двигатели Евро-4 и Евро-5 с системой SCR мощностью 410, 440 и 500 л. с., а с кабиной «G» Highline – мощностью 400 и 440 л. с. Седелные тягачи Scania Streamline начнут поступать к российским перевозчикам уже с 1 июля 2013 года. По оценкам



В новых головных фарах, а также в фонарях применены светодиоды. Красиво, надежно и экономично

специалистов Scania, эксплуатация автомобилей Streamline позволит сэкономить владельцам до 8% топлива.

Еще пара абсолютных новинок у Scania Streamline. Первая: баки под мочевину могут располагаться внутри рамы, а снаружи, под боковыми обтекателями, находится только заливная горловина с традиционной синей крышечкой. Есть несколько вариантов резервуаров по объему – от 30 до 70 литров. Форма тоже разнообразная – кажется, бак чуть ли не накручивается

на кардан. Вообще идея изготовления пластмассового бака максимального объема с учетом предельно возможной формы тоже лежала на поверхности. Вон какие бензобаки делают уже 20 лет на различных иномарках... Однако седельный тягач с таким расположением резервуаров первой сделала именно Scania. Вторая новинка: применение гелевых аккумуляторов. Обычно их с успехом используют на мотоциклах – электролит не вытекает при падениях. Но есть и другое свойство, которое ценно на легковых автомобилях,

– быстрее заряжается, без особых последствий позволяет почти полностью вытягивать с такой АКБ энергию. На Scania Streamline установлено четыре аккумулятора (как на многих «американцах») с четким разделением «обязанностей». Все АКБ 12-вольтовые, при последовательном соединении двух получаются требуемые 24 вольта. Однако два из них, кислотных, используются только для запуска двигателя, а два гелевых работают с потребителями на стоянке. С таким подходом АКБ не опасно ставить



Сверху мост держит А-образный рычаг с тремя сайлент-блоками. А сам мост – с новым гипоидным редуктором

ИНФОРМАЦИЯ

Стандартная комплектация магистральных грузовиков Scania Streamline серий «G» и «R»:

- автоматизированная электронноуправляемая механическая коробка передач Scania Opticruise;
- система интеллектуального круизконтроля Scania Active Prediction с интегрированным в нее новым режимом «economy» коробки Scania Opticruise;
- новое цветовое решение для кабины: голубой металллик «Ocean blue», используемый как стандартный для Scania Streamline. Логотип Scania Streamline и полосы (как опция);
- фары H7;
- центральный замок дверей кабины;
- выдвигной механизм нижней полки спальника (обязателен для кабин серии «R» со спальным местом);
- полный аэродинамический пакет для седельных тягачей и шасси.



На коробке Scania Opticruise смонтирован и трансмиссионный замедлитель, который действует очень эффективно, предсказуемо и бережет колодки



На коробке Scania Opticruise смонтирован и трансмиссионный замедлитель, который действует очень эффективно, предсказуемо и бережет колодки

и в заднем свесе, куда для реанимации разряженных батарей не подлезть, не отцепив «телеги». Однако на Scania Streamline они стоят все равно на раме сбоку, причем в ящике того же размера. Кстати, для обеспечения электроэнергией на стоянке на многих «американцах» практикуется применение автономного генератора с бензиновым мотором – там, на раме, места сколько угодно. А немцы на Mercedes Actros третьего поколения сделали в дополнение к обычному вольтметру еще и особый индикатор, сигнализирующий о предельном разряде аккумулятора. Шведы же поступили более радикально – позаботились о самой батарее.

Приоритет: робототехника

Все представленные на тест автомобили Scania Streamline были укомплектованы роботизированными коробками Opticruise, но других коробок, кроме «автоматов», на этих грузовиках и не будет. Streamline для российского рынка оборудованы КП Scania Opticruise GRS 905 и GRS 905R (для R500) с охладителем масла. Напомним, Scania одна из тех немногих фирм, которая издавна сама делает не только механические коробки, но и с 1994 года – «автоматы» на их основе. В отличие

от подобных роботизированных коробок других производителей, и в частности ZF, у Scania Opticruise механизм переключения с электропневматическим управлением установлен на абсолютно стандартную КП. То есть нет каких-то особенных корпусов коробок, валов и шестерен, сохранены даже синхронизаторы! Поэтому, в случае необходимости, отремонтировать 8-, 12- или 12+2-ступенчатую коробку, оснащенную функцией Opticruise, можно в любом сервисном центре Scania. Сцепление также является стандартным, разница только в приводе. У Scania очень удачный подрулевой переключатель, управляющий автоматом. Это стало особенно явно видно в сравнении: после теста Ford Cargo H566 на маршруте Бронницы–Рязань, а также во время проведения дней строительной техники MAN на дмитровском автополигоне. Их «кругляши», схожие с переключателем режимов печки, установленные на тоннеле двигателя, менее удобны. Разве что, быть может, более надежны и проще в ремонте.

В трансмиссии Scania Streamline есть ряд особенностей. В первую очередь, изменилось программное обеспечение коробки Opticruise, здесь главная цель – экономия



Дисплей навигатора все же маловат... Может, его надо ставить на панель?



На этот столик удобно положить ноутбук – поискать в Сети попутный груз



В Scania отказались от удлинителей дверей – невелика экономия



топлива. Новый режим «Ecopoint» интегрирован в систему интеллектуального круиз-контроля Scania Active Prediction, которая позволяет добиться экономии топлива до 5 процентов. Кроме экономичного режима есть еще три: силовой, стандартный и внедорожный, но одновременно можно заказать только три режима на выбор перевозчика. Это что называется «каждый выбирает по себе».

Другая совершенно невероятная вещь – в коробках для Scania Streamline сознательно уменьшили объем заливаемого масла, но до масляного «голодания», сваривания трением шестерен и валов дело не дойдет. У этих

коробок теперь другие тоннельные картеры, внутри которых ребра жесткости не только делают корпус коробки прочнее, но и обеспечивают подачу масла именно в нужное место. Это в дополнение к тому, что у коробок Scania традиционно применяется масляный насос, который обеспечивает смазку под давлением подшипников, а также сменный масляный фильтр. Шведы проводили исследования – температура масла внутри новых коробок не растет, а лошадиных сил на бестолковое перемешивание трансмиссионки затрачивается меньше. То есть такая коробка хоть немного, но экономичнее прежней. Свой вклад в сбережение



солярки вносит и новый задний мост. Его одинарный гипоидный редуктор носит обозначение R855, он рассчитан на тяжелую работу тягача (осевая нагрузка 13 тонн) – под двигателя, выдающие крутящий момент до 3000 Н.м. Есть шесть вариантов передаточных чисел: от самых экономичных 2,87; 3,09; 3,23; до мощных 3,42; 3,64 и 4,30. Широкий диапазон: свой редуктор можно подобрать под любой двигатель и маршрут, любую транспортную задачу и полную массу автопоезда.

Большой брат

Есть изменения и в системе Scania Fleet Management: она теперь стала еще «умнее и бдительнее». К примеру, интеллектуальный круиз-контроль Scania Active Prediction привязан к топографии на основе системы GPS и тем самым тоже обеспечивает экономию топлива. В системе Scania Fleet Management есть устройство Scania Communicator, которое устанавливается стандартно для большинства стран и поддерживает постоянный контроль за автомобилем. На связи находится водитель, сам автомобиль, офис транспортной компании и сервисный центр Scania. Можно отследить не только маршрут движения автопоезда, остановки, но и сроки приближающегося техобслуживания, остаточный ресурс тормозных колодок, а также стиль вождения. Во всяком случае, после тест-драйва тем журналистам, у которых были индивидуальные карточки цифрового тахографа, шведы сразу же дали рекомендации по улучшению стиля. Отслешили все: использование круиз-контроля и трансмиссионного замедлителя, среднюю скорость движения и количество «перекруток» двигателя при разгоне, как водитель держит автопоезд в полосе, как тормозит, как пускает сцепку в накат. При этом отметили, что русские журналисты, в сравнении с тем, как они ездили лет семь-десять назад, стали более спокойно водить тестовые автопоезда. Оно и понятно – и в России стараются экономить топливо, а агрессивный стиль не только опасен, но и не выгоден.

Хотите стать дилером **Scania**?

В настоящее время мы ищем партнеров в следующих городах:



- Астрахань
- Благовещенск
- Братск
- Брянск
- Великий Новгород
- Владимир
- Иваново
- Калуга
- Курск
- Нерюнгри
- Норильск
- Орел
- Псков
- Санкт-Петербург
(Таллинское или Мурманское шоссе)
- Смоленск
- Ставрополь
- Сыктывкар / Ухта
- Томск
- Тула
- Улан-Удэ
- Якутск

Добро пожаловать в семью Scania!



Заполните анкету на сайте www.scania.ru в разделе “Найти дилера”, вкладка “Стать дилером Scania”.

Горячая линия: 8(800) 505 55 00



ПРОВЕРКА НА ПРОЧНОСТЬ

Текст: Анастасия Кондрацкая Фото: Scania





Впервые в России клиентам Scania представилась возможность испытать строительную технику почти в реальных условиях. Участникам тест-драйва было предложено 12 единиц строительной техники разной модификации, мощности и технической оснащённости. Испытать технику в действии пришло около 200 гостей, включая представителей ведущих автомобильных изданий



Регистрация участников



Презентация Scania

На испытательном полигоне, где проходило мероприятие, были задействованы участки с асфальтовым покрытием, грунтовые дороги, напоминающие условия бездорожья, спуски, подъемы и крутые повороты, что позволило гостям в полной мере прочувствовать, как ведет себя техника в таких условиях. В обновленной линейке, представленной для российского рынка, опционально предлагаются все усовершенствования и инновационные функции, такие как система Scania Opticruise с режимом эксплуатации в условиях бездорожья, новая противобуксовочная система и новый ретардер с улучшенными рабочими характеристиками при движении на низкой скорости, а также все новшества ходовой части. За рулем каждый смог оценить все преимущества строительных автомобилей Scania и проверить их в действии.

На станции LOAD проходили тестовые работы по загрузке/выгрузке строительного материала — песка, и передвижение загруженного автомобиля по дороге.

В предвкушении новых ощущений участники тест-драйва отправились покорять автомобили Scania. Испытания техники практически при полной загрузке проходили на разных участках дорог и включали станцию DRIVE

с движением по дороге с элементами горного серпантина и уклонами с перепадами высот до 10%, станцию OFF ROAD с маршрутом во внедорожных условиях и станцию LOAD с упражнениями разгрузки/погрузки.

Маршрут станции DRIVE состоял из участков дороги с перепадами высот от 4 до 10 %, а также включал имитацию горного серпантина и прохождение упражнения «Трогание на подъеме».

На маршруте были представлены самосвалы Scania с кабинами серий P и G, для работы в условиях бездорожья; тягач Scania 6×4 для перевозки тяжелых грузов (лесоматериалы, строительные материалы).



Станция OFF ROAD

Техника оснащена двигателями мощностью 400/440 л. с., которые развивают крутящий момент до 2100/2300 Нм при 1000–1300 об/мин. Такие показатели позволяют с уверенностью контролировать движение как на равнинной магистральной дороге, так и на рельефной местности с максимальной экономией топлива.

Это самый красивый маршрут тест-драйва, который пришелся по вкусу всем водителям. Тем более на этом участке можно было протестировать работу моторного тормоза

и почувствовать мощь двигателя на подъемах, а также устойчивость техники на крутых поворотах.

На станции OFF ROAD были воссозданы сложные условия, возникающие при движении по слабонесущим грунтам, в которых зачастую приходится работать строительной технике.

Маршрут включал в себя движение по грунтовой дороге, с чередованием подъемов и спусков с уклоном до 6 %, повороты с малым радиусом, движение по колею — все это с учетом полной загрузки техники.

Маршрут станции DRIVE состоял из участков дороги с перепадами высот от 4 до 10 %, а также включал имитацию горного серпантина и прохождение упражнения «Трогание на подъеме».

На данном участке были представлены полноприводные самосвалы Scania повышенной проходимости. Автомобили с колесной формулой 6×6 специально разработаны для работы в условиях бездорожья в различных промышленных отраслях: на карьерах, строительных площадках.

Благодаря усиленной конструкции шасси, правильно подобранным шинам и мощному двигателю полноприводная техника Scania преодолевает заданный маршрут с легкостью, сохраняя на протяжении всего пути оптимальный крутящий момент.

Как показала практика, этот маршрут был самым популярным. По отзывам самих участников самосвалы Scania показали себя с лучшей стороны, восторженные лица за рулем автомобилей были тому подтверждением. Высокую оценку по всем параметрам получили Scania G440 CB8x4ENZ с автоматизированной коробкой передач и полноприводный самосвал Scania G400 CB6x6ENZ. Именно на этом маршруте можно было почувствовать все прелести бездорожья и по достоинству оценить все новые элементы кабины Scania с пакетом OFF ROAD.



Площадка загрузки-разгрузки на станции LOAD

На станции LOAD проходили тестовые работы по загрузке/выгрузке строительного материала — песка, и передвижение загруженного автомобиля по дороге. Во время данного упражнения водители смогли почувствовать особенности процессов погрузки/разгрузки.

На станции работали комплектные самосвалы Scania с кузовами объемом 16 м³ и 20 м³, а также карьерный самосвал Scania P420 8×4 с автоматизированной КПП — Scania Opticruise и ретардером Scania.

Участники данного маршрута отметили, что особенности конструкции кузова позволяют эффективно проводить процесс загрузки за короткий временной промежуток и транспортировать груз без потерь. Причем продуманные элементы управления делают рабочий процесс максимально удобным и быстрым.

По завершении тест-драйва участники обменивались мнениями между собой и обсуждали свои успехи вождения, особенно на участке OFF ROAD. Програм-

му мероприятия продолжили выступления зажигательных чирлидеров и шоу чемпионов велотриала, которое никого не оставило равнодушным. Чемпион России Тимур



Зажигательное выступление чирлидеров

На станции OFF ROAD были воссозданы сложные условия, возникающие при движении по слабонесущим грунтам, в которых зачастую приходится работать строительной технике.

Ибрагимов и пятикратный чемпион России Михаил Суханов исполнили акробатические трюки на велосипедах, забравшись на самые сложные вершины. Во время шоу им удалось даже запрыгнуть на самую высокую точку кузова карьерного самосвала Scania.

Тест-драйв прошел при поддержке генерального спонсора — компании Michelin — мирового лидера в области шинной индустрии, генерального партнера — компании Liebherr, крупнейшего мирового

производителя строительных машин и официального спонсора — компании SSAB, мирового лидера по производству высокопрочной стали.

Трюки на Scania



Самосвал Scania G 440 8x4 на станции DRIVE



Тягач Scania 6x4 для перевозки тяжелых грузов

«Новые автомобили Scania повышенной проходимости специально разработаны для эксплуатации в трудных условиях. Новый дизайн передней части предельно функционален и объединяет в себе приспособления для защиты уязвимых компонентов автомобиля. Это позволяет сократить затраты на ремонт и избежать снижения прибыльности из-за простоев техники».

Антон Павловский, менеджер направления строительных автомобилей ООО «Скания-Русь»

Ощутите прогресс.

Колесный погрузчик L 556 компании Liebherr

- Минимальные эксплуатационные затраты благодаря низкому расходу топлива и малому износу шин и тормозных механизмов
- Увеличенная производительность и грузоподъемность за счет оригинальной компоновки двигателя
- Уменьшенное количество изнашиваемых элементов благодаря передовой системе привода Liebherr
- Удобный доступ к компонентам и точкам обслуживания



ЛИБХЕРР-РУСЛАНД ООО
РФ, 121059, Москва, ул. 1-я Бородинская, 5
Москва: тел.: (495) 710 83 65, факс: 710 83 66
РСК*: тел.: (495) 710 74 10, факс: 710 74 04
Санкт-Петербург: тел.: (812) 448 84 10, факс: 448 84 11
Сочи: тел.: (8622) 25 56 06, факс: 25 56 06
Екатеринбург: тел.: (343) 345 70 50, факс: 345 70 52
Новосибирск: тел.: (383) 230 10 40, факс: 230 10 41
Кемерово: тел.: (3842) 34 59 00, факс: 34 64 65
Хабаровск: тел.: (4212) 74 78 47, факс: 74 78 49
* - Ремонтно-складской комплекс
E-mail: office.lru@liebherr.com
www.facebook.com/LiebherrConstruction
www.liebherr.ru

LIEBHERR

Группа компаний

ПЕРВЫЙ В РОССИИ

Самый полный привод

Текст: Максим Сергеев

Фото: Максим Сергеев



Швейцарская корпорация «Холсим» – один из крупнейших в мире производителей строительных материалов.

В семидесяти странах по всему миру на предприятиях концерна работают более восемьдесят тысяч человек.

Стратегия концерна «Холсим» – создание высокоэффективного бизнеса. Корпорация придает большое значение развитию в экономической, экологической и социальной областях. Подобный целостный подход обеспечивает «Холсим» долгосрочный успех. Основой для него служат исключительные эксплуатационные характеристики и рентабельность инвестиций.

В Россию компания пришла еще в 1993 году и пробрела один из старейших в нашей стране

«Шуровский цементный завод» в Коломне, основанный в 1870 году.

Сегодня Коломенский цементный завод корпорации «Холсим» – одно из самых современных предприятий в отрасли. Его реконструкция завершилась в 2011 году.

Сейчас это предприятие выпускает высококачественный цемент,

используя самые современные технологии.

Технологический процесс производства цемента – это разработка карьерным способом и дальнейшая переработка сырья. Завод «Холсим» в Коломне имеет одни из самых высоких показателей рентабельности в своей области. Здесь работает только самая новая техника известнейших мировых производителей.

Неудивительно, что первый в России четырехосный полноприводный самосвал Scania появился именно здесь.

«Долго велись переговоры с компанией «Холсим» о необходимости такого автомобиля. Наконец, мы его построили со Scania и поставили первый автомобиль. Надеюсь, что он не последний – их будет много. Они себя оправдают. Техника хорошая», – рассказывает Игорь Морозов, генеральный директор ООО «РязаньСкан».

В России потребность в таких машинах очень велика. Весенне-осенняя распутица предъявляет самые жесткие требования

«Долго велись переговоры с компанией «Холсим» о необходимости такого автомобиля. Наконец, мы его построили со Scania и поставили первый автомобиль. Надеюсь, что он не последний – их будет много. Они себя оправдают. Техника хорошая».

*Игорь Морозов,
генеральный директор ООО «РязаньСкан»*

к используемой технике. Тем более когда разговор идет о большегрузных перевозках.

«Это уникальный полноприводный автомобиль, который был спроектирован специально для работы в карьерах как альтернатива сочлененным самосвалам, большим машинам», – делится Михаил Жирнов, менеджер послепродажного обслуживания ООО «Скания – Русь».

“Это уникальный полноприводный автомобиль, который был спроектирован специально для работы в карьерах как альтернатива сочлененным самосвалам, большим машинам».

Михаил Жирнов, менеджер послепродажного обслуживания ООО «Скания – Русь»



Самосвал Scania 8x8 – представитель новой строительной линейки Off Road. В нем есть все для внедорожных условий работы – это и трехсекционный стальной бампер, и мощная металлическая защита двигателя и трансмиссии, и защищенная светотехника. Естественно, такая модификация соответствует всем требованиям к внедорожным машинам, а среди них есть, например, такое, что угол въезда должен быть не менее 25 градусов. И это не просто пожелание. Scania 8x8 способна забираться по 30-градусному склону с полной загрузкой. А полная масса самосвала – 50 тонн.

Но главное – это полный привод: все четыре оси ведущие, с блокировками межосевых

дифференциалов. Благодаря тому, что передние две оси поворотные, радиус разворота немногим больше, чем на трехосных самосвалах. А вот грузоподъемность гораздо больше.

В современном бизнесе наиболее остро стоят проблемы эффективности. А полноприводные самосвалы Scania способны перевозить до 32 тонн груза по бездорожью в условиях карьера. Они действительно способны поднять эффективность бизнеса на новый уровень.

И сейчас уже можно говорить о том, что машина оправдывает ожидания.

«Мы приобрели автомобиль Scania в феврале текущего года. Машина себя показала с хорошей стороны. У нее очень прекрасная проходимость, комфортный салон», – говорит Вячеслав Романов, начальник цеха «Карьер» СМ ОАО «Холсим». ●





ГРУЗОВОЙ ЭВАКУАТОР В ЧАСТНЫЕ РУКИ

Текст: Яна Иванченко

Фото: Яна Иванченко

Заказы на грузовые эвакуаторы, как правило, поступают не часто. В основном их приобретают транспортные компании с большим парком техники или крупные сервисные станции. Данные поставки всегда уникальны, потому что комплектация должна

полностью отвечать требованиям и нуждам заказчика.

Впервые заказ на грузовой эвакуатор поступил от частного предпринимателя Закира Дигиева. Это уникальный случай в истории компании «Скания Сервис» – официального дилера Scania в России.

«За 14 лет существования компании на Российском рынке поставка такого коммерческого продукта независимому клиенту произошла впервые», – рассказывает Сергей Давыдов, заместитель Генерального директора по продажам ООО «Скания-Сервис».

Проект был реализован совместно с компанией ООО «СпецБуксир». За основу было выбрано самосвальное шасси Scania с колесной формулой 8x4, которое полностью адаптировано для дальнейшего монтажа эвакуационной надстройки OMARS 120T.

Сервисная станция индивидуального предпринимателя Закира Дигиева расположена в Москве на улице Рябиновой и уже на протяжении четырех лет обслуживает грузовые машины с истекшим гарантийным сроком. С течением времени число клиентов, обслуживающихся на станции, росло. И постоянные клиенты, благодаря сложившимся хорошим отношениям, стали звонить и просить помочь в случае необходимости эвакуации автомобиля. «Не желая потерять своих клиентов, приходилось нанимать специальную технику для таких работ. Такая схема довольно затратна для частного предпринимателя. Тогда и появилась идея – купить грузовой эвакуатор», – рассказывает Закир Дигиев.

Шасси Scania R440CB8x4HNZ оборудовано комфортной кабиной

CR19N с двумя спальными местами, кондиционером с системой климат-контроля и холодильником с морозильным отделением под спальным местом. На кабине установлены противотуманные фары, дополнительные фары дальнего света в бампере и во внешнем козырьке, подготовка под высокорасположенные

Надстройка оборудования проходила под наблюдением и контролем Закира. «Меня приглашали буквально на каждый этап работы и поясняли все тонкости спецификации. Это был увлекательный процесс. Я чувствую себя причастным к созданию данной машины», – рассказывает г-н Дигиев.

“Поставка такого коммерческого продукта независимому клиенту произошла впервые».

*Сергей Давыдов
заместитель Генерального директора по продажам
ООО «Скания-Сервис»*

фары и проблесковые маячки на крыше кабины. Дополнительный пневмосигнал на крыше. И кроме того, кабина окрашена в уникальный желтый цвет, чтобы спасательную машину было видно на дороге.

«Для нас – это особенный заказ, мы постарались не только оправдать все ожидания клиента, но и предвосхитить их. Автомобиль получился действительно уникальный», – сказал г-н Давыдов.

Долгожданная отгрузка состоялась в начале июля на территории компании «Скания Сервис». Пока готовился материал, новый эвакуатор Scania уже помог вытащить из беды несколько пострадавших грузовых автомобилей. По словам Закира, если автомобиль себя оправдает, возможно, в парке появится еще один эвакуатор Scania. ●



Гидравлические экскаваторы Cat®: Добиваясь большего Лизинг под 0,1%



ООО «Цепелин Русланд» является официальным дилером компании **Caterpillar®** в Северо-Западном, Центральном и Южном регионах Российской Федерации. Наш богатый опыт в области разработки, производства и эксплуатации техники воплощен в современном оборудовании и технологиях для строительных работ.

Широкий спектр технических решений, послепродажное сервисное обслуживание, быстрое снабжение оригинальными запчастями и расходными материалами – все это гарантирует высокую надежность, максимальную производительность и быструю окупаемость оборудования **Cat®**.

Катерпиллар Файнэншл объявляет специальную акцию на финансирование экскаваторов **Cat 320DL, 324DL и 329DL**. Эта программа поможет Вам сэкономить значительные средства на приобретение техники.

Подробности на нашем сайте.



8 800 500 11 22

(звонок по РФ бесплатный)

www.zeppelin.ru

ZEPPELIN®

CAT®

Сервис европейского уровня

24 часа в сутки, 365 дней в году

В конце июня состоялось торжественное открытие второй очереди авторизованного дилерского центра Scania «Компании Альфа» в Набережных Челнах.



зону «Компании Альфа» удалось в довольно короткие сроки. «В начале этого года здесь была завершена реконструкция первой очереди автоцентра и построены новые сервисные посты и офисное здание. Кроме этого появился отдельный кузовной цех, оснащенный по последнему слову техники. Общая площадь дилерского центра увеличилась примерно в 2,5 раза. Площадь производственных цехов теперь превышает 3,6 тыс. квадратных метров», – сказал г-н Шарипов.

Новая станция в состоянии обслуживать порядка 75-80 транспортных средств в сутки. Количество постов в автоцентре выросло практически в три раза.

Одновременно для ремонта открыто 34 укомплектованных поста. Более того, существенно расширилась и инфраструктура автостанции. Появились два просторных зала ожидания для клиентов с возможностью наблюдения за ходом работ с экрана мониторов системы видеонаблюдения ремзоны. К услугам водителей охраняемая гостевая стоянка, компьютер с выходом в Интернет, TV. Также есть возможность остаться на ночь, для водителей предлагается 10 комфортных одноместных номеров.

Под увеличенные объемы обслуживания построен новый двухэтажный склад запасных частей, содержащий свыше пяти тысяч позиций и весь ассортимент необходимых расходных материалов.

Центр работает 24 часа в сутки, 365 дней в году. С вводом в действие второй очереди в компании создано несколько мобильных бригад службы экстренной поддержки Scania Assistance, которые

выезжают на собственных автомобилях технической помощи. Какая бы поломка ни настигла водителя в дороге, «Компания Альфа» всегда готова выехать к клиенту, который попал в трудную ситуацию, и выполнить диагностику и ремонт автомобиля на месте.

Начиная с лета клиенты «Компании Альфа» могут воспользоваться новой услугой – «обслуживание в порядке живой очереди». На мелокосрочный

«Новый центр обслуживания «Компании Альфа» стал одной из самых крупных сервисных станций в России, а возможно и в Европе. Здесь только механиков 90 человек».

*Зденак Петрас,
директор департамента
послепродажного обслуживания
ООО «Скания-Русь»*

ремонт или техобслуживание клиент может записаться не только по электронной почте или по телефону, но и приехать без звонка. В этом случае ремонт техники будет осуществляться по мере освобождения рабочих постов, без очереди и без предварительной записи.

Открытие новой станции стало значимым событием в истории компании. С вводом в действие второй очереди у автоцентра «Компании Альфа» появилась возможность серьезно нарастить качество, скорость и оперативность технического обслуживания клиентов. ●

Сервисный центр возведен с соблюдением всех передовых технологий и оснащен самым современным на сегодняшний день оборудованием и инструментом, которые позволяют качественно и оперативно выполнять полный спектр работ по проведению технического обслуживания, гарантийного и послегарантийного ремонта грузовой и специализированной техники Scania, автобусов, а также прицепной техники европейских брендов. «Новый центр обслуживания «Компании Альфа» стал одной из самых крупных сервисных станций в России, а возможно и в Европе. Здесь только механиков – 90 человек», – сказал во время церемонии открытия господин Зденак Петрас, директор департамента послепродажного обслуживания ООО «Скания-Русь».

По словам исполнительного директора дилерского центра Scania Руслана Шарипова, модернизировать сервисную



Текст: Максим Сергеев. Фото: Максим Сергеев

ЛОГИСТИКА С ЖЕНСКИМ ИМЕНЕМ

«Светлана-К» уже давно зарекомендовала себя как серьезный игрок в секторе 3PL-логистики и доставки сборных грузов. На протяжении 12 лет компания оказывает профессиональные услуги в сфере разработки и реализации систем комплексного товародвижения в масштабах России. С 1999 года ее бессменно возглавляет Геннадий Андреевич Карташов.



История названия компании поистине романтическая. Светлана – это имя любимой жены, с которой Геннадий Андреевич знаком со школьной скамьи и вместе по сей день.

По словам коммерческого директора Натальи Кановской, поначалу название «Светлана-К» никак не ассоциировалась с логистикой и перевозками, и даже поступали идеи о ребрендинге. Но время шло, появилась своя клиентура, и за компанией закрепилась репутация надежного и квалифицированного партнера.

На вопрос о появлении названия компании Наталья Владимировна с уверенностью отвечает: «Я знаю один мировой бренд, названный женским именем, и сегодня ни у кого не возникает сомнений в высочайшем качестве и культуре производства автомобилей Mercedes. Естественно, мы тоже стремимся к тому, чтобы имя «Светлана-К» точно так же ассоциировалось с транспортом и логистикой».

А началось все с пары отечественных легковушек. Тогда Геннадий Андреевич

«С самого начала в компании была сделана ставка на высокую эффективность и использование техники иностранного производства.»

поставил перед собой цель создать собственную транспортную компанию, которая будет доставлять грузы по всей территории России. В это же время на российском рынке стали появляться такие мировые гранды сетевого маркетинга, как AVON и Mary Kay. Было очевидно, что им будут просто необходимы перевозки по России.

Вскоре «Светлана-К» достигает своего первого крупного успеха – начинает сотрудничать с компанией AVON, мировым лидером в области прямых продаж косметической продукции. Бизнес развивается настолько стремительно, что приходится использовать привлеченный транспорт, а специфика работы подсказывает необходимость создания собственных складских помещений и автопарка.

“... поначалу название «Светлана-К» никак не ассоциировалась с логистикой и перевозками, и даже поступали идеи о ребрендинге. Но время шло, появилась своя клиентура, и за компанией закрепилась репутация надежного и квалифицированного партнера».

Наталья Кановская, коммерческий директор



В 2001 году открывается первый региональный филиал компании в Ростове-на-Дону. В это же время «Светлана-К» начала приобретать развозные фургоны MB Sprinter, среднетоннажную технику, а к 2003–2004 году – первый магистральный тягач.

На сегодняшний день компания «Светлана-К» смело позиционирует себя экспертом по работе с сетевыми компаниями. Доставка осуществляется

активно развивает именно этот сегмент, а постоянно растущий грузооборот говорит о верности принятого стратегического решения.

На сегодняшний день география доставок компании покрывает практически всю Россию: от Москвы до Южно-Сахалинска (Владивостока). «Светлана-К» насчитывает 25 филиалов во всех крупных городах нашей страны, каждый из которых оснащен современными офисами и складскими терминалами для приемки, обработки, хранения и отправки грузов. Головной же офис располагается на востоке Москвы и объединяет складской комплекс площадью 10 000 кв. м.

Собственный автопарк «Светланы-К» насчитывает 315 автомобилей различной тоннажности от 1,5 до 20 тонн. Однако в связи с тем, что грузооборот достаточно велик, около 30 % всех перевозок выполняется собственным автопарком, остальная же часть – за счет надежных, проверенных временем привлеченных партнеров.

С самого начала в компании была сделана ставка на высокую эффективность и использование техники иностранного производства. В этом году «Светлана-К» приобрела первые три магистральных тягача Scania. Сначала ей предложили протестировать в течение месяца 440-сильный тягач Scania с кабиной G. Машина зарекомендовала себя с наилучшей стороны с точки зрения эксплуатационных характеристик и комфорта. Все отмечали великолепную обзорность и освещение, признавая, что равных Scania по этим параметрам просто нет.



“ Когда мы увидели предложение, то поначалу даже растерялись от такого большого количества вариантов. Протестировав машину, нашли для себя оптимальную конфигурацию с 400-сильным двигателем. Она наиболее полно отвечает нашим целям и задачам».

Алексей Козлов, руководитель транспортного отдела

Еще одним аргументом в пользу Scania стало широчайшее предложение по конфигурации автомобилей, позволяющее «собрать» грузовик, максимально ориентированный на клиента с учетом отечественных условий эксплуатации.

Алексей Козлов, руководитель транспортного отдела, так характеризует новые машины:

«Scania – это хороший шведский конструктор. Когда мы увидели предложение, то поначалу даже растерялись от такого большого количества вариантов. Протестировав машину, нашли для себя оптимальную конфигурацию с 400-сильным двигателем. Она наиболее полно отвечает нашим целям и задачам».

«Кроме того, особенно хочется отметить систему управления автопарком Scania Fleet Management. При приобретении машин нам предложили в качестве бонуса

«На сегодняшний день новые Scania работают практически с 90-процентной загрузкой и без простоев на европейской части России, обслуживая южное и восточное направления.»

протестировать ее в течение трех месяцев. В настоящее время мы заключаем контакт на постоянной основе – система полностью оправдывает себя, позволяя контролировать автомобили

в реальном времени и существенно сократить расход топлива. Сейчас на новых машинах мы добились расхода 28–28,5 л /100 км, но после обкатки (а это 60–70 тыс. км) расход должен снизиться еще больше», – добавил Алексей Козлов.

На сегодняшний день новые Scania работают практически с 90-процентной загрузкой и без простоев на европейской части России, обслуживая южное и восточное направления.

Понятно, что такой эффективной работы не добиться без высокой лояльности сотрудников. По словам Наталии Кановской, в компании текучка кадров довольно низкая, острой проблемы с нехваткой водителей нет. Бывают даже случаи, когда водители, которые уходили на более высокую зарплату, снова возвращаются обратно на прежнюю

должность. Возможно, здесь сказывается как раз то, что человек, назвавший собственную компанию в честь любимой женщины, по-другому относится к людям, которые у него работают, да и на мир смотрит иначе. ●





**ПРОВЕРЕННЫЕ И НАДЕЖНЫЕ
РЕШЕНИЯ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ЛЕСА**

+7 (812) 320 12 49 | +7 (812) 451 62 47 | WWW.YUFA.RU

ИЗ СТАМБУЛА В РОССИЮ

Работая по европейским стандартам и предъявляя высокие требования к качеству оказываемых услуг, в компании «Элкон» особое внимание уделяют транспортировке и технике.



Возвращаясь из очередного рейса из Турции, Сергей Савдяркин – водитель компании «Элкон» – везет еще один бетонный завод для крупного концерна в Новосибирске. Рейс занимает около 20 дней, это почти 2,5 тысячи километров. В распоряжении Сергея Scania V8 R500 LA 4x2 HNA, и, несмотря на долгий путь, ему очень комфортно.

«Мне все нравится в этой машине – и удобное сиденье,

и рабочая панель, и как она ведет себя на дороге. Во время рейса я предпочитаю ночевать в автомобиле, порой на спальном месте даже удобнее, чем в мотеле», – говорит Сергей Савдяркин.

В парке компании 20 автомобилей Scania, семь из них с двигателями V8. Для перевозки таких сложных установок, как бетонные заводы, необходимы мощные машины. Минимальный вес завода составляет около 25 тонн.

«Важными критериями выбора грузового автомобиля являются, прежде всего, надежность и низкие эксплуатационные расходы».

Жуков Леонид, директор компании «Элкон».





«Мне все нравится в этой машине – и удобное сиденье, и рабочая панель, и как она ведет себя на дороге. Во время рейса я предпочитаю ночевать в автомобиле, порой на спальном месте даже удобнее, чем в мотеле».

Сергей Савдяркин, водитель.

как правило, каучук, обратно возьмем бетонные заводы. Приятно отметить, что при такой нагрузке техника

нас не подводит», – говорит Евгений Лещанкин, главный механик компании «Элкон».

Первый дистрибьютор турецкого оборудования – компания «Элкон» появился в Самаре в 2003 году. В свои первые годы работы доставку осуществляли через транспортные компании. Спустя несколько лет в компании приняли решение всю логистику взять в свои руки и полностью отвечать за перевозку оборудования.

Работая по европейским стандартам и предъявляя высокие требования к качеству оказываемых услуг, в компании «Элкон» особое внимание уделяют транспортировке и технике, состоящей в автопарке. «Важными

критериями выбора грузового автомобиля являются, прежде всего, надежность и низкие эксплуатационные расходы», – говорит Жуков Леонид, директор компании «Элкон».

Первые автомобили Scania в компании появились в 2011. За время эксплуатации автомобили показали себя с лучшей стороны. «Это выгодный автомобиль с точки зрения потребления топлива. В среднем наши машины расходуют до 30 литров на 100 километров, кроме того, при правильной эксплуатации машины не требуют частого ремонта», – продолжает Леонид.

Обслуживается техника у официального дилера в Самаре. «Благодаря быстрому и своевременному обслуживанию и ремонту наша техника работает как новая», – подытоживает Евгений Лещанкин. ●

Грузится завод по частям при помощи тельфера – мощного подвешенного грузоподъемного устройства с электрическим приводом, который ускоряет и оптимизирует процесс погрузки; затем автомобиль взвешивают, груз закрепляют ремнями для безопасной транспортировки, и далее отправляют в пункт назначения.

«Чтобы вывести один завод, как правило, используется 3-4 машины, нагрузка на один автомобиль около 10 тонн; важно, чтобы завод доехал до клиента в неизменном виде и не деформировался по пути», – отмечает Сергей.

По пути из Турции в Россию приходится преодолевать разные участки дорог, и не только по суше; встречается горный серпантин, и чем мощнее тягач, тем легче проехать. «По Турции едем немного, примерно 500 км, потом паромом до Украины или Кавказа, и дальше до обозначенного пункта – это еще около 2000 км», – рассказывает Сергей.

Автомобили всегда загружены, порожнего пробега практически нет. «Направляясь в Турцию, забираем попутный груз,



Для тяжелых грузов используйте спецсредства
 Тележки, тачки
 Лестничные грузовые тележки
 Тележки для поддонов



- 1** Перед подъемом коробки или аналогичного груза оцените его вес. Встаньте непосредственно перед тем, что предстоит поднять, близко к этому объекту, ноги на ширине плеч.
- 2** Держите спину прямой, согните ноги в коленях и бедрах.
- 3** Возьмите груз, выпрямите ноги и перенесите груз близко к телу.
- 4** Поднимайте груз вертикально вверх. Помните, что при подъеме нельзя поворачиваться.
- 5** Пользуйтесь аналогичной техникой при опускании объекта. Сгибайте ноги в коленях и бедрах, держите спину прямой.

Поднимайте грузы аккуратно и берегите спину

Доставка тяжелого груза в районе с плотной застройкой в условиях стресса и плотного графика – сложная задача. В этих условиях особенно важно помнить, как распределять физические нагрузки. Несколько простых советов помогут снизить риск травмирования.

Текст: Юлва Карлссон



При выходе из кабины спускайтесь спиной вперед. Прыжок приводит к усиленной нагрузке на колени. Не носите обувь с твердой подошвой, поскольку она не обеспечивает эффективное смягчение при контакте с поверхностью.

Источники: Scania (подразделение безопасности, охраны здоровья и окружающей среды) и Шведское управление охраны труда

РГ

ГРУППА КОМПАНИЙ

КОММУНАЛЬНАЯ ТЕХНИКА НА ШАССИ SCANIA



РГТЕХНО

Будьте уверены в своей коммунальной технике

Производство
Поставка
Обучение
Сервис

www.rg-techno.ru



ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ СТАНДАРТОВ «АВТОМАГИИ»

Оправляясь в очередной рейс на новой Scania G440LA4X2HNA по маршруту Москва-Красноярск, Андрею Ширяеву – опытному водителю транспортной компании «Авто Магия» доверили первому протестировать систему слежения автопарком Scania Fleet Management.

Автомобилю с грузом бытовой техники общей массой 40 тонн предстояло проехать около 4 тыс. км.

За машиной в офисе компании «АвтоМагия» следил директор по логистике Дмитрий Ревков. На экране компьютера были видны все показатели – расход топлива, скорость движения, пройденное расстояние и другие технические параметры.

Дмитрий полностью контролировал автомобиль и поддерживал связь с Андреем. «Благодаря данной системе стало проще держать связь с водителем, анализировать стиль его вождения, своевременно отслеживать техническое состояние автомобиля».

Учитывая разные дорожные условия от Москвы до



“Ездил на Scania, каждая следующая модель все лучше и лучше. Ведет себя уверенно в различных погодных условиях”.

*Коробкин Сергей
Александрович, водитель
компании «АвтоМагия»*

Красноярска, проехав по данному маршруту, автомобиль показал средний расход топлива около 30 литров. С технической стороны никаких неисправностей выявлено не было. Расстояние Андрей преодолел за 5 дней и успел в срок отгрузить перевозимый груз.

Данная система помогает водителю в режиме реального времени поддерживать уже имеющиеся навыки, пропагандируя безопасный и экономичный стиль вождения. «На сегодняшний день мы отмечаем, что стиль вождения при подключении к данной системе наших водителей изменился, снизился и расход топлива, а для транспортной компании с большим автопарком – это существенный фактор», – рассказывает Дмитрий Ревков.

В автопарке компании насчитывается несколько десятков автомобилей, треть из которых марки Scania. В ближайшее время все машины подключат к новой системе слежения. Весной этого





года автопарк пополнился еще новыми тягачами G440 и легендарными R500 V8, которые оборудованы системой FMS.

Первые грузовые машины в компании появились только в 2008 году, хотя «АвтоМагия» открылась как небольшая транспортная фирма еще в 2004 г. «Это был переломный момент в компании, когда мы приняли решение пополнить наш автопарк крупногабаритным транспортом», – рассказывает Ревков Дмитрий. Выбор был сделан в пользу марки Scania, благодаря техническим характеристикам и широкой сети сервисного обслуживания по России. «Стратегическое решение позволило нам развить новое направление – перевозки по всей России», – продолжает Дмитрий.

Обороты компании растут, объем перевозимого груза

“Я кручу «баранку» с 90-го года. Ездил на различном транспорте. В последние годы езжу на автомобиле марки Scania – надежная машина, что сказать, удобная панель, хорошо ведет себя на дороге».

*Летунов Александр
Витальевич, водитель
компании «Автомагии»*

разного назначения на сегодняшний день составляет до 50 тысяч тонн в год, хотя начиналось все со скромных перевозок по Нижегородской области. «Постоянно повышая качество предоставляемых услуг, и ориентируясь, в первую очередь, на удовлетворение потребностей клиентов, мы предъявляем высокие требования к технике. Для нас важно, чтобы техника была надежной и не простаивала в сервисе. Этим требованиям отвечают автомобили Scania», – говорит Дмитрий.

С 2012 года «АвтоМагия» вышла и на Европейский уровень, осуществляя международные перевозки в страны Евросоюза, а это значит, что бизнес компании выходит на новый уровень и техника должна быть соответствующая. ●

Восстановленные шины **MICHELIN** **RETREAD***



* Ритред
На правах рекламы



MICHELIN Retread XTE3 MICHELIN Retread XW4S MICHELIN Retread XDE2+

Ассортимент восстановленных шин MICHELIN RETREAD создан специально с учетом российских геоклиматических условий и качества дорог.

На шины MICHELIN RETREAD распространяется гарантия качества. Восстановление шины производится на каркасе MICHELIN на собственном заводе с использованием собственных материалов. Маркировка на шинах «M+S» MICHELIN RETREAD означает возможность использования их в любое время года.

телефон горячей линии: 8 800 700 2208
www.michelin.ru



MICHELIN

Движение к совершенству

ПОВЫШЕНИЕ ОПЕРАЦИОННОЙ ПРИБЫЛИ ТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИИ ЗА СЧЁТ СНИЖЕНИЯ ЗАТРАТ НА ШИННОЕ ХОЗЯЙСТВО

Согласно статистике, расходы транспортной компании на шинное хозяйство составляют от 4% консолидированных затрат, что оказывает существенное влияние на операционные результаты предприятия.

Значительно сократить издержки на шинное хозяйство позволяет технология восстановления грузовых шин.

Преимущество использования восстановленных грузовых шин заключается в том, что их стоимость (в среднем) на 50% дешевле стоимости новых шин, а пробег аналогичен.

Используя грузовые восстановленные шины, транспортная компания существенно снижает показатель «стоимость километра пробега», который рассчитывается по формуле: цена шины, делённая на пробег шины и является важным индикатором эффективности управления шинным хозяйством.

Важно понимать, что количество восстановленных шин, эксплуатируемых транспортной компанией, напрямую зависит от количества, сданных и пригодных для восстановления каркасов (шины с остаточной глубиной протектора 2-3 мм).

Существует ряд правил, соблюдение которых, поможет транспортной компании, максимально использовать потенциал шины с момента её покупки до момента снятия каркаса для последующего восстановления:

1. При покупке новой шины, выбирайте модель, которая соответствует вашим условиям эксплуатации
2. Убедитесь в том, что данная шина пригодна для последующего восстановления.
3. При эксплуатации шины, следуйте всем рекомендациям производителя:
 - поддерживайте рекомендованное давление;
 - следите за равномерностью износа шины по остаточной

глубине протектора (в 3-ёх точках);

- соблюдайте рекомендованную нагрузку на шину;
- прекратите эксплуатацию шины с остаточной глубиной протектора (О.Г.П) 2-3 мм., данная шина (каркас) должна быть передана специализированной компании для последующего восстановления

Также существует ряд критериев, относительно выбора производителя восстановленных шин, который способен предоставить качественный продукт и качественный сервис:

1. Производство восстановленных шин должно быть сертифицировано по международному стандарту R109.
2. Производственный процесс должен осуществляться на современном оборудовании с использованием инновационных материалов.
3. Система контроля качества продукции на производстве должна быть многоступенчатой.
4. Компания-восстановитель должна предоставлять многолетнюю гарантию на весь спектр производимой продукции.
5. Модельный ряд восстановленных грузовых шин, должен соответствовать новым шинам, для чёткого понимания основных характеристик шины и возможного сегмента эксплуатации.
6. Временной интервал с момента сдачи каркаса для восстановления до момента производства восстановленной шины, должен быть минимальным.



ВЫГОДНАЯ ПОКУПКА

Ежедневно с 7 утра в рейс на 12-часовой рабочий день отправляется до 35 единиц техники компании «ЭкоПром-Липецк» для сбора мусора в городских районах Липецка. За один день автомобиль проезжает до 150 километров, вывозя до 20 тонн мусора для последующей утилизации. В этом году во дворах Липецка впервые можно встретить мусоровоз Scania.





Работу водителя мусоровоза можно назвать экстремальной. Им приходится маневрировать по очень узким проездам, заставленным припаркованными автомобилями горожан, чтобы добраться до места забора контейнеров. Не каждый может справиться с такой работой. Как рассказывает водитель «ЭкоПром-Липецк» Юрий Анохин: «Работа, действительно, ювелирная: приходится буквально просачиваться сквозь автомобили, чтобы достичь цели. Но этим она мне и нравится. Каждый день приходится оттачивать свое мастерство». Мусоровозу Scania доверили самые сложные маршруты в новых районах с плотной застройкой. И первые отзывы водителей самые положительные. «Автомобиль очень маневренный и позволяет проходить самые сложные маршруты. Кроме того, радует простота эксплуатации и комфортное рабочее место», – говорит Виктор Рощупкин, водитель «ЭкоПром-Липецк».

Штат водителей компании составляет около 100 человек.

Обучение специфике этого труда производится при приеме на работу.

На первом этапе кандидат проходит инструктаж, после чего – до 8 смен практики с водителем-наставником, а затем руководитель принимает решение, подходит ли соискатель компании или нет. Специфика работы обязывает чувствовать габариты машины; порой многие потенциальные водители, попробовав, отказываются сами, так как работа требует высокой ответственности, концентрации и профессиональных навыков вождения.

До настоящего времени компания закупала коммунальную технику только отечественных производителей. Причина понятна: техника доступна по стоимости, и всегда есть возможность решить вопросы с ремонтом. Но машины часто ломаются, вследствие чего ощущается постоянная

нехватка мусоровозов на маршруте. «Нам приходится перераспределять рейсы, выводить дополнительные рабочие машины, оплачивать сверхурочную работу водителей, а это вызывает сбой в работе», – говорит начальник автоколонны по вывозу ТБО «ЭкоПром-Липецк» Дмитрий Ильинов. Из-за постоянных поломок, плохого качества запасных частей и долгих простоев, в компании было принято решение менять парк на более современную и качественную технику. Выбор был сделан в пользу марки Scania. Весной в парке компании появился мусоровоз на шасси Scania P250LB4X2HSZ с оборудованием ZOELLER объемом 17 м³. Развитие компании «ЭкоПром-Липецк» началось еще в 2004 году с запуска комплекса работ по переработке твердых бытовых отходов. Уже через год данный проект был успешно реализован, после чего было закуплено новое оборудование для переработки полимерных отходов из пропилена.

Так постепенно компания наращивала обороты и расширяла

сферу деятельности. Позже была закуплена спецтехника и евроконтейнеры для сбора мусора на городских площадках. На сегодняшний день в парке компании около 60 единиц техники, включая мусоровозы, поливочные машины, бульдозеры, экскаваторы.

Мусоровоз Scania работает в компании с мая, и пока рано делать окончательные выводы. Более глубокий анализ по экономической

выгоде в целом, стоимости обслуживания и расходам на топливо можно будет сделать только через год, когда машина отработает все сезоны. По словам г-на Ильинова: «За недолгий срок эксплуатации уже видно, что мусоровоз Scania за счет большего коэффициента прессовки по объемам вывозимого мусора за рейс заменяет до двух машин отечественного производства. И это абсолютное преимущество и еще один довод, что решение было принято правильное». ●

“Автомобиль очень маневренный и позволяет проходить самые сложные маршруты. Кроме того, радует простота эксплуатации и комфортное рабочее место”.

Виктор Рощупкин, водитель «ЭкоПром-Липецк».

ЛИАЗЫ С СЕРДЦЕМ SCANIA

В этом году впервые для новых автобусов ЛиАЗ-5292, разработанных группой ГАЗ, были поставлены двигатели Scania экологического стандарта Евро-4. Официальная презентация автобуса состоялась в рамках ежегодной выставки «Мир автобусов».

«Переговоры по данному проекту велись довольно долго. Необходимо было учесть ряд технических моментов и просчитать условия работы двигателя с другими компонентами силовой установки и трансмиссии», – рассказывает Хокан Юде, директор департамента продаж автобусов и двигателей ООО «Скания-Русь».

Весомым преимуществом в пользу выбора двигателя Scania стали его технические характеристики, а именно: мощность 202 кВт (275 л.с.) и высокий крутящий момент. Кроме того, двигатели в автобусах ЛиАЗ будут оснащены системой выпуска выхлопных газов с их последующей обработкой мочевиной.



Хокан Юде, директор департамента продаж автобусов и двигателей ООО «Скания-Русь»

«Весомым преимуществом в пользу выбора двигателя Scania стали его технические характеристики, а именно: мощность 202 кВт (275 л.с.) и высокий крутящий момент. Кроме того, двигатели в автобусах ЛиАЗ будут оснащены системой выпуска выхлопных газов с их последующей обработкой мочевиной».



Система отработавших газов SCR имеет несколько дополнительных модулей и компонентов, которые потребовали дополнительного места для их размещения в автобусном кузове. Данная система позволит в будущем соответствовать не только экологическим нормам Евро-4, но и Евро-5.

Первый образец автобуса был готов в конце 2012 года. «Уже первые ходовые испытания показали лёгкость движения автобуса и высокую динамику, даже с полной нагрузкой», – отметил Владимир Ключкин, заместитель главного конструктора ЛиАЗ.

Первые 30 двигателей уже поставлены на ЛиАЗ, и к ноябрю текущего года автобусы будут готовы к передаче их первому владельцу – компании «Пассажиравтотранс». Автобусы с двигателями Scania будут работать и обслуживать участников и гостей зимней Олимпиады в Сочи. После игр автобусы встанут на рейсовые маршруты в Санкт-Петербурге. ●





PALFINGER

**КРЮКОВЫЕ
ПОГРУЗЧИКИ**



PALFINGER EPSILON

ГИДРОМАНИПУЛЯТОРЫ

тел. 8 (812) 303-82-64
www.palfinger.ru



ОЛИМПИЙСКИЙ РЕЗЕРВ

Текст и фото: Алексей Стариков

Трасса М27 тянется длиной 200-километровой артерией вдоль черноморского побережья, переходя в Курортный проспект в районе Большого Сочи, и дальше в А148 - до знаменитой Красной Поляны. На всем протяжении значительную часть потока составляют тяжелые грузовики.



Мы выезжаем из теплого, но дождливого Адлера, и буквально через двадцать минут горный серпантин заводит нас в туманный холод Кавказских гор. Мой спутник - менеджер по продажам официального дилера компании Scania в Сочи Евгений Коноплев. А едем мы на этап чемпионата мира по биатлону, который как раз здесь и проходит. Впрочем, нас интересует не только спорт, но и уникальный автопарк, обслуживающий нашу команду.

По пути разговариваем с Евгением о ситуации в регионе. Впрочем, все видно невооруженным глазом - объемы работ, хотя и уменьшившиеся (основное строительство инфраструктуры завершается), сравнимы со знаменитым БАМом. Дорога просто забита строительной техникой - от мини-погрузчиков и самосвалов до внедорожных вахтовок и экскаваторов. Причем конкуренция просто дичайшая, и тоже во всех сегментах. Это какой-то нескончаемый парад производителей и их возможностей. Учитывая, что в местный автопарк самый, вероятно, молодой в стране (с начала строительства объемы про-

даж новой техники выросли в десятки раз), здесь можно встретить все новейшие модели всех производителей - отечественных, китайских, европейских, японских. Причем из всех регионов России - номера встре-

чаются не только местные или московские, но даже ханты-мансийские и иркутские.

Отрадно видеть, что машины с грифоном на капоте занимают значительную долю в потоке. Причем в наиболее тяжело нагру-



женных сегментах – на карьерах и в высокогорье. Неудивительно, что большая часть проданных машин – четырехосные самосвалы. Правда, по отзывам водителей, для них выбрана не самая удачная коробка передач – на скользких подъемах приходится ее частенько «подтыкать». Впрочем, на встреченных нами на ходу машинах подобных действий замечено не было.

Повстречав яркий автопоезд с логотипом IRU, спускаемся обратно, в мрачноватый в дождь Адлер – на техническую станцию. Расположена она, как обычно, в промзоне, недалеко от трассы, и добраться до нее просто. Это, конечно, если вам посчастливится угадать с головоломными развязками и не попасть в чудовищную пробку, которая ни в чем не уступает столичным.

Сама станция полностью соответствует фирменным требованиям, разве что офисные помещения нужно расширить. Все оборудование и инструмент – такое же, как и на других по всему миру. Но главное достоинство – небольшой, но дружный коллектив, образованный всего одиннадцатью сотрудниками. Из них шестеро – квалифицированные механики, обслуживающие как грузовики, так и автобусы. Разумеется, все проходят периодическое обучение и никаких затруднений в работе не испытывают. А главное, что отмечают работники, – хорошее отношение компании к сотрудникам. Об этом же говорит и Юлия Бабушкина, исполняющая обязанности администратора, бухгалтера и приемщица. Ее словам можно доверять – молодая очаровательная девушка получает сейчас третье образование, и с выбором работы проблем у нее нет. Понятно, что такие отношения возможны только на взаимной основе.

А в ремзону тем временем стоит очередь из самосвалов – на ТО и замену внешних



разбитых элементов. Это, кстати, отчетливая тенденция в регионе – сдвиг акцентов с продаж в сторону ремонта. Понятно, что новые машины в таких количествах уже не потребуются, а вот имеющиеся будут требовать ремонта. Так что скоро придется или увеличивать площади станции, или переходить на круглосуточный режим работы.

Но есть и другой сегмент, который будет востребован – автобусы. Спрос на них в ближайший год будет расти точно. Здесь, правда, также много машин из других регионов, однако у местных фирм есть преимущество – знание специфики.

Мы поговорили с представителем одной такой компании, «Сочи-авто». В местной транспортной отрасли она давно, и общий парк превысил полсотни единиц разных типов. Постепенно руководство пришло к твердому выбору продукции Scania как наиболее отвечающей здешним сложным условиям. С прошлого года было решено развивать также направление пассажирских перевозок. Начали с «разведки» – пассажирских микроавтобусов. Сейчас их восемь, и

среди них как простые Volkswagen Crafter, так и люксовые Multivan и Caravelle.

Первый опыт прошел успешно, и в строю появились новые большие автобусы Scania OmniExpress. В прошлом месяце заказан уже шестой такой автобус, в конфигурации 4x2 на 49 мест. Машины используются на заказных туристических маршрутах по

всему краю – Анапа, Краснодар, Новороссийск. Понятно, что никаких проблем с ними ни разу не было. А среди водителей даже образовался своего рода конкурс на право управлять «Экспрессами». Счастливицам настолько нравятся белоснежные дорожные лайнеры, что они обязательно их моют после работы.

Руководство Сочи-авто уверено, что спрос на пассажирские услуги будет только расти. И не бояться его спада после сочинской Олимпиады. Поскольку клиенты, довольные качеством обслуживания, становятся постоянными. Именно поэтому компания так тщательно подходит к выбору машин, и остановилось именно на продукте Scania. А значит, и для шведской марки есть резервы для роста...

Отрадно видеть, что машины с грифоном на капоте занимают значительную долю в потоке. Причем в наиболее тяжело нагруженных сегментах – на карьерах и в высокогорье.



Текст: Анастасия Кондрацкая. Фото: Анастасия Кондрацкая

КИНО С БОЛЬШОЙ ДОРОГИ

Мотор. Камера. Съёмка.

В кадре новый тягач Scania, в кабине которого водитель и двое его попутчиков. Снимается незамысловатая сцена – дальнбойщик подвозит Лику (Алла Подчуфарова) и Раису (Татьяна Орлова). В пути за разговорами завязывается легкая романтическая история, и все это происходит в кабине Scania.

Тягач зацеплен на жесткой сцепке с эвакуатором, на платформе которого расположилась съемочная группа. Камеры направлены на лобовое стекло кабины, где и разворачивается главное действие. Со стороны кажется, что ничего не происходит. Но по сценарию и закрученному мистическому сюжету в кабине накаляются страсти.

В Подмосковном поселке Никульское снимается многосерийный художественный фильм «Беловодье. Тайна затерянной страны». На роль грузовика с самого начала и без проб утвердили тягач Scania. «Этот автомобиль нам полностью подходит для съемок, дизайн и интерьер кабины идеально вписываются в кадр», – объясняет

«Этот автомобиль нам полностью подходит для съемок, дизайн и интерьер кабины идеально вписываются в кадр».

Сергей Берлов, председатель фонда «Некоммерческое кино».

Сергей Берлов, исполнительный продюсер фильма.

Свою первую роль Scania G 420 получила еще в первой части истории – фильме «Пока цветет папоротник», основные съемки

которого проходили в Горном Алтае. Эта комедия с элементами фэнтези, вышедшая на телеэкраны осенью прошлого года, настолько пришлась по душе зрителям, что создатели решили снять продолжение полюбившейся

истории. Одна из ролей досталась новой модели Scania Streamline G400, премьера которой на российском рынке состоялась только весной этого года.

По словам сценариста и режиссера проекта Евгения Бедарева, вторая часть значительно важнее первой. «Первая – это своеобразный пролог, который все видели и полюбили. А вот вторая – это как раз основное действие.





**«... в кабине
нового
автомобиля
Scania довольно
уютно: несмотря
на то что нас трое,
никто никому
не мешает, места
предостаточно».**

Борис Зверев, актер.

Очень скоро мы узнаем, чем же все-таки закончатся приключения любившихся героев», – говорит Евгений.

Съемки продолжались почти целый день. Движение автомобиля иногда прерывалось, главный режиссер давал ценные указания актерам, и время от времени им поправляли макияж.

Борису Звереву, исполнителю роли водителя грузовика, нравится быть актером, хотя в эту профессию он пришел не так давно. На его счету уже 15 фильмов. Большая часть съемок «Беловодья» для Бориса проходит в кабине, но это никак его не смущает. «Я люблю съемочный процесс, и не важно, где придется находиться, ведь места съемок бывают очень разные.

А в кабине нового автомобиля Scania довольно уютно: несмотря на то что нас трое, никто никому не мешает, места достаточно», – говорит Борис.

На съемочной площадке задействовано около 30 человек, включая режиссеров, гримеров, светотехников, звукооператоров. По взмаху хлопушки и команде «Мотор!» все занимают свои рабочие места, и съемки продолжают. Снимается еще одна сцена, когда Лика и Раиса выбегают из леса и бросаются навстречу проезжающему мимо грузовику. Несколько дублей – и режиссер объявляет долгожданный перерыв на обед.

В роли Раисы играет актриса Татьяна Орлова, любившаяся всем по фильму «Папины дочки».

За низкий голос, иногда резкие манеры и далеко не модельную внешность ее даже называют «современной Фаиной Раневской». Как оказалось, Татьяна первый раз снимается в кабине грузового автомобиля. «В такси приходилось сниматься, за рулем автобуса тоже были съемки, но чтобы в грузовике – нет. Так что это мой дебют, – делится Татьяна. – Мне очень понравилось внутри, сразу видно, что автомобиль иностранного происхождения».

После съемок автомобиль Scania отправился в Голицыно на предпродажную подготовку. Продолжение многосерийного фильма «Беловодье. Тайна затерянной страны» выйдет на телеэкраны в следующем году, а пока съемки продолжают. ●



ЭНЕРГИЯ SCANIA ДЛЯ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА

Текст: Олег Третьяков Фото: «Компания Дизель»

Дизельная электростанция мощностью 400 кВт на двигателе Scania обеспечила бесперебойное электроснабжение одной из крупнейших агропромышленных выставок России – «Золотая Нива».



Выставка традиционно проходит в Краснодарском крае, городе Усть-Лабинск, на открытой площадке. Обеспечение автономного энергоснабжения столь массового мероприятия – большая ответственность. Уже третий раз подряд для непрерывного электроснабжения всех экспозиций – организаторов, участников, инфраструктуры выбирается дизельная электростанция мощностью 400 кВт на базе двигателя Scania. Такой выбор не случаен – двигатели Scania выгодно отличаются безотказностью работы, экологичностью, легкостью ремонта за счет модульной конструкции, что

особенно важно в «экстремальных» полевых условиях проведения выставки. Электростанция была установлена в шумоизолированный контейнер, чтобы ничто не мешало участникам наслаждаться экспозицией.

За 13 лет своего существования «Золотая нива» приобрела статус главного весеннего форума аграриев. В этом году она заняла 56 га площади, участие в ней приняли 402 компании из 30 регионов России и 15 стран мира, а количество посетителей-специалистов превысило 18 тысяч человек.

Дизель-генераторная установка была произведена совместно с давним партнером Scania – «Компанией Дизель»,

которая является не только одобренным производителем, но также обеспечивает сервисное обслуживание и ремонт реализованной продукции, включая гарантийный ремонт.

Более 30 % дизельных электростанций на двигателях Scania в России востребованы именно в агропромышленном секторе. По словам руководителя направления двигателей ООО «Скания-Русь» Петра Соболевского, организаторы выставки остались полностью довольны бесперебойной работой дизельных электростанций на двигателях Scania. «Ни единой поломки и перебоя с электроэнергией в течение выставки не произошло», – сказал г-н Соболевский.

7

СОВЕТОВ ПО
ЭКОНОМИИ
ТОПЛИВА

- Постоянное обучение водителей
- Верно выбранные технические характеристики
- Scania Active Prediction или Scania Ecocruise*
- Система Scania Driver Support
- Корректная настройка дефлекторов
- Регулярная проверка автомобиля
- Регулярная проверка прицепа

Источник: Scania Transport Laboratory

*) В зависимости от возможности использования топографических данных в стране



СОВЕТЫ ВОДИТЕЛЕЙ ПО ЭКОНОМИИ ТОПЛИВА

На просьбу Scania поделиться советами, как сэкономить топливо, откликнулись многие участники англоязычной группы Scania на Facebook. Магнус Андерссон (Magnus Andersson), руководитель производственного направления по обучению водителей, человек с огромным опытом в этой сфере, комментирует советы.

Текст: Андерс Норднер Фото: Тобиас Ольс

www.scania.ru

ПРОСТЫЕ СОВЕТЫ

Советы, следовать которым несложно, например:

Мюррей Вуд, Лондон, Великобритания:
«Не стоит двигаться на холостом ходу без необходимости».

Йон-Ивар Мортенсен, Драммен, Норвегия:
«Снизив скорость с 90 до 80 км/ч, можно сэкономить немало топлива и денег».

Пияпхот Дуангнгоэн, Бангкок, Таиланд:
«Всегда убирайте ногу с педали акселератора, когда есть возможность, чтобы автомобиль мог двигаться накатом, и не забывайте проверять давление в шинах».

ОБУЧЕНИЕ ВОДИТЕЛЕЙ

Комментарии также были связаны с тем, как компании – владельцы автопарков могут помочь в повышении топливной эффективности.

Дэвид Хайд, Дублин, Ирландия:
«Если ваша компания заинтересована в снижении расхода топлива, пусть она научит вас, как этого достичь!»

Магнус Андерссон: «Scania обладает ценным опытом, занимаясь обучением опытных водителей уже более 30 лет и позволяя им повышать свои профессиональные навыки посредством проведения соответствующих программ обучения для водителей».

СЛЕДИТЕ ЗА ОБОРОТАМИ

Один из комментаторов выделил момент, связанный с эффективным вождением: Люпка Рулески:

«На Scania R730 пользуйтесь Scania Opticruise и переключайте передачи при 1000-1350 об/мин. Этого достаточно, так как у машины мощный двигатель».

«Все верно, – отмечает Магнус Андерссон. – Всегда, когда есть возможность, пользуйтесь мощностью двигателя и соблюдайте принцип низких оборотов».



Водитель Мартин Сасс за рулем одного из 27 грузовиков компании Jysk Svinetransport.

ПРЕИМУЩЕСТВО КОНЦЕПЦИИ

ECOLUTION

Датская компания по перевозке свиней Jysk Svinetransport добилась оптимизации расходов топлива благодаря концепции Scania под названием Ecolution.

Текст: Дэвид Уайлс Фото: Сванте Орнберг

РАЗВЕДЕНИЕ СВИНЕЙ – важный бизнес в Дании. Поскольку датская ветчина популярна во всем мире, то каждый год на бойни перевозят около 20 миллионов свиней.

Транспортировка от свинофермы до бойни – весьма конкурентный бизнес, и логистические компании постоянно стремятся снизить расходы на топливо. Вопросы экологии не менее важны для компаний-перевозчиков в этой скандинавской стране, поэтому возможность достичь большей экологичности без повышения затрат сразу же привлекла к себе внимание.

Именно поэтому, когда Scania спросила Оле Йенсена (Ole Jensen), директора по перевозкам Jysk Svinetransport, второго крупнейшего перевозчика свиней в Дании, заинтересован ли он в новой концепции Ecolution от Scania, он с готовностью согласился воспользоваться возможностью сократить одновременно и расходы на топливо, и негативное влияние автопарка на окружающую среду. «Цены на топливо – неуклонно растущая статья бюджета, а с восстановлением мировой экономики они еще сильнее устремятся вверх, – утверждает Йенсен. – Кроме того, в Дании не прекращается дискуссия на тему объема выбросов CO₂ на каждый произведенный литр молока или килограмм мяса. Мы – часть этого обсуждения, поскольку являемся транспортной компанией, поэтому понимаем важность своей роли в обществе, стремимся снизить загрязнение окружающей среды».

Ecolution от Scania

- Оптимизация расхода топлива и выброса CO₂
- Транспортировка на дальние расстояния
- Силовой агрегат адаптирован под низкие обороты с целью обеспечения максимальной топливной эффективности
- Воздушные дефлекторы

- и боковые обтекатели
- Система Scania Active Prediction
- Шины с низким сопротивлением качению
- Обучение и инструктаж водителей
- Maintenance+ включает проверку шин, выверку мостов и коррекцию воздушных дефлекторов.



Сверху слева: Оле Йенсен, директор по перевозкам Jysk Svinetransport, второго крупнейшего перевозчика свиней в Дании.

Слева: регулярное техническое обслуживание позволяет поддерживать грузовики в отличном состоянии.

**“
Есть масса возможностей, которые, благодаря технологиям, позволяют водителям экономить топливо”.**

*Оле Йенсен,
директор по перевозкам
Jysk Svinetransport*

В офисе компании в Хобро, в самом сердце свиноводческой отрасли Дании, Йенсен демонстрирует цифры, подтверждающие постоянное снижение расхода топлива автопарка компании, состоящего из 30 автомобилей, 27 из которых – производства Scania. «Мы следим за стоимостью перевозки отдельно взятой свиньи и за ее снижением за счет уменьшения веса прицепа, новых курсов обучения водителей, оптимизации аэродинамики и прочих инструментов, – говорит он. – Работа никогда не прекращается».

Компания Jysk Svinetransport была основана в 2005 году в результате слияния семи независимых компаний. Сегодня компания перевозит каждую седьмую свинью в Дании. В прошлом году расход топлива в среднем составлял 42 литра на 100 километров.

Обучение водителей, организованное Scania Denmark, началось в январе 2012 года. К июлю 2012 года цифра упала до 36,9, а в августе до 36,4 л на 100 км пути. «Все это – серьезные деньги», – говорит Йенсен.

Йенсен ожидает, что расход будет снижаться и в дальнейшем вследствие приобретения в этом году двух новых грузовиков на базе решений Ecolution от Scania.

«Полагаю, мы достигли отличных результатов, – говорит он. – Коллеги в Scania утверждают, что мы сможем дойти до цифры в 29 литров на 100 км».

Йенсен известен в отрасли своим положительным отношением к инновациям. Он стал одним из первых, кто начал использовать системы управления автопарком и поддержки водителей. «Здесь все похоже на большой спорт: зачем быть вторым, когда можешь быть первым? – спрашивает он. – Есть масса возможностей, которые благодаря технологиям позволяют водителям сэкономить топливо».

Йенсен ценит поддержку своих усилий по снижению расхода топлива со стороны Scania. В прошлом году водители Jysk Svinetransport потратили шесть полных дней на обучение в рамках программы Scania. «Так мы гарантируем, что у нас всегда будут новые клиенты, заинтересованные в наших услугах» – подчеркивает Йенсен.

Конечным результатом является то, что экономия топлива благодаря Ecolution от Scania и другим решениям Scania делает компанию Jysk Svinetransport более конкурентоспособной. «Поскольку мы проезжаем больше километров на одной заправке, то и времени на транспортировку требуется меньше, – говорит Йенсен.

– Наши грузовики могут эксплуатироваться на дороге дольше. А когда в вашем автопарке 30 машин и можно снизить простой на час в месяц для каждой из них, в результате получается большая сумма экономии».

ЛЕСОВОЗ С КОНИКАМИ И КРАНО-МАНИПУЛЯТОРНОЙ УСТАНОВКОЙ

SCANIA P440 CB6X4EHZ

Лесовоз построен на базе специального адаптированного шасси. Базовое шасси подготовлено на заводе и оснащено всеми необходимыми функциями для правильной и быстрой установки надстройки.

Усиливающий вкладыш продлен по всей длине шасси для лучшего сопротивления кручению и равномерного распределения нагрузки от КМУ.

Сама надстройка произведена в Финляндии. Для сокращения веса некоторые элементы выполнены из алюминия – надрамник, передняя защитная стенка и др. опции).

Предусмотрена защита навесных агрегатов (топливного, гидравлического баков, ресиверов сжатого воздуха и т.д.) и дополнительное освещение рабочей зоны.

Поперечины и коники в количестве 4 пар выполнены из стали.

В заднем свесе автомобиля установлена специальная гидравлическая консоль с крано-манипуляторной установкой Loglift 96ST.



Основные особенности применения выдвигной консоли:

- Возможность снять кран с лесовоза, уменьшив вес лесовоза и увеличив его грузоподъемность
- Универсальность, обусловленная возможностью использования одного КМУ на нескольких транспортных средствах
- Увеличение длины загрузочного пространства за счет выдвигания консоли с краном
- Удобство загрузки прицепа большой длины за счет увеличения рабочей зоны манипулятора
- Регулирование развесовок шасси за счет изменения вылета консоли



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Шасси	6x4, межосевое расстояние - 4700 мм
Двигатель	440 л.с. (324 кВт) при 1900 об/мин., максимальный крутящий момент 2300 Нм (при 1000-1300 мм)
Коробка передач	GRS905, механическая, 12 + 2-ступенчатая с двумя понижающими передачами и двумя передачами заднего хода
Кабина	CP19 Normal, с одним спальным местом
Бампер	Off-road, с защитой картера двигателя и радиаторов, защитой фар, передней буксировочной проушиной и дополнительными фарами дальнего света
Кузовная надстройка	Alucar (Финляндия) с выдвигной консолью, длина загрузочного пространства 6,4...7,02 метра
Грузоподъемность - на вылете 3 м - на вылете 9,65 м	2 656 кг 625 кг
Дополнительное оборудование	Кондиционер, автомагнитола, люк в крыше, зеркала с обогревом, круиз-контроль
Адаптация для работы с прицепом	Сцепное устройство VBG 8500, электро- и пневмовыводы для систем прицепа, знак автопоезда
Грузоподъемность (с учетом массы надстройки и КМУ)	20 000 кг
Полная масса автопоезда	70 000 кг

ДИЛЕРЫ SCANIA

Абакан ООО «СаянСкан»	+7 (3902) 35-99-00	Красноярск СибСканСервис	+7 (391) 273 70 66	Рязань РязаньСкан	+7 (4912) 50 00 10
Барнаул АлтайСкан	+7 (3852) 55 58 60	Курган КурганСкан	+7 (3522) 644 000	Самара Самара-Скан-Сервис	+7 (846) 278 70 22
Вельск АрхСкан	+7 (81836) 2 67 67	Липецк ЛИПЕЦККОМТРАНС	+7 (4742) 358 222	Санкт-Петербург Петроскан, г. Сертолово	+7 (812) 449 80 70
Волгоград Волгоград ТракСервис	+7 (8442) 78 11 78	Москва Север-Скан	+7 (495) 994 08 82	Петроскан, пос. Шушары	+7 (812) 449 80 90
Вологда ВологдаСкан	+7 (8172) 52 30 30	Скания Сервис, М1, Голицыно	+7 (495) 787 50 01	Саратов Балтранс	+7 (8452) 79 99 93
Воронеж Сканеж	+7 (473) 260 64 64	Скания Сервис, М7, Балобаново	+7 (495) 787 50 07	Сочи Скания Сервис	+7 (862) 298 83 34
Губкин (Белгородская область) ООО «Аргос Скан»	+7 (47241) 9 63 98	СканЮгоВосток	+7 (495) 926 21 08	Сургут ТюменьСкан	+7 (3462) 55-60-99
Екатеринбург ЕкатеринбургСкан	+7 (343) 236 61 46	Мурманск МурманСкан	+7 (8152) 55 43 41	Тверь Верхневолжский ТехЦентр Грузовые Машины	+7 (4822) 45 20 17
ООО «Предприятие «Стройкомплект»	+7 (800) 700 13 05	Набережные Челны АЛЬФАСКАН	+7 (8552) 77 82 82	Тольятти АЛЬМАКС-СКАН	+7 (8482) 799-888
Иркутск Эланд	+7 (3952) 55 33 10	Нижний Новгород АгатСканСервис Транссервис	+7 (831) 220 00 33 +7 (831) 212 38 38	Тюмень ТюменьСкан	+7 (3452) 68 53 32
Казань Скан-Центр	+7 (800) 700 18 16	Новокузнецк Кемерово-Скан Грузовые Машины	+7 (3843) 70 50 05	Уфа УфаАвтоСкан	+7 (347) 292 91 61
Калининград Автомеханика	+7 (4012) 56 57 01	Новосибирск СибТракСкан	+7 (383) 303 12 80	Хабаровск ДВ Скан	+7 (4212) 24 00 45
Кемерово КемеровоСкан Грузовые Машины	+7 (3842) 77 21 12	Омск ОмскСкан	+7 (3812) 98 85 85	Чебоксары Дорисс-Скан	+7 (83540) 2 32 37
Киров ВяткаСкан-Мотор	+7 (8332) 52 00 01	Оренбург ОренбургСканСервис	+7 (3532) 30 00 03	Челябинск Южный Урал Скан	+7 (351) 729 84 33
Кострома АвтоСканКострома	+7 (4942) 22 03 01	Пермь ООО «Предприятие «Стройкомплект»	+7 (800) 700 13 05	Чита ЧитаСканСервис	+7 (3022) 44 77 00
Краснодар КраснодарСкан	+7 (861) 666 77 10	Петрозаводск Петроскан	+7 (8142) 33 01 33		
		Ростов-на-Дону ТрансАбсолют ЭкспортИмпорт	+7 (863) 291 93 33		

ЗНАК КАЧЕСТВА



SCANIA
ООО «Скания-Русь»

www.scania.ru

Горячая линия: 8 800 505 55 00

SCANIA ВСЕГДА РЯДОМ

ВПЕРЕД К ПОБЕДАМ



Олимпийский автобус "Вояж" на шасси Scania

Компания Scania - поставщик Олимпийских Игр 2014 года в Сочи
в категории "Автобусы", совместно с предприятием "Русские Автобусы. Группа ГАЗ".

**ПОСТАВЩИК ИГР
СОЧИ 2014**