БИЗНЕС | ТЕХНИКА | ТЕНДЕНЦИИ № 2(37)/2012 WWW.SCANIA.RU №2

SCANIA по-русски

На пределе возможного...

ПО ДОРОГЕ НА ВОСТОК

Страница 24

НЕРВНЫЙ БИЗНЕС

Страница 14

Содержание

Scania по-русски №2

4 На пределе возможного

1920 водителей, 92 участника, 6 региональных финалов, один финалист, который участвует в европейском финале в Швеции

10 Российский водитель занял второе место

Дмитрий Семенов из Волгограда достойно представил Россию на финале конкурса «Молодой водитель грузовика» и вошел в тройку лучших водителей Европы

14 Встречайте: команда Scania на выставке IAA

Scania представляет свою продукцию и пассажирский транспорт для городской местности. Основное внимание направлено на коммуникации, технические решения, эффективность расхода топлива

16 Нервный бизнес

Прощальный тур Scorpions затянулся на два с лишним года. Технике Scania снова доверили самую ответственную работу

20 Мастерские с воплощенными ценностями компании

Все представительства и мастерские Scania должны отражать единую концепцию и идею компании независимо от их местонахождения

22 Новые стандарты качества

На 301 километре федеральной трассы Екатеринбург – Тюмень, неподалеку от областного центра расположилось здание станции «ТюменьСкан»

24 По дороге на Восток

Научно-технический центр изучил условия эксплуатации автомобилей в реальных российских условиях

28 Соответствие требованиям

Новый ряд двигателей, соответствующих стандартам Stage IV и Tier 4 Final, проходит испытания

30 «Красная стрела» до Елабуги и обратно

Новый автобус Scania Higer A80 был приобретен для сотрудников компании «ТД «МТЗ-ЕлАЗ», чтобы сократить время в пути до места работы и повысить комфорт переезда

32 «Карьеристы» угольных разрезов

Конструкторы Scania создали самосвал с грузоподъемными характеристиками классического «карьерника»

36 Специальная техника для ломозаготовительной отрасли

Совместный проект двух производителей – ломовоз с гидроманипулятором PALINGER EPSILON на базе шасси SCANIA P420

38 Подходящий кандидат

Первый грузовик Scania R 500 с вакуумным устройством поглощает тысячи кубических метров пыли, грязи и отходов в час

42 В помощь пострадавшим в Крымске

Узнав о трагических событиях в Краснодарском Крае, на помощь откликнулись транспортные компании и техника Scania

44 100 лет миротворческой деятельности

На протяжении более 100 лет Scania поставляет высокотехнологичные транспортные средства для миротворческой деятельности и оборонных действий в различных странах мира

48 Scania в морских глубинах

7 июня 1980 г. затонуло шведское судно с грузом из 135 грузовиков, среди которых было много новых машин Scania

Scania по-русски

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

Издатель
ООО «Скания-Русь»

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

www.scania.ru

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

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

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)

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.

«Транспортные компании продолжают инвестировать средства в обновление и расширение своих парков».
Г-н Тарделль.

Сохраняя стабильность...

Конец года уже приближается, но делать окончательные прогнозы пока не стоит. Российский рынок довольно активен и во втором квартале рост продаж был на уровне прошлого года.

Несмотря на снижение спроса в Европе, связанные с рядом экономических проблем некоторых стран ЕС, транспортные компании в России продолжают инвестировать средства в обновление и расширение своих парков. Это связано в первую очередь со стабильностью Российской экономики.

Вторая половина года ознаменована введением нового закона по утилизационному сбору, что, несомненно, окажет влияние на рынок коммерческой техники, и в первую очередь это коснется импортируемых подержанных грузовиков и автобусов. Кроме того, это увеличит стоимость новых импортируемых грузовиков и может отразиться на итоговых цифрах 2012 года.

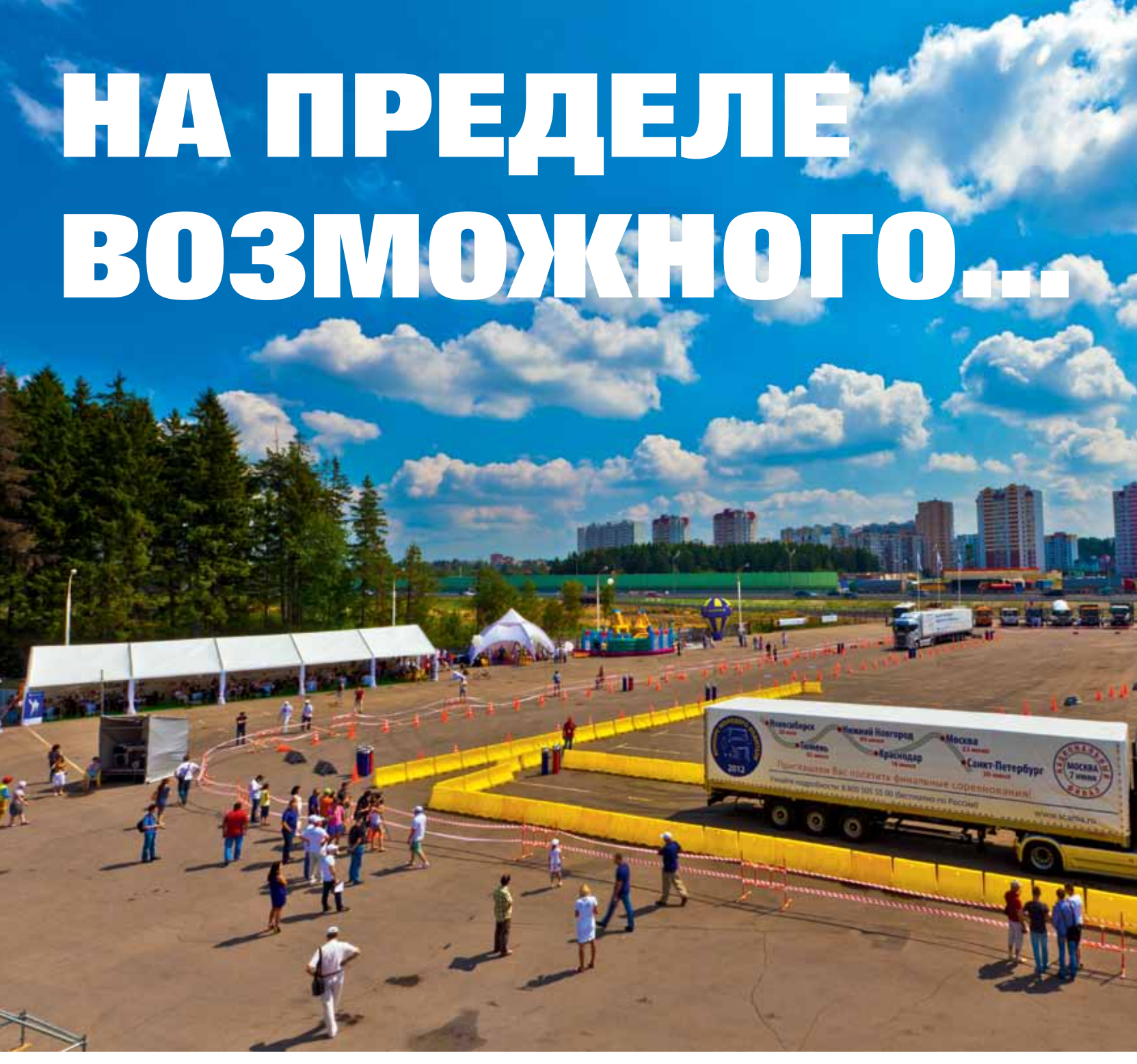
В России по-прежнему растет спрос в строительной технике, где Scania готова предложить широкую линейку самосвальной техники, в том числе и тяжелые самосвалы для горнодобывающей промышленности, ломовозы с крановоманипуляторными установками. Довольно успешно развивается рынок коммунальной техники и все чаще обращают внимание на европейских производителей и мусоровозы Scania не только в Москве, но и других российских регионах. Интенсивно развиваются и другие направления специальной техники, такие как, комбинированные дорожные машины, пожарная техника, специальные автомобили для аэропортов, лесовозы.

На крупнейшей международной выставке коммерческого транспорта IAA в Ганновере будут представлены новые транспортные решения Scania. Дебютируют на выставке – седельный тягач для региональных или дальних перевозок с газовым двигателем и междугородний Scania OmniExpress 3.20. Основное внимание будет направлено на людей, технические решения, эффективность расхода топлива и предложения по «Евро 6».

В сентябре состоялся долгожданный Европейский финал конкурса «Молодой водитель грузовика», где честь России защищал Дмитрий Семенов. Зрелищное соревнование завершилось с достойными результатами для российского водителя. Дмитрий занял почетное второе место. Подробнее читайте на страницах журнала.

ХАНС ТАРДЕЛЛЬ,
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
ООО «СКАНИЯ-РУСЬ»

НА ПРЕДЕЛЕ ВОЗМОЖНОГО...



КОНКУРС МОЛОДОГО ВОДИТЕЛЯ

1920 водителей, 92 участника, 6 региональных финалов, один финалист, который едет на Европейский финал в Швецию.

Текст: Анастасия Кондрацкая, фото: Scania

Интерес к конкурсу со стороны российских водителей превысил ожидания самих организаторов соревнований. Первые заявки на участие можно было подать еще на международной выставке «Комтранс-2011». С 1 января 2012 года началась официальная регистрация всех желающих. Всем претендентам необходимо было зарегистрироваться и ответить на вопросы теоретического теста. Главные условия конкурса, которые они должны были быть соблюдены: возраст не старше 35 лет, стаж вождения не менее одного года и водительское удостоверение с открытыми категориями B,C и E.

Первые три месяца со всей России водители присылали свои данные и отвечали на 40 вопросов тео-

Победитель соревнований в России получает денежный приз и возможность побороться с водителями из других европейских стран за главный приз — новый тягач Scania серии R.

ретического теста. Среди молодых водителей регистрировались и девушки дальнобойщицы. Одна из первых была Ольга Волкова из Сибирского региона. О конкурсе она узнала от своих друзей и решила принять участие: «Опыт вождения у меня небольшой. Занимаюсь грузоперевозками продовольственных продуктов в Красноярске. С грузовым автомобилем Scania мало знакома, но надеюсь, что будет возможность узнать этот автомобиль получше», – рассказала Ольга Волкова. Регистрацию проходили и те, кто был из Украины и Белоруссии, и те, кто был, старше 35 лет и даже моложе 18. В адрес Scania поступали письма с просьбой смягчить условия отбора по возрасту и принять всех водителей к участию и даже из соседних государств. Но регламент соревнований диктует свои правила, от которых организаторы отходить не имеют права.

Прежде всего, данный конкурс направлен на привлечение именно молодых водителей, повышая тем самым престиж профессии и ее значимость. Scania уверена, что водитель играет ключевую роль в обеспечении безопасного и экономичного вождения. Конкурс такого масштаба помогает повысить уровень водительского мастерства и привлечь внимание общественности к таким важным вопросам, как безопасность на дорогах, снижение количества ДТП, забота об окружающей среде.

В апреле жюри подвело итоги и определило 92 победителя, которые успешно справились с теорией и прошли в следующий этап. Водители, набравшие

В Национальном финале конкурса принимали участие (слева направо):
1. **Бочаров Евгений, 31 год, г. Омск, победитель соревнований в Новосибирске**
2. **Еженков Вячеслав, 28 лет, из г.Москвы, победитель соревнований в Москве.**
3. **Вишняков Сергей, 30 лет, из г. Боровичи, победитель соревнований в Санкт-Петербурге**
4. **Семенов Дмитрий, 28 лет, из г.Волгоград, победитель соревнований в Краснодаре**
5. **Кудряшов Валерий, 33 года, из г. Альметьевск, Татарстан, победитель соревнований в Нижнем Новгороде**
6. **Маслов Алексей, 33 года, г. Лесной, Свердловской области, победитель соревнований в Тюмени**

«Свергни короля» — одно из сложнейших упражнений конкурса.

максимальное количество баллов, были приглашены участвовать в региональных турах, где проходили практические задания на внимательность и аккуратность вождения.

Второй этап соревнований проходил в шести городах: Новосибирск, Тюмень, Нижний Новгород, Краснодар, Москва и Санкт-Петербург. Всем участникам предстояло пройти три упражнения на груженных автопоездах Scania R 440: «Слалом», «Заезд в бокс» и «Проверка перед рейсом».

На первый взгляд простые упражнения стали для участников настоящим испытанием. Сказывалось волнение и соревновательный эффект, что мешало выполнять задания идеально.

Начиная с 23 мая, каждую субботу в течение всего дня судьи кропотливо следили за выполнением упражнений участников. На каждого был заведен протокол, где отмечались штрафные и начисленные баллы. Судьи пристально следили за тем, как водитель покидает кабину, включен ли ближний свет фар при движении, включен ли стояночный тормоз при остановке, пристегнут ли ремень безопасности. Именно на этих простых и известных правилах, многие водители теряли набранные очки при выполнении упражнений.

Судейскую бригаду возглавлял опытный Алексей Олин, который на протяжении уже нескольких лет ведет курсы водительского мастерства для водителей грузовой техники Scania. Судили соревнования команда инструкторов независимой компании «Актив Безопасность». С 2001 года компания оказывает услуги по подготовке водителей.

«Все упражнения были продуманы, чтобы проверить, насколько водитель может управлять автомобилем в сложно заданных условиях. Наша задача не только провести соревнования, но и научить водителей чему-то новому и полезному», – сказал Алексей Олин.

В каждом городе участников подбадривали и поддерживали их друзья, родные и близкие. Они очень переживали за своих «героев». В Новосибирске дети нарисовали целый транспарант в поддержку Шевченко Владислава и Архипова Павла.

Алексей Маслов, победитель региональных соревнований в Тюмени

В Краснодаре Елена Семенова и маленькая дочка Настя приехали поддержать Дмитрия Семенова, который за рулем с 9 лет. По словам Елены, когда муж 27 марта вернулся с рейса и стал заполнять анкету до трех часов утра, не верила, что от этого будет какой-то толк. Но когда узнали, что Дмитрий прошел во второй тур, то Елена сама посоветовала мужу потренироваться и подготовиться к соревнованиям.

«Впервые принимаю участие в таких соревнованиях. До последнего не верил, что конкурс проходит честно», – Маслов Алексей. Алексей выиграл региональный финал в Тюмени. За несколько дней до победы он стал папой двойняшек.

Три автопоезда Scania со всем необходимым оборудованием отправились из Москвы в Новосибирск 18 мая в сопровождении с автомобилем Фольксваген Мультивен. Далее они проследовали по маршруту всех региональных финалов и вернулись в Москву накануне 7 июля, когда состоялся финал конкурса в России. Путешествие длилось почти два месяца.

За рулем тягача R 440 был Михаил Алимов. Сотрудник ООО «Скания-Русь» с 2005 года. Прежде чем утвердить практические упражнения, их проходил Михаил. Именно он стал неким цензором. После того, как он смог исполнить их практически без ошибок, упражнения занесли в Регламент соревнований.

Вторым автопоездом R 440 управлял Анатолий Синелобов. Сотрудник ООО «Скания-Русь» с 2000 года. В компании занимается обучением водителей при передаче техники клиентам, водитель-дальнобойщик с большим стажем.

Никитину Сергею доверили Scania Griffin G 440 со всем конкурсным оборудованием. Работает в «Петроскане», официальном дилере Scania в Санкт-Петербурге. Сергей работает в службе эвакуации и спасает всех, кто попал в беду.

За рулем автомобиля Фольксваген Мультивен был Новиков Сергей. Работает в ООО «Скания-Русь» с 2005. Сергей давно мечтал побывать в таком автомарафоне и ни разу об этом не пожалел. За семь лет в компании проявил себя как надежный и ответственный сотрудник. Благодаря ему в коллективе царил позитивный и хороший настрой. Сергей ко всему подходит с юмором.

СПРАВКА

Впервые, соревнования Young European Truck Driver — крупнейший в Европе конкурс водительского мастерства для участников до 35 лет, когда-либо проводившийся среди водителей тяжелых грузовиков, были организованы Scania в 2003 году. Эти соревнования были учреждены для выполнения амбициозной задачи повышения безопасности дорожного движения, поставленной Европейским Союзом. Конкурс проходил в 15-ти странах-членах ЕС, а также в Польше, Словакии, Чешской Республики, Норвегии и Швейцарии. К 2007 году география YETD расширилась и в соревнованиях принимали участие уже 27 стран. Кроме того, такие соревнования проводятся в Аргентине, Австралии, Ботсване, Бразилии, Малайзии, ЮАР, Южной Кореи, на Тайване и Танзании.

В 2012 конкурс YETD проходит уже 5-й раз, и Россия в общем списке участников, а победитель Европейского финала, который проходит осенью 2012 г. в штаб-квартире Scania в Швеции, получает в качестве приза новый тягач Scania серии R.

Финал в России

EUROPEAN COMMISSION

IRU

MICHELIN

Shell RIMULA

ИНГОССТРАХ Ingosstrakh

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ФИНАЛ конкурса «Молодой Водитель Грузовика» состоялся 7 июля 2012 г., организованный компанией Scania, в ходе которого шесть победителей региональных полуфиналов состязались за право стать «лучшим».

Это событие стало настоящим праздником, посвященным профессионалам своего дела — водителям грузовых автомобилей, готовым доказать свое мастерство и умение справляться с любыми трудностями. На площадке дилерского центра «Скания-Сервис» (г. Голицыно, 43-км. Минского шоссе), собрались не только водители и их родные, но и многочисленные клиенты и партнеры Scania, а также представители компаний Shell и Michelin, которые являются официальными спонсорами конкурса.

Соревнования начались рано утром с упражнения «Экономичное и безопасное вождение»: участники должны были проехать отрезок пути длинною более 30 км по дорогам общественного пользования. В этом упражнении судьи отслеживали стиль и поведение водителя на дороге, а также эффективное вождение с минимальным расходом топлива. Параллельно проходило упражнение «Проверка перед рейсом», на котором всем участникам необходимо было продемонстрировать алгоритм осмотра автомобиля перед рейсом. После обеда всех участников ждал сложный этап «Заезд в бокс». Упражнение начиналось со змейки задним ходом с последующим заездом в бокс, где водителю необходимо было сбить среди трех фигур – красного «Короля», подъехать к мишени и въехать в финишный коридор. После этого упражнения в следующий этап прошли Дмитрий Семенов, Кудряшов Валерий, Вишняков Сергей и Маслов Алексей, где им предстояло выполнить необычное для дальнобойщиков задание — «Свергни короля».

В ограниченном по периметру пространстве, двум участникам на двух автопоездах Scania, расположенных напротив друг на друга, нужно было одновременно выполнить одно и то же упражнение. В заданном боксе в четырех углах стояло по две фигуры синего и между ними одна красного цвета, которую необходимо было сбить, не задев при этом остальные. Алексей Маслов и Сергей Вишняков уступили свое место Дмитрию Семенову, который был немного лучше в этом испытании.

Напутственные слова перед испытаниями сказали Макаренко Станислав Олегович, главный специалист-эксперт отдела грузового автомобильного и транспорта Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства Транспорта Российской Федерации, и Баклицкий Сергей Иванович, руководитель филиала Ассоциации Международных Автомобильных Перевозчиков (АСМАП) по Центральному Федеральному округу.

> **«Наша цель привлечь внимание к безопасности на дорогах и глобальному снижению ДТП в мире».**
>
> Ханс Тарделль, генеральный директор ООО «Скания-Русь»

Двух водителей, Дмитрия и Валерия, прошедших отборочные теоретические тесты, региональные финалы, сложные испытания на Российском финале ждала решающая битва – «супер зигзаг» - параллельный слалом. Победителем стал Дмитрий Семенов, 27 лет из г. Волгограда, а Валерий Кудряшов, 33 года, из г. Альметьевск, Татарстан, завершил это испытание вторым, третье место досталось Вишнякову Сергею, 30 лет, г. Боровичи в Ленинградской области.

Впереди всех участников ждала официальная церемония награждения, на которой всех участников поздравили: генеральный директор ООО «Скания-Русь» Ханс Тарделль, г-н Фаусто Казетта, глава подразделения по грузовым и индустриальным шинам Мишлен в России и СНГ, инспектор по особым поручениям отделения контроля и организации экзаменационной деятельности отдела РЭР Управления ГИБДД ГУ МВД России по Московской области - Владимир Баклыков.

В своей речи г-н Тарделль еще раз подчеркнул, что данный конкурс, прежде всего, направлен на безопасное вождение. «Наша цель привлечь внимание к безопасности на дорогах и глобальному снижению ДТП в мире. Впервые организовав такой конкурс в России, мы увидели заинтересованность не только самих водителей, но и владельцев транспортных компаний, представителей государственных структур, занимающиеся вопросами безопасности на дорогах, а также разных организаций, которые связаны с транспортным бизнесом. Мы уверены, что в 2014 году, когда конкурс будет снова проходить в России, количество участников значительно возрастет», - сказал Ханс Тарделль. Г-н Фаусто Казетта подчеркнул значимость участия в таком мероприятии и сотрудничества на глобальном уровне. «Впервые в России проходит конкурс, направленный на профессиональные навыки вождения водителей грузовых автомобилей до 35 лет, на таком уровне. Это значимое событие не только для водителей, но и для всей транспортной индустрии, что позволит улучшить ситуацию на дорогах и снизить статистику по ДТП», - сказал г-н Баклыков.

Во время награждения главный судья соревнований Алексей Олин также поздравил всех участников с победой. «Выйти в Российский финал, пройти несколько туров испытаний и оказаться в шестерке лучших водителей - уже большая победа! Надеюсь, что те навыки и знания, которые вы приобрели за время проведения конкурса, отложатся на всю жизнь и помогут правильно вести себя на дороге», - сказал г-н Олин. Он также пожелал Дмитрию Семенову новых побед и хороших результатов на Европейском финале в Швеции, где 24 водителя со всей Европы сразяться за главный приз – новый тягач Scania R серии.

Генеральные спонсоры конкурса в России: Michelin Russia, IRU, EU, Shell.

Конкурс проходил при информационной поддержке журналов Автопарк, Коммерческие Авто, Грузовик Пресс, КомТранс.

3 ВОПРОСА К

руководителю проекта в России «Конкурс молодого водителя» Кондрацкой Анастасии,

На территории России конкурс проходил впервые. С какими сложностями пришлось столкнуться?

Проведение конкурса такого масштаба требует определенных усилий. Перед тем, как приступить к данному проекту, у нас было очень много вопросов. Мы не знали, сколько участников откликнется, потому что нет даже официальной статистики по количеству водителей с водительскими удостоверениями с открытыми категориями B, C и E. У нас не было понимания об уровне подготовки наших водителей. Нам необходимо было произвести оборудование для соревнований, продумать логистику и учесть даже погодные условия.

Как решался вопрос с практической частью соревнований?

У нас прошло несколько тренировочных прокатов, прежде чем мы смогли утвердить схему упражнений. Порой мы даже ужесточали правила в сравнении со шведским вариантом, чтобы уже на региональных турах начать подготовку российского водителя для финала в Швеции.

Как вы оцениваете уровень организации конкурса в целом?

По нашему мнению, конкурс прошел достойно. По отзывам участников-водителей и наших партнеров, соревнования такого уровня необходимы и имеют большое значение для развития транспортного бизнеса в России. У нас работает сплоченная команда, без которой проведение такого уровня мероприятий невозможно! ●

РОССИЙСКИЙ ВОДИТЕЛЬ
ЗАНЯЛ ВТОРОЕ МЕСТО В ФИНАЛЕ YETD

Дмитрий Семенов из Волгограда занял второе место на Европейском финале конкурса «Молодой водитель грузовика», который проходил 7-8 сентября в Седертелье, Швеция.

Текст: Анастасия Кондрацкая, фото: Scania

Это событие стало настоящей сенсацией для всех российских болельщиков, которые приехали поддержать Дмитрия, а также для тех, кто смотрел соревнования в прямом эфире.

«Я был очень близок к победе. Не хватило хладнокровия, спешка в конце привела к ошибке и потери времени. Второе место – это лишь повод приехать еще раз за победой. Все возможно!», – сказал Дмитрий Семенов.

Потрясающий финал не оставил никого равнодушным к происходящему. 24 водителя из разных стран Европы участвовали в финале. В первый день соревнований прошла официальная жеребьевка, где российский представитель оказался ровно по середине, под номером 12. В этот день всем участникам предстояло пройти квалификационные соревнования, кото-

Упражнение по безопасности и оказанию первой помощи на дорогах

рые включали в себя экономичное и безопасное вождение, проверку перед рейсом, оказание первой помощи пострадавшим на дороге, крепление груза. Практически все упражнения были скрыты от глаз зрителей, наблюдать можно было лишь за спасением пострадавших на дороге, где оценивались не только правильная последовательность выполнения действий, но и само поведение, уверенность действий в непростой ситуации.

Единственное, что могло утешить болельщиков – это промежуточный рейтинг участников, который судьи вывешивали для всеобщего обозрения. В списке можно было увидеть ТОП 3 по каждому виду испытаний. До самого вечера жюри хранило в секрете, какое место занимает участник. Итоги первого дня были представлены по группам – ТОП девять, еще девять водителей, которые по общему зачету находились посередине и оставшиеся шесть претендентов на выбывание. Дмитрий вошел в середину по рейтингу. Но это совсем не означало, что можно было расслабиться. Шансы пройти в следующий тур по-прежнему были у всех 24 водителей.

Второй день был посвящен практическим заданиям на площадке. Организаторы приготовили еще одно упражнение по маневрированию в квалификационном раунде, после чего в следующий этап были отобраны 18 водителей. Россия осталась среди 18 участников и продолжила соревнования.

С замиранием сердца все болельщики наблюдали за следующим этапом под названием «Комбо». Шесть групп по три участника, после чего только один из группы попадает в полуфинал. Дмитрий выполнял это задание вместе с представителями из Болгарии и Венгрии, которые закончили упражнение раньше на несколько минут, но со штрафными баллами. Дмитрию не с первого раза удалось заехать в гараж, соперники явно опережали. Но дальнейшие действия были безупречны, подъезд к имитированной погрузке, сбивание красного столбика, выезд из гаража и проезд в финишный коридор.

Российский водитель проехал «Комбо» без единой ошибки, что было решающим в данном заезде и позволило ему пройти в полуфинал. На сцене, когда объявили результаты, Дима не смог сдержать своей радости. По его словам, это задание было одним из сложных – маневрирование в узкоограниченном пространстве, не задевая ограждения, требовало высоких профессиональных навыков и опыта.

«Дмитрий задал высокую планку для всех последующих участников и смог показать, что российские водители ничуть не хуже европейских умеют профессионально управлять грузовым автомобилем».

Ханс Тарделль, генеральный директор ООО «Скания-Русь»

Жена Елена и дочка Настя приехали поддержать финалиста Дмитрия Семенова

«Благодаря соревнованиям, Scania стремится поднять статус профессиональных водителей и подчеркнуть их значимость для транспортных компаний».

Эрик Люнгберг, вице-президент по корпоративным связям Scania

Еще одно упражнение «Сбить короля», которое требует концентрации и четкости выполнения, предстояло преодолеть.

По словам Алексея Олина, который отвечает за курсы водительского мастерства Scania, Дмитрий был хорошо подготовлен к этому упражнению. За несколько дней до финала Алексей вместе со своим подопечным готовились к самым сложным испытаниям. На дилерской площадке Дима сбивал красные столбики менее, чем за две минуты. Такой результат предавал уверенности и тренеру и самому участнику. Похожее задание было на Национальном финале в Москве, что помогло Дмитрию и здесь обойти своего соперника и оказаться в финале.

Решающий заезд, Дмитрий из России посередине, слева Француз Стефен Лакомбе, справа Габриель Варде из Ирландии на праворульном автомобиле. При внешнем спокойствии нервы накалены до предела, трибуны замерли в ожидании, судьи готовы дать старт. Уже на первых секундах Дмитрий занял правильную позицию при движении задним ходом, что позволило ему плавно без лишних рывков доехать до поворотной точки, аккуратно сбить красный столбик и с большим преимуществом начать движение вперед. Середина далась сложнее, коридор стал намного уже, ведь судьи переставили бочки. Соперники сократили разрыв. Почти на финишной прямой Дмитрий делает слишком резкий рывок, стремясь, как можно быстрее сбить последний красный столбик, но вместе с красным падает и синий столб. Он теряет время, небольшая заминка, автомобиль необходимо сдать назад на один метр, выйти из машины, поставить фигуры на место и продолжить. Габриель из Ирландии выполнил этот маневр без ошибок и пришел на финиш первым. Водитель из Франции закончил упражнение третьим.

Невероятно, насколько Дмитрий близок был к победе. Россия впервые принимала участие в Европейском финале и сразу смогла показать высокий уровень подготовки наших водителей.

«Это очень достойный результат и великолепное выступление. Дмитрий задал высокую планку для всех последующих участников и смог показать, что российские водители ничуть не хуже европейских умеют профессионально управлять грузовым автомобилем», – сказал генеральный директор ООО «Скания-Русь» Ханс Тарделль.

В 2012 году главный приз – тягач Scania новой R серии стоимостью 100 000 Евро поедет в Ирландию. Второй приз от компании Мишлен – путешествие на двоих в Испанию на Чемпионат мира по ралли. Третий приз от компании Фольксваген - билеты на отборочный тур Чемпионата по ралли в Швеции.

Шквал эмоций, переживания с замиранием сердца, чувства радости и удовлетворения переживали болельщики. Трибуны напоминали географическую карту, где флагами и национальными цветами были отмечены все представители участников. Это было яркое зрелище, которое невозможно забыть.

Начиная с 2003 года Scania проводит соревнования для молодых водителей. «Водитель – один из самых важных факторов в транспортном бизнесе», - сказал Эрик Люнгберг. «Грузовые автомобили и оборудование имеют важное значение, но все-таки за экономию топлива и безопасное вождение отвечает человек. Благодаря соревнованиям Scania стремится поднять статус профессиональных водителей и подчеркнуть их значимость для транспортных компаний, снижения ДТП на дорогах, а также обратить внимание на влияние на окружающую среду. Мы хотим привлечь как можно больше молодых, профессиональных водителей в транспортный бизнес».

В 2012 году в европейских соревнованиях приняло участие 17000 водителей. По всему миру количество водителей превысило 70 000 человек. Конкурс молодого водителя грузовика проходит при поддержке Европейского союза EU и Международного транспортного союза IRU. Официальными спонсорами соревнований являются компании Мишлен и Фольксваген. Конкурс также проходит в Латинской Америке, Африке и Азии.

Список участников, результаты соревнований, фото, видео и итоги Финала доступны на сайте www.scania.com/yetd.

Электрогрузовик — альтернативная перевозка руды

Scania и Siemens представили экспериментальный грузовик, работающий от электрической энергии. Грузовик будет перевозит железную руду, проезжая около 150 км для дальнейшей загрузки железнодорожного состава, который доставит руду в порт на Атлантическое побережье Северной Норвегии.

В своем отчете Транспортная администрация Швеции констатирует, что грузовики, работающие от электричества, использующие либо подвесные кабельные линии, либо рельсы на дороге, представляют собой реальную альтернативу. Технология Siemens, известная под названием «eHighway», напоминает старинные троллейбусы, но она намного более современная. Системы в грузовиках обнаруживают, есть ли подвесные кабели, с помощью лазерного сенсора и разворачивает токоприемники.

Siemens построила трек длиной 4 километра за пределами Берлина. Интерес поставленной задачи заключается не в построение подвесных линий, а в создании систем, которые позволят грузовику быстро подсоединяться к источнику питания и отсоединяться от него, например, во время обгона, когда грузовик работает на дизельном топливе.

В Новокузнецке водитель мусоровоза Scania спас ребенка

21 августа в г. Новокузнецк водитель мусоровоза Scania компании «Сороежка» спас маленького ребенка от падения из окна третьего этажа. Увидев малыша на подоконнике в открытом окне, водитель, недолго думая, подогнал грузовик вплотную к дому и с помощью грузчиков смог забраться в окно и отнести ребенка в безопасное место. Сотрудники официального дилера Scania в Новокузнецке, узнав о героическом поступке водителя мусоровоза «Сороежка», были восхищены мужеством и бесстрашием этого человека при спасении маленького ребенка - в связи с этим компания «Кемерово-Скан Грузовые Машины» наградила героя памятными подарками в знак признательности и уважения.

Впервые выпущена коммунальная техника с двигателем Euro 6

На Международной выставке по водообработке, утилизации и очистке сточных вод (IFAT ENTSORGA), проходившей в мае в г. Мюнхен (Германия), компания Scania продемонстрировала первую в мире каналопромывочную машину, работающую на двигателе Euro 6. Разработка подобной техники стала возможна благодаря блочной структуре продукции компании Scania и послужила доказательством применимости двигателей Euro 6 практически на любом сегменте рынка.

Брайан Стейдж (Brian Stage), генеральный директор датской кузовостроительной компании J Hvitved Larsen A/S, утверждает: «Создание такой комплексной надстройки на основе рамы Euro 6 не вызвало никаких затруднений. Эта надстройка идентична тем, что используются в технике, работающей на двигателях Euro 5, что является значительным преимуществом с точки зрения финансовых и временных затрат».

Мартин Лундстедт назначен генеральным директором Scania

Совет директоров компании Scania назначил Мартина Лундстедта (Martin Lundstedt) генеральным директором Scania AB. В новую должность он вступил с 1 сентября 2012 года, сменив на этом посту Лейфа Остлинга (Leif Ostling), назначенного теперь членом правления Volkswagen AG.

Мартин Лундстедт родился в 1967 году. Он имеет степень магистра естественных наук и до настоящего времени являлся исполнительным вице-президентом и руководителем департамента по продажам и франчайзингу Scania. В компанию он пришел в 1992 году и с тех пор занимал ряд руководящих должностей, в частности, с 2001 по 2005 год управлял промышленным направлением Scania во Франции, до 2007 года был старшим вице-президентом направления тяжелых грузовиков.

1,000 л.с.

В новом 16-литровом судовом двигателе Scania

ВСТРЕЧАЙТЕ: КОМАНДА SCANIA НА ВЫСТАВКЕ IAA

На стенде Scania на 64-й международной специализированной выставке коммерческого транспорта IAA Commercial Vehicles, которая пройдет в г. Ганновере 20—27 сентября, основное внимание будет направлено на людей и технические решения.

Текст: Эрик Ароншсон (Erik Aronsson). Иллюстрация: Scania

СТЕНД SCANIA будет расположен на своем обычном месте, в зале 17, где в трех зонах будет продемонстрировано, как компания Scania и ее транспортные средства могут обслуживать клиентов Scania, а также широкую общественность. Основное внимание будет направлено на людей, коммуникации, технические решения, эффективность расхода топлива и предложения в связи с «Евро-6».

Scania представит свою продукцию и пассажирский транспорт для городской местности. Автобус Scania Citywide — один из экспонатов, которые впервые будут представлены на IAA. Также компания представит шасси мусоросборщика и развозной грузовик с фургоном.

В числе транспортных решений для дальних расстояний Scania продемонстрирует грузовики и автобусы. На экспозиции будет представлено несколько транспортных средств «Евро-6», включая Ecolution от Scania — седельный тягач для региональных или дальних перевозок с газовым двигателем и Scania OmniExpress 3.20, дебютирующий на выставке IAA. Кроме того, будет продемонстрирована модель R 480, победитель церемонии награждения Green Truck Award 2012, а также впечатляющий грузовик V8 мощностью 730 л. с.

В категории транспорта для работы в условиях бездорожья Scania предложит один из новых грузовиков повышенной проходимости с трехсторонним самосвалом и лесовоз V8 с краном.

Вся продукция будет представлена с рядом услуг, специально подготовленных для каждой операции. А с помощью iPad каждый посетитель сможет просмотреть альтернативные приложения.

Благодаря тому, что на выставке будет акцентировано внимание на нескольких основных сферах, у посетителей будет возможность обсудить со специалистами Scania определенные темы, например систему Scania Driver Support, Scania Active Prediction и спецификации для оптимизации затрат топлива. ●

ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ В ЗАЛ 17!

Сведения о выставке IAA

Международная специализированная выставка коммерческого транспорта IAA Commercial Vehicles в г. Ганновере (Германия) является ведущей международной торговой выставкой в сфере коммерческого транспорта и логистики. История выставки IAA (Internationale Automobil-Ausstellung) уходит корнями в 1897 г., когда публике было представлено восемь автомобилей в отеле «Бристоль» в Берлине.

В этом году состоится 64-я выставка, которая пройдет 20—27 сентября в комплексе Deutsche Messe в г. Ганновере. Время работы выставки — с 9:00 до 18:00. Билеты можно заказать через Интернет на сайте www.iaa.de/tickets. Также билеты можно будет купить прямо в кассах IAA во время выставки на таких же условиях. Сведения об отелях представлены на веб-сайте Hannover Marketing & Tourismus GmbH: www.hannover.de/hotels/iaa.

Выставку IAA в 2010 г. посетило 240 000 человек. Экспозиции представил 1 751 участник из 42 стран.

Более подробные сведения о выставке IAA представлены на веб-сайте www.iaa.de/en.

НЕРВНЫЙ БИЗНЕС

Прощальный тур Scorpions затянулся на два с лишним года. Пять человек на сцене, двухчасовое шоу. Зрители аплодируют. Это то, что видит любой, кому достался билет на концерт.

Текст: Максим Сергеев. Фото: Максим Сергеев и Scania.
По материалам журнала «ГрузАвтоИнфо»

Жизнь за кулисами спрятана ото всех. Что там? А там работа более пятидесяти человек, которые сделали все, чтобы это шоу состоялось. Эти парни — профессионалы, они два года ездят по всему миру, наверняка могут решить большинство возникающих проблем. Но… мы в России, а здесь все совсем по-другому.

И главное отличие от благополучной Европы — наши бесконечные расстояния с непредсказуемыми дорогами. Вряд ли какой-нибудь западный специалист по логистике способен представить себе, что на некоторых участках федеральной трассы скорость надо сбрасывать до 5–7 км/ч… А в город машины приезжают белыми от пыли и мыть их надо, как после пробега по пустыне. Да еще и саму мойку надо найти…

Естественно, в такой ситуации используется техника, которой можно доверять. А главное — люди. Как известно, хороший водитель — не тот, кто едет быстро, а тот, кто доезжает вовремя. Хотя для того, чтобы выдерживать график приходится преодолевать 1200 км из Самары в Москву за 21 час.

Когда речь заходит о концертной логистике, то большинство перевозчиков теряется — мало того, что требуется задействовать огромные ресурсы, так еще и график по жесткости сопоставим с доставкой органов для трансплантации!

ФИНАЛ ТУРА SCORPIONS В РОССИИ.

2011 год	2012 год
14 дней	7 дней
9 городов	5 городов.
11 000 километров	5200 километров.
Два комплекта оборудования 9 автопоездов и 2 автобуса Scania	Более 90 тонн аппаратуры

«Жесткий график. Очень жесткий. Когда мы этот график посмотрели еще в парке («Самара–Москва» за 15 часов!), я говорю: «Это нереально — я не самолет». Если бы автобаны — это еще куда ни шло… Дороги наши российские очень хорошие — ай-яй-яй. Страшно просто. Самый тяжелый переход — Самара–Москва, уходили через Ульяновск на «семерку», по «пятерке» не рискнули бы, потому что опоздали бы. Общего времени — 18 часов 30 минут за рулем провели. Доехали все.
У всех очень разный груз, у меня, например, «Бэклайн 2» — это набор инструментов и лично настроенное оборудование участников группы, поэтому меня всегда загружали первым, а разгружали последним. И этого оборудования, которое используется членами группы во время концерта, по накладным — 12 т.

Владимир Емельянович ГАГУЕВ,
водитель Scania R420 TopLine

Для того чтобы выполнить все требования пришлось задействовать транспортную авиацию. Но самолет довезет груз только до аэропорта, а оттуда до концертного зала — снова машинами.

Может возникнуть вопрос — а что там такого сложного? Что там надо перевозить для концерта? Группы такого уровня, как Scorpions, везут с собой все, включая световое и звуковое оборудование, плюс рамы для его монтажа. Естественно, вместе с музыкантами ездят и специалисты по настройке оборудования, звуко- и светооператоры, виждеи, административная группа и даже грузчики! В принципе, с таким набором оборудования и командой можно устроить концерт мирового уровня в чистом поле — было бы электричество.

И все это не капризы, а нормальный уровень профессионалов, отвечающих за качество выступления в любой ситуации и при любых условиях.

Итого около 90 т аппаратуры плюс полсотни человек.

А теперь представьте, что первый концерт в Питере, а второй в Краснодаре через два дня! Третий — через день в Ростове-на-Дону, а еще через два дня выступление в Красноярске! График выступлений утвержден и изменению не подлежит. При этом надо учитывать,

что монтаж и настройка оборудования занимает от 6 до 9 часов в зависимости от конкретных условий зала. Что делать в этой ситуации? Использовать второй комплект. А значит и второй караван из автопоездов и автобусов.

После концерта в Санкт-Петербурге первый комплект оборудования отправляется в Красноярск (4700 км), а второй комплект заранее отправлен в Краснодар.

Теперь два слова о внутренней логистике. Весь обслуживающий персонал надо не только доставить на место, его там надо разместить и накормить. Но это решаемые вопросы. Есть некоторые специфические вопросы, с которыми организаторы сталкиваются только в России.

Так, например, в Магнитогорске не оказалось гостиницы, способной удовлетворить требования мировых звезд. Кроме того, по договору, все члены группы должны передвигаться на Mercedes S-class в сопровождении машины охраны. Но в России такие дороги, что S-class просто беспомощно ложиться на брюхо, а на месте арендовать пять «Мерседесов» зачастую просто негде! Значит приходится доставлять их туда автовозом, а это еще один автопоезд.

Дальше обязательства перед спонсорами и партнерами — по договору автопоезда с фирменной символикой должны стоять в день концерта перед дверями концертного зала, но нет грузовой мойки, в городе проводится антитеррористический рейд — в результате машины ставят в стороне на фоне свалки. А для того, чтобы помыть машины, приходится договариваться с самим главой города, и тот решает проблему кардинально — присылает бригаду гастарбайтеров с «керхером» и пожарную (!) машину.

В общем, завидовать организаторам я бы не стал. Как не завидую перевозчикам и водителям — огромная ответственность и жесткий график в сочетании с нашими реалиями способны вымотать кого угодно. Недаром после последнего тура водители отсыпались по трое суток, как стахановцы после рекордной проходки в шахте, без партийной поддержки, лозунгов и крепежа. Очень уж нервный бизнес.

График выступлений прощального тура Scorpions

2011

12 мая	Санкт-Петербург
14 мая	Краснодар
15 мая	Ростов-на-Дону
17 мая	Красноярск
19 мая	Новосибирск
20 мая	Магнитогорск
22 мая	Омск
24 мая	Казань
26 мая	Москва

2012

17 апреля	Санкт-Петербург
19 апреля	Новокузнецк
21 апреля	Екатеринбург
22 апреля	Челябинск
24 апреля	Самара
26, 27, 29 апреля	Москва

«От Самары километров 400 дорога просто отвратительная: ямы, канавы, местами скорость снижаешь до 5 км/ч. Автобус себя хорошо показал, без поломок, без всего. Со мной ехала группа технической поддержки, которая отвечает за звук и свет. Они нормально ехали, отдыхали, говорили только: «Почему-то всегда спать хочется в автобусе».

Анатолий Семенович СИНЕЛОБОВ, водитель автобуса Scania OmniExpress

SCANIA

Специальное предложение на запасные части Scania

Время считать деньги!

Scania объявляет специальные цены на оригинальные запасные части!

Комплект сцепления

от **42 499 ₽**

Пневмогидроусилитель сцепления

14 999 ₽

Рабочий цилиндр сцепления

15 599 ₽

Предложение действует с **17 сентября 2012 года** по **17 марта 2013 года**.

- Рекомендованные цены указаны в рублях с учетом НДС
- Приобрести и заказать запасные части по рекомендованным ценам, узнать полный список запасных частей, участвующих в кампании вы можете у любого официального дилера Scania в России
- Изображения товара представляют тип предлагаемого товара и могут отличаться от реального внешнего вида приобретаемой детали

Мастерские ценностями

Все представительства и мастерские Scania должны аналогичным образом отражать ценности компании независимо от их местонахождения. Отдел недвижимого имущества Scania разработал согласованную модульную концепцию размещения и проектирования таких помещений. Существуют разные способы объединения модулей в соответствии с местными обстоятельствами и потребностями рынка. Отдел недвижимого имущества Scania также поддерживает местные подразделения на каждом этапе планирования и строительства.

Текст: Оке Р Мальм (Åke R Malm).
Иллюстрации: Scania и Эрик Бланк (Erich Blunck)

Приемная, созданная по модульному принципу, расположена на первом этаже.

Помещение дилера

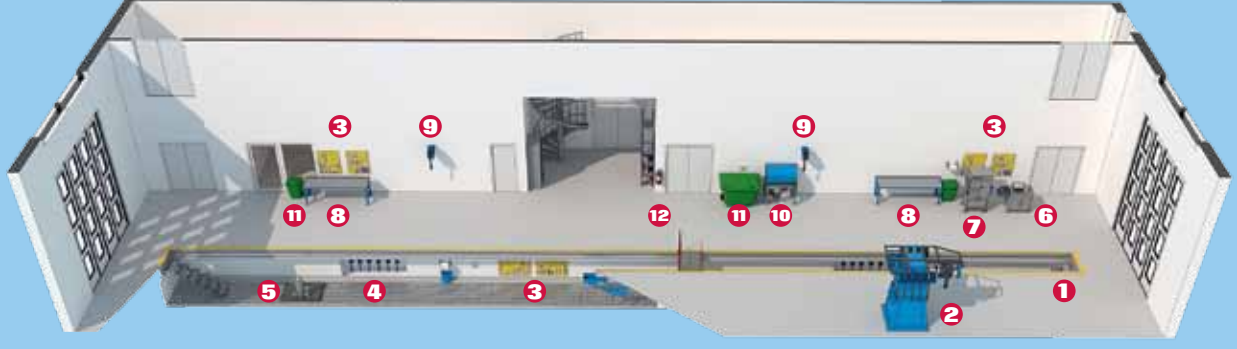
1. Склад
2. Приемка товара
3. Подсобное помещение/место для осуществления продаж
4. Конференц-залы
5. Приемная/зона ожидания клиентов/магазин на первом этаже
6. Столовая
7. Раздевалки

Зоны мастерской

1. Поузловой ремонт
2. Общий ремонт
3. Техническое обслуживание
4. Диагностика
5. Мойка транспортных средств

Отсек технического обслуживания

Удобный доступ к инструментам и правильная последовательность работ может на несколько часов сократить время технического обслуживания.



1. Смотровая яма
2. Вышка обслуживания: масло, жидкость, сжатый воздух, электропитание
3. Стенды для инструментов
4. Масло и жидкость
5. Гидроподъемник
6. Шкаф для инструментов
7. Тележка для инструментов
8. Рабочий стол
9. Сжатый воздух
10. Место для промывки деталей
11. Мусорный ящик
12. Огнетушитель

с воплощенными компании

«Мы всегда предусматриваем возможность приспособления помещений, чтобы в будущем при необходимости можно было внести соответствующие изменения».

Анна-Карин Юлин (Anna-Karin Julin),
технолог, отдел недвижимого имущества Scania

«Мы используем опыт, полученный при работе на рынках, чтобы улучшать функциональность и делиться хорошими результатами».

Матс Юнгдаль (Mats Ljungdahl),
руководитель проекта, отдел недвижимого имущества Scania

Благодаря использованию одной и той же концепции во многих местах достигается экономия за счет увеличения масштаба производства, а также учитываются такие ключевые факторы, как эффективность и эргономика.

Г-ПЛАНИРОВКА

Т-ПЛАНИРОВКА

Для мастерских по обслуживанию предусмотрено три разных планировки: бокс (страница слева), Г- и Т-планировка (вверху).

План

1. Вывески
2. Парковка для посетителей и персонала (грузовики и легковые автомобили)
3. Зона для презентации новых машин
4. Транспортный поток (не нужно ехать задним ходом)
5. Отсеки мастерских для обслуживания без выхода из машины
6. Озелененная территория
7. Освещение
8. Защита по периметру
9. Экологический пост

Критерии проектирования

Помимо основных ценностей Scania при проектировании модулей учитывается ряд других факторов:

- безопасность, санитария и эргономика;
- защищенность;
- охрана окружающей среды;
- влияние на торговую марку;
- качество (материалов и инструментов);
- оптимизированный поток товаров и транспортных средств;
- эффективность работы;
- стоимость (экономия за счет увеличения масштаба производства).

НОВЫЕ СТАНДАРТЫ КАЧЕСТВА

На 301 километре федеральной трассы Екатеринбург–Тюмень, неподалеку от областного центра, расположилось здание станции «ТюменьСкан». Не заметить его невозможно, в солнечный день зеркальный фасад сияет за несколько километров.

Текст и фото: Максим Сергеев

Эта станция — гордость Уральского региона. Ее начали строить еще в 2008 году, но помешал кризис, и поэтому новоселье справили только в апреле 2011 года. Здание построено по уникальному проекту: в рабочей зоне свободная планировка, сквозной проезд автотехники, и на 1000 м² помещения ремонтной зоны нет ни одной колонны — вся площадь может быть использована максимально эффективно.

Естественно, здесь только самые передовые решения, например кран-балки перемещаются на скользящей подвеске, а маслораздача автоматизирована и нет нужды таскаться с бочками. Само собой, здесь производят ремонт любой сложности, включая кузовные работы по «вытягиванию» и «выпрямлению» рам и кабин.

На станции большой склад запасных частей: 1900 наименований на сумму более 10 млн рублей.

Всего в ремзоне 13 постов, и клиенты приезжают в «ТюменьСкан» для того, чтобы провести плановое техническое, гарантийное и постгарантийное обслуживание.

Кроме того, возможна установка и ремонт дополнительного оборудования Webasto, Eberspacher, гидрофикация и другие ремонтные работы.

Естественно, что такие сложные работы требуют высокой квалификации персонала. И руководство вкладывает большие средства в обучение сотрудников. Все мастера, работающие на станции, прошли обучение по фирменным программам и стажировались в Москве и Швеции.

Высокая техническая культура подразумевает кропотливое отношение к мелочам, так, например, любая машина, приезжающая в техцентр, сначала отправляется на мойку. Автомойка техцентра вмещает стандартный автопоезд и еще остается место для самосвала, так что на въезд очередей не бывает.

Здесь заботятся о клиентах не на словах; например, это одна из немногих станций, где есть своя гостиница для водителей, приезжающих на ремонт.

Люди, работающие на станции «ТюменьСкан», гордятся своей работой. Текучки кадров практически нет — основной костяк работает с самого начала — 2008–2009 гг., когда своего помещения еще не было, и станция работала на арендованных площадях.

Сейчас на станции обслуживается около 200 автомобилей Scania, и в основном это корпоративные кли-

КОРОТКО ОБ ОБЪЕКТЕ

- **Место**
  Тюменский р-н, Переваловское МО,
  301 км ФАД Екатеринбург–Тюмень, № 1
  625501 Тюменская область
- **В эксплуатации**
  С марта 2011 г.
- **Предназначение**
  Продажа, сервисное обслуживание и ремонт грузовых автомобилей Scania
- **Выполняемые работы**
  Техническое обслуживание
  Гарантийное обслуживание
  Кузовной ремонт
  Электротехнические работы
  Слесарные работы
  Компьютерная диагностика
  Шиномонтаж
  Установка, обслуживание и ремонт дополнительного оборудования
  Автомойка
- **Дополнительные услуги**
  Гостиница
  Выездной сервис
- **Ремонтная зона**
  13 постов, сквозной проезд, свободная планировка
  Площадь 1000 м^2
  12 мастеров
- **Автомойка**
  На три полноценных автомобиля
- **Склад**
  1900 наименований
- **Филиал**
  Ханты-Мансийский АО г. Сургут
  4 поста

енты. Они обеспечивают полную загрузку производственных площадей, но в компании есть понимание необходимости развития.

В этом году создано новое направление — выездной ремонт и обслуживание. Специально оборудованная техничка на базе Volkswagen Transporter выезжает в пределах Тюменской области в автопарк клиента и проводит на его территории плановое ТО. Станция выполнена на самом высоком уровне и полностью соответствует дилерскому стандарту Scania DOS 3. Подтверждающий сертификат был выдан компании в этом году.

Не стоит на месте и отдел продаж, количество проданных грузовиков Scania постоянно растет и уже сейчас появилась необходимость расширения бизнеса. Так, в самом скором времени откроется новая станция в Сургуте (Ханты-Мансийском автономный округ). Там пока объемы гораздо скромнее — всего 4 поста на арендованной территории, но они оборудованы всем необходимым, и это только начало. Сейчас персонал проходит обучение и стажировку, чтобы подтвердить высокое качество ремонта и обслуживания Scania.

Такой подход к делу нравится клиентам и воспитывает лояльность к бренду. Этому способствуют и корпоративные мероприятия, проходящие на территории техцентра.

В июне этого года региональный этап конкурса «Молодой водитель Scania» проходил именно здесь, и все упражнения по маневрированию удалось разместить на площадке перед главным фасадом. Мероприятие привлекло не только водителей и их болельщиков, но и большое количество клиентов, а также региональную и центральную прессу и телевидение. Это послужило поводом для проведения экскурсии по техцентру, чтобы показать всем заинтересованным лицам, как реализованы уникальные технические решения, использованные при его проектировании.

Для большинства жителей центрального региона Тюмень — это морозы, снега, бескрайняя тайга, медведи на улицах. На самом деле Тюмень — это крупный промышленный центр, летом здесь жарче, чем в Москве, а экономика развивается такими темпами, что жарко становится круглый год. И техцентр «ТюменьСкан» еще одно тому подтверждение. Это очередной форпост компании «Скания-Русь» в продвижении на северо-восток нашей страны.

ОТЗЫВЫ КЛИЕНТОВ

- **Станция «ТюменьСкан» — единственный дилер «большой семерки» в регионе, предлагающий такую услугу, как «Выездное ТО», для клиентов со средним, а тем более большим автопарком, такую услугу невозможно недооценить — удобно и выгодно.**
- **Очень нравится, что такой большой склад — машины практически не простаивают.**
- **Приятно удивила гостиница для водителей. Теперь, загоняя машину в ремзону, водитель может переночевать в комфортных условиях.**
- **Хороший, отзывчивый персонал и высокое качество ремонта!**

ПО ДОРОГЕ НА ВОСТОК

РТРА в сотрудничестве с автоцентром «АЛЬФА» и транспортной компанией «ДЕЛКО»

Текст и фото: Елена Цышкова

Россия — один из важнейших рынков Scania. В 2011 г. увеличилось количество проданных автомобилей Scania в России. География их эксплуатации расширяется, все чаще машины используются на востоке России. В связи с чем возникла необходимость изучения эксплуатации тягачей на южном Урале и в южной Сибири.

Разработка автомобилей Scania происходит в научно-техническом центре (НТЦС) в Сёдертелье. Задачей НТЦС, работающего по многим направлениям, является изучение условий эксплуатации автомобилей в различных условиях и для создания новой линейки, отвечающей требованиям клиентов со всего мира. Для производства новой гаммы автомобилей необходимо знать клиентов и реальные условия эксплуатации автомобилей Scania.

Хорошо известно, что автомобили Scania отличаются своей надежностью в эксплуатации, комфортабельностью, дизайном и низкими эксплуатационными расходами и поэтому считаются одними из лучших на дорогах всего мира.

Магнус Линдман (инженер PTPA, НТЦС) и Ринат Фатыхов (технический директор автоцентра «ALFA»).

Маршруты следования, при измерениях в 2008 и 2012 годах.

Представители НТЦС и водитель Дмитрий Стяжкин перед рейсом.

Многие факторы влияют на надежность и продолжительность эксплуатации автомобиля у клиента. Одними из наиболее важных среди них являются:

- стиль вождения водителя, его опыт и знание трассы;
- тип и состояние дороги;
- конфигурация автомобиля;
- техническое обслуживание автомобиля;
- климат, природные условия.

Представители многих направлений НТЦС постоянно посещают клиентов для изучения условий эксплуатации автомобилей. Одна из таких групп — «группа анализа динамической нагрузки на автомобиль и составляющие компоненты» (PTPA). Группа занимается измерениями динамических нагрузок, действующих на автомобиль и его компоненты при эксплуатации в реальных условиях, а также обработкой измерений, формированием испытательных программ для тестов на испытательном полигоне Скании и определением критериев для разработки и расчетов прочности компонентов.

За 8 лет своего существования группа провела десятки измерений на автомобилях у клиентов в Западной и Восточной Европе, южной Америке, Китае, Индии.

В 2007–2008 гг. представители группы посетили Россию и провели измерения на самосвалах в Москве и Казани и на тягаче транспортной компании «DELKO» на трассе между Москвой и Набережными Челнами.

После нескольких месяцев предварительной подготовки представители НТЦС выехали в Набережные Челны.

Представители НТЦС посетили строительство нового сервисного центра Скании в Иркутске.

В течение первых двух дней инженеры НТЦС устанавливали необходимое для измерений оборудование на тягач G380LA4x2HNA транспортной компании «ДЕЛКО». Ведь во время рейса более 80 каналов должны регистрироваться системой сбора информации, в том числе сигналы датчиков измерения ускорений на раме, кабине, коробке передач и других компонентов; датчиков движения осей, рессор и продольной рулевой тяги; CAN-каналы, а также велась видеозапись.

Всесторонняя поддержка оказывалась всеми сотрудниками автоцентра «АЛЬФА» и транспортной компании «ДЕЛКО». Дружественная обстановка в мастерской и быстрое профессиональное решение всех возникающих вопросов помогли представителям НТЦС уложиться в срок с оборудованием автомобиля.

На трассе между Красноярском и Иркутском. Асфальтовое покрытие отсутствует полностью на отдельных участках дороги.

19 мая четверо представителей Scania: инженеры НТЦС Магнус Линдман, Елена Цышкова и Игорь Малетин, а также менеджер по продажам в регионе Россия, Тобиас Экстедт отправились в рейс из Набережных Челнов до Иркутска с водителем транспортной компании «ДЕЛКО» Дмитрием Стяжкиным. За 4 дня группа преодолела 4300 километров до Иркутска.

В течение поездки специалисты НТЦС ближе познакомились с условиями труда водителей на трассе, которые сильно отличаются от условий работы европейских коллег. Качество покрытия дорог в России требует постоянного внимания водителя в течение продолжительного рабочего дня. Мастерство водителя и его умение выбрать подходящую скорость и траекторию движения на плохих участках дороги напрямую влияет на продолжительность службы автомобиля. Множество интересных разговоров с водителями во время коротких остановок и по рации дали представителям Scania возможность ближе познакомиться с жизнью дальнобойщиков на дорогах России.

В отличие от Европы, российский водитель во время рейса проводит за рулем до 18–20 часов в сутки, делая лишь 2–3 короткие остановки. Большинство водителей-дальнобойщиков спят в кабине автомобиля, что ставит высокие требования к внутреннему удобству и комфорту кабины. Даже 20 мая ночью около Новосибирска температура опускалась до -5 градусов, зимой же нередко ночная температура опускается до -30–40 °С. По словам самих водителей, с кем удалось пообщаться с помощью рации, надежность системы автономного обогрева кабины — гарантия выживания на зимних дорогах России. Они также отметили, что звукоизоляция кабины во время ночного отдыха — существенный фактор для полноценного отдыха водителя. Будет намного комфортнее, если получится снизить уровень шума в кабине, например, во время дождя.

Еще одной важной темой в разговоре с водителями был расход топлива. Многие отмечали, что автомобили Scania по расходу топлива выгодно отличаются от других марок. Это существенный фактор для частных предпринимателей, кто работает на себя. Да и те водители, которые работают в транспортных компаниях, говорили, что их поощряют за экономию топлива, если показатели расхода топлива ниже расчетного.

На трассе между Новосибирском и Красноярском. Качество отдельных участков дороги соответствует европейскому уровню.

В России есть отрезки дорог хорошего, близкого к европейскому, качества, но даже на больших автомагистралях не редкость длинные участки с плохим асфальтовым покрытием или совсем без него, что приводит к высоким нагрузкам на автомобили. Конфигурация автомобилей, поставляемых на российский рынок, должна соответственно подбираться исходя из этих знаний. Результаты подробного анализа измерений будут переданы конструкторам и расчетчикам, а также в отдел маркетинга.

В Иркутске после рейса представители НТЦС посетили дилерскую компанию «ЭЛАНД» и ознакомились со строительством нового сервисного центра. Менеджер по продажам региона Россия Тобиас Экстедт обсудил с представителями «ЭЛАНД» условия работы дилера Scania в восточной России и потребности клиентов в этом регионе.

Особенностью рынка на востоке России – наличие большего количества дешевых китайских грузовых автомобилей для коротких по срокам проектов. Автомобили Scania по стоимости выше, но срок использования таких машин намного дольше, да и техника отличается надежностью. Стабилизация экономической обстановки и как результат долгосрочное планирование клиентов способствует тому, что клиенты все больше заинтересовываются автомобилями, которые готовы к длительному использованию при низких эксплуатационных расходах и малых простоях.

Результатом поездки Набережные Челны- Иркутск стали: 90 часов видеосъемки и зарегистрированных сигналов с более 80 датчиков. Данные измерений будут обрабатываться инженерами НТЦС в течение осени 2012 г.

ГРУППА РТРА, НТЦС ВЫРАЖАЕТ ГЛУБОКУЮ БЛАГОДАРНОСТЬ ЗА ДОБРОЖЕЛАТЕЛЬНЫЙ ПРИЕМ и оказание всесторонней поддержки при подготовке и проведении измерений:

Радику Гарифьянову – генеральному директору автоцентра «АЛЬФА»,

Ринату Фатыхову – техническому директору автоцентра «АЛЬФА»,

Павлу Лебедеву – директору автоцентра «АЛЬФА»,

Андрею Лукьянову – руководителю отдела запасных частей автоцентра «АЛЬФА»,

Алексею Яковлеву – коммерческому директору транспортной компании «ДЕЛКО»,

Рустаму Берташу – начальнику колонны транспортной компании «ДЕЛКО»,

Дмитрию Стяжкину – водителю транспортной компании «ДЕЛКО»,

а также представителям ООО «Скания-Русь» Андершу Ветстаму и Сергею Демину и за оказание содействия в установлении контакта с клиентами и планировании рейса.

СООТВЕТСТВИЕ ТРЕБОВАНИЯМ

В апреле на выставке Intermat в Париже Scania представила ряд двигателей, соответствующих стандартам Stage IV и Tier 4 Final. Сейчас осуществляется передача первых из этих двигателей для проведения эксплуатационных испытаний производителям транспорта для работы в условиях бездорожья.

Текст: Оке Р Мальм (Åke R Malm). Фотографии и иллюстрации: Scania, Рикард Седерстрем (Rikard Söderström)/Svenska grafikbyrån

На данный момент осуществляется поставка для эксплуатационных испытаний опытных образцов двигателей, соответствующих стандарту Stage IV в ЕС и стандарту Tier 4 Final в США, производителям транспорта для работы в условиях бездорожья.

1 ЯНВАРЯ 2014 Г. в Европейском союзе и США вступают в силу БОЛЕЕ СТРОГИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ НОРМЫ (Stage IV в ЕС и Tier 4 Final в США) в отношении выхлопных газов, согласно которым производители транспортных средств для работы в условиях бездорожья должны поставлять дизельные двигатели, соответствующие указанным стандартам. На выставке Intermat в Париже 16—21 апреля компания Scania представила ряд двигателей, соответствующих предусмотренным законодательством уровням выхлопных газов. К ним относятся двигатели с рабочим объемом 9, 13 и 16 л и выходной мощностью от 202 до 566 кВт.

Двигатели представлены в различных конфигурациях (V8, рядные двигатели с пятью и шестью цилиндрами). Они будут готовы для серийных поставок к третьему кварталу 2013 г. На данный момент осуществляется поставка опытных образцов двигателей производителям транспорта для работы в условиях бездорожья для проведения эксплуатационных испытаний. У этих новых двигателей, соответствующих стандартам Stage IV/Tier4 Final, есть нечто общее: они отвечают нормам без применения сажевого фильтра.

«Это предоставляет ряд преимуществ, — говорит Сванте Лейон (Svante Lejon), директор по производительности и испытаниям, отдел двигателей Scania. — Снижается стоимость эксплуатации, а также требуется меньше места для системы нейтрализации выхлопных газов. Кроме того, упрощается техническое обслуживание».

Вместо фильтра для обработки твердых частиц применяется технология, используемая в двигателях Scania «Евро-6» для дорожных транспортных средств. Эта технология включает в себя ряд деталей (см. блок данных), которые поддерживают уровень оксидов азота (NOx) в установленных пределах. На первом этапе применяется система рециркуляции выхлопных газов (EGR) и система впрыска топлива Scania XPI Common Rail. Система рециркуляции выхлопных газов снижает уровень NOx на 50 % и больше. Однако в процессе работы количество твердых частиц немного увеличивается.

«Именно поэтому необходима система впрыска с низким уровнем выделения дыма, как Scania XPI, в которой используется технология Common Rail с высокоточным давлением впрыска и точным управлением», — говорит Лейон.

В системе Scania XPI впрыск топлива осуществляется через определенные промежутки времени. Благодаря этому, а также тщательно разработанной геометрии поршневого цилиндра при сгорании образуется минимум дыма.

СЛЕДУЮЩИЙ ЭТАП — дизельный каталитический нейтрализатор (DOC), который увеличивает соотношение между NO_2 и NO в выхлопных газах. За счет этого в начале преобразования в системе избирательного каталитического восстановления (SCR) температура снижается на целых 50 градусов. Благодаря этому в двигателях с умеренной удельной производительностью можно задействовать систему SCR на 60 секунд раньше, чем в предшествующих системах.

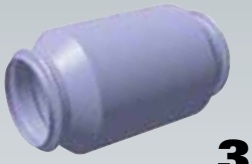
«Это играет чрезвычайно важную роль в установках, где двигатель относительно холодный, — объясняет Лейон. — Благодаря дизельному каталитическому нейтрализатору и использованию тормоза-замедлителя в выпускной системе двигателя наши двигатели соответствуют требованиям по выхлопным газам при эксплуатации вне лабораторных условий».

В двигателях с высокой удельной производительностью и температурой выхлопных газов для соответствия ограничениям по выхлопным газам не требуется дизельный каталитический нейтрализатор.

Благодаря этой технологии выхлопные газы не превышают пределы, предусмотренные новым законодательством. А с помощью системы сгорания Scania, включая EGR и XPI, эти результаты достижимы без применения сажевого фильтра. ●

ШАГ ЗА ШАГОМ

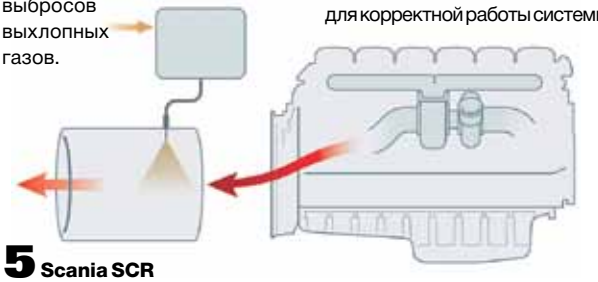
2 Scania EGR (система рециркуляции выхлопных газов) выполняет рециркуляцию охлажденных выхлопных газов во всасываемом воздухе. За счет этого снижается температура сгорания и, следовательно, сокращаются выбросы оксидов азота (NO_x).



3 **DOC** (дизельный каталитический нейтрализатор) использует платину в качестве каталитического нейтрализатора для достижения соотношения NO_2 — NO, равного 50—50, в выхлопных газах. За счет этого возникает последующая реакция в SCR и уменьшается время запуска.

1 Scania XPI (система впрыска высокого давления) — высокоточная система впрыска топлива Common Rail. В этой системе впрыск топлива осуществляется через определенные промежутки времени для сокращения выбросов выхлопных газов.

4 Испаритель осуществляет испарение мочевины (AdBlue в Европе, DEF в Северной Америке) до того, как она будет распылена в систему SCR. Равномерное распределение мочевины играет важную роль для корректной работы системы.



5 Scania SCR (система избирательного каталитического восстановления) — каталитический нейтрализатор, использующий мочевину для преобразования NOx в безвредные воду и азот. Система SCR оснащена нейтрализатором проскока аммиака, устраняющим выхлопные газы излишка аммиака из мочевины. На эту систему также распространяются ограничения нового законодательства. Тогда как детали, указанные на этапах 1 и 2, установлены на двигателе, детали, представленные на этапах 3–5, поставляются как отдельные узлы. Благодаря этому производители оборудования могут проявлять гибкость, проектируя размещение двигателя в ограниченном пространстве.

«Снижается стоимость эксплуатации, а также требуется меньше места для системы нейтрализации выхлопных газов.»

(возможности обойтись без сажевого фильтра)

Сванте Лейон (Svante Lejon), директор по производительности и испытаниям, отдел двигателей Scania

«КРАСНАЯ СТРЕЛА» ДО ЕЛАБУГИ И ОБРАТНО

SCANIA HIGER A80 для междугородних перевозок заказан в максимальной комплектации.

- Комфортные кожаные пассажирские кресла с регулируемыми спинками (наклон до 40°); на всех спинках сидений установлены журнальные сетки, откидные столики, крючки для одежды и поручни. Внизу сидений установлены подножки.
- Пневматически подрессоренное обогреваемое кресло водителя с подголовником и 3-точечным ремнём безопасности.
- Мини кухня с холодильником и кофеваркой в средней части салона.
- 2 монитора в передней и средней части салона с DVD-проигрывателем.
- Полная тепло- и шумоизоляция кузова.
- Климат-контроль и двухконтурная система отопления салона

Расстояние от Набережных Челнов до Елабуги чуть более 20 км. Дорога общественным транспортом занимает около часа. Чтобы сократить время в пути до места работы и повысить комфорт переезда своих сотрудников, генеральный директор предприятия «ТД «МТЗ-ЕлАЗ», Владимир Слесарев приобрел автобус Scania Higer A80.

Автор: Лилия Аскарова. Фото: Scania

Специально для торгового дома «МТЗ-ЕлАЗ» автобус выполнен в фирменном красном цвете с логотипом компании.

Более ста сотрудников компании проживают в Набережных Челнах, и ежедневно им приходится добираться в другой город на общественном транспорте, что доставляет определенные неудобства. В связи с этим генеральным директором было принято решение изменить ситуацию в лучшую сторону и создать комфортные условия для тех, кто работает в компании.

«Забота о сотрудниках — залог успешного бизнеса», — уверен генеральный директор ООО «ТД«МТЗ-ЕлАЗ» Слесарев Владимир. «В таком крупном предприятии важно, чтобы каждый работник ощущал свою значимость и ценность для компании. Поэтому было принято решение приобрести автобус и сделать ежедневные поездки своих сотрудников из одного города в другой максимально удобными и безопасными».

Ежедневно водитель автобуса забирает сотрудников в 8:00 утра и в 18:00 уже возвращается обратно в Набережные Челны. Расстояние от Набережных Челнов до двери офиса чуть более 30 км, время в пути занимает около 45 минут, что гораздо меньше, если ехать на общественном транспорте, и намного удобнее.

«С нашим новым фирменным автобусом от Scania ехать на работу стало намного комфортнее. Мы испытываем настоящую гордость, садясь в автобус. Можно настроиться на рабочий лад, успеть отдохнуть по дороге домой в удобных кожаных креслах», — делится впечатлениями Почашева Анастасия, начальник отдела кадров ООО «ТД «МТЗ-ЕлАЗ».

ООО «Торговый дом «МТЗ-ЕлАЗ», расположенный в Елабуге, является производителем и одним из основных поставщиков тракторов марки «Беларус» в России. Компания занимает лидирующее место по объему продаж на территории Российской Федерации и стран СНГ.

Масло Scania LDF-3 повышает стандарты

Недавно Scania выпустила масло последней спецификации для длительного пробега — Scania LDF-3, которое призвано снизить общую стоимость содержания двигателей «Евро-6».

Масло Scania LDF-3 предназначено для двигателей «Евро-6». Основное преимущество для клиента — снижение стоимости эксплуатации.

Сегодня на рынке представлены сотни видов моторных масел, но лишь некоторые из них помогают владельцам грузовиков и автобусов максимально эффективно использовать ресурс двигателей Scania. Годы интенсивных испытаний специалистами Scania доказали, что выбор правильного масла может увеличить время безотказной работы, улучшить экономию топлива и продлить срок службы двигателя.

«Разница между лучшими и худшими видами моторного масла очевидна», — говорит Маттиас Бергер (Mattias Berger), руководитель направления систем смазки в техническом центре Scania.

Scania впервые представила эксплуатационные испытания масла для длительного пробега, или стандарт LDF, в 1996 г., чтобы масла, используемые в двигателях Scania, выдерживали длительную нагрузку в разных климатических условиях. «Масло для длительного пробега» — это масло, прошедшее ресурсные испытания, состав которого позволяет выдерживать более длительные интервалы между заменой по сравнению с обычным моторным маслом.

Теперь, с появлением «Евро-6», Scania выпускает LDF-3, предлагая подходящее моторное масло, которое и в дальнейшем будет обеспечивать непревзойденную производительность в течение более длительных промежутков времени в суровых условиях.

Чтобы снизить затраты и сократить интервалы между заменой масла, Scania рекомендует масло LDF-3 для всех двигателей «Евро-6». Для этого масла предусмотрена обратная совместимость с такими видами масла, как Scania LDF и LDF-2. Благодаря этому клиенты могут смело использовать новое масло в старых двигателях. Однако делать наоборот не рекомендуется.

«Нельзя использовать предшествующие виды масла Scania, такие как LDF, LDF-2 или Low Ash, в двигателях «Евро-6», — говорит Бергер. — Scania LDF-3 будет предпочтительным моторным маслом во всех наших мастерских. Поскольку в целях сокращения ассортимента в наших сервисных центрах будет представлено одно масло для длительного пробега, все перейдут на Scania LDF-3».

Масло Scania LDF-3 предназначено для двигателей «Евро-6». Основное преимущество для клиента — снижение стоимости эксплуатации за счет того, что большие интервалы между заменой масла способствуют сокращению затрат на техническое обслуживание.

«Scania LDF-3 — лучший выбор для наших клиентов», — говорит Бергер.

Больше чем просто смазка

Масло выполняет множество функций помимо снижения силы трения в двигателе. К ним относятся:

- охлаждение деталей двигателя, например поршней, которые не охлаждаются обычной системой охлаждения;
- очистка внутренней поверхности двигателя за счет удаления копоти, образуемой в процессе сгорания;
- уплотнение пространства между поршнями и стенками цилиндров для повышения эффективности компрессии;
- защита двигателя от кислотных соединений, образуемых в процессе сгорания.

«КАРЬЕРИСТЫ» УГОЛЬНЫХ РАЗРЕЗОВ

На сегодняшний день Scania является единственным изготовителем грузовых автомобилей, выделившим производство машин для горной промышленности в отдельное подразделение — Scania Mining. Это позволило, при соблюдении специфических требований заказчика, оснащать горные грузовики рядом узлов от «гражданских» версий.

По материалам «Коммерческие авто. Из руки в руки».

ВПИСАТЬСЯ В СТАНДАРТ

Конструкторы Scania фактически создали самосвал с грузоподъемными характеристиками классического «карьерника», который в то же время мало чем отличается в эксплуатации от обычной строительной модели. Его главное достоинство — сохранение осевых нагрузок и габаритов стандартного грузового автомобиля при увеличении грузоподъёмности до 40 т для одиночной машины. Эти качества необходимы при эксплуатации в условиях, когда при движении от карьера к месту разгрузки приходится использовать дороги общего пользования. Обычному карьерному самосвалу на такую дорогу без специального разрешения выезжать запрещено. Даже если дорожное полотно и выдержит повышенные осевые нагрузки, увеличенная ширина машины создаст массу проблем другим участникам движения. «Карьерник» Scania ни в каких разрешениях не нуждается — по габаритам и нагрузкам на дорогу он ничем не отличается от своих строительных собратьев. Как следствие, у его владельца становится одной заботой меньше…

«ГОРНАЯ» СПЕЦИФИКА

Карьерный самосвал Scania очень похож на обычный строительный самосвал, в первую очередь благодаря кабине. Действительно, для карьерных машин фирма использует кабины грузовиков серий G, P и R. Кабина каждой серии может быть использована как в стан-

дартном исполнении, так и в специальном, «горном». Оно включает в себя фосфатную обработку перед нанесением лакокрасочного покрытия, обработку скрытых полостей специальными масляными составами, установку многослойных стекол повышенной прочности и ряд других изменений.

Впрочем, на кабине сходство строительной и горной машин заканчивается. Взглянув на ходовую часть карьерного автомобиля становится ясно, что он разработан специально для эксплуатации в экстремальных условиях. Судите сами — дороги в карьерах не только покрыты грязью, но и усыпаны крупными камнями. Клубы пыли в сухую погоду, слой скользкой смеси из воды и минеральной крошки во время дождя… Чтобы обеспечить безопасное движение в таких условиях, Scania использует ряд специфических решений.

Во-первых, все узлы и агрегаты карьерных машин изготавливаются в усиленном варианте, с применением сплавов повышенной прочности. Во-вторых, все узлы ходовой части имеют дополнительную защиту в виде поддонов или экранов. В-третьих, на мостах установлены стабилизаторы поперечной устойчивости и амортизаторы, снижающие ударные воздействия на раму. Кроме того, электронная система управления позволяет выбрать наиболее безопасный режим движения для каждого конкретного случая. Коробка передач по заказу может оснащаться ретардером, что обеспечивает поддержание постоянной скорости движения.

Так как карьерные самосвалы работают в условиях повышенной запыленности, воздухозаборник у них располагается практически у самой крыши и снабжается фильтром предварительной очистки, дополнительным воздушным фильтром и эжектором. Топливная система также оснащена эффективной системой фильтрации, с возможностью установки дополнительных влаго- и маслоотделителей.

ЛЕГКОЙ РАБОТЫ НЕ БУДЕТ

Выпуск карьерных машин в Scania Mining не поставлен на поток. Каждый автомобиль собирается из узлов, наиболее подходящих для решения транспортных задач конкретного заказчика. Поэтому имеет смысл рассказать об узлах и агрегатах самосвалов Scania «горной» серии подробно.

Рама «карьерника» всегда имеет усиленную конструкцию с двойным лонжероном. Высокое расположение рамы и шины с увеличенным диаметром колес — 24 дюйма — обеспечивают большой дорожный просвет, что повышает защиту уязвимых компонентов трансмиссии.

На карьерных самосвалах Scania устанавливаются либо шестицилиндровые рядные, либо восьмицилиндровые V-образные дизели, каждый из которых может соответствовать нормам Евро-3, Евро-4 или Евро-5. Мощность «шестерок» находится в пределах от 340 до 480 л. с. при максимальном крутящем моменте от 1600 до 2500 Н·м. Для «восьмёрок» эти значения находятся в пределах 500–750 л. с. и 2400–3500 Н·м соответственно.

Все автомобили для горнодобывающей промышленности от Scania Mining оснащаются специальной КПП GRS0925R, имеющей усиленную конструкцию, что позволяет ей выдерживать экстремальные нагрузки и обеспечивает безотказную работу

1 **Кузов для перевозки угля объёмом 32 м³ и задним бортом с верхней навеской.**

2 **Стальной бампер с защитой фар и дополнительными подножками.**

3 **Механизм крепления запасного колеса на передней стенке кузова.**

4 **Гидроцилиндр подъёма кузова Hyva.**

5 **Задний противоподкатный брус, замки заднего борта кузова, фонари с защитными решетками.**

6 **Передние не ведущие мосты. Колпаки колес с защитой гаек.**

7

9

7 **Расположение зеркал исключает наличие «мертвых зон». Опциональные габаритные огни и дополнительные фары ближнего света во внешнем козырьке.**

8 **Место для крепления второго запасного колеса (опция)**

9 **Высокий воздухозаборник с фильтром, для работы в условиях большой запыленности.**

10 **Многолистовая рессорная подвеска задних мостов.**

8

10

в течение долгого срока службы. Причем компоненты этой коробки в основном те же, что и у распространенной на строительных грузовиках КПП GRS905R. Таким образом, отпадает необходимость держать на складе широкую номенклатуру запасных частей, что облегчает ремонт.

«Карьерник» Scania ни в каких разрешениях не нуждается — по габаритам и нагрузкам на дорогу он ничем не отличается от своих строительных собратьев.

Все трансмиссии грузовиков, выпускаемых Scania Mining, оснащаются системой автоматического переключения передач Opticruise, что предоставляет водителю возможность полностью сконцентрироваться на управлении автомобилем. Система Opticruise сама выбирает передачу в оптимальном эксплуатационном диапазоне работы двигателя, обеспечивая наибольшую топливную экономичность.

Opticruise интегрируется с другими электронными системами автомобиля, такими как ретардер, двигатель и основная тормозная система. Все это приводит к снижению эксплуатационных расходов и, прежде всего, расхода топлива, а также минимизирует вероятность выхода из строя компонентов силовой линии и уменьшает требования к уровню квалификации водителя, при этом повышая безопасность и комфорт.

Механизм отбора мощности может быть установлен как на коробке передач, так и на двигателе. В последнем случае его работа не зависит от работы сцепления. Мощность механизма отбора, в зависимости от типа, составляет от 60 до 75 л. с.

Подвеска горных самосвалов Scania бывает параболической или многолистовой рессорной. Задние ведущие мосты снабжены усиленными картерами и колесными редукторами, грузоподъёмностью до 16 т на ось. Наиболее часто на «карьерники» устанавливают мосты с передаточными числами 5,68 и 7,18. Грузоподъёмность передних мостов достигает 9 т. Привод переднего моста может быть как постоянным, так и отключаемым.

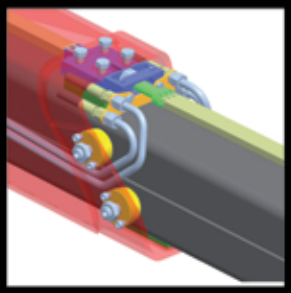
Кузов – самая специфичная «деталь» самосвала. Scania тесно взаимодействует с тщательно подобранными поставщиками кузовов. При этом основное внимание уделяется качеству изготовления кузовов, которое не должно быть ниже стандартов качества Scania. На фото в статье представлен самосвал-углевоз с кузовом польской компании Wielton объёмом 32 м^3 и подогревом выхлопными газами. ●

PALFINGER EPSILON

www.epsilonkran.com

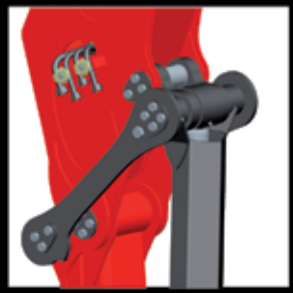
ГИДРОМАНИПУЛЯТОРЫ ДЛЯ ЛОМА

Epsolution профессиональные решения



EPSCOPE

EPSLINK



LINKAGE SYSTEM

EPSCOPE
- Запатентованный двойной телескоп с РВД и цилиндром, расположенными внутри

EPSLINK
- Запатентованная связка серьга-ротатор
- надёжная серьга с 4 проушинами

LINKAGE SYSTEM
- Система рычагов обеспечивает постоянную скорость движения основной стрелы в пределах рабочей зоны

Наша техника на выставке

МЕТАЛЛ ЭКСПО 2012
13-16 НОЯБРЯ

www.palfinger.ru
+7 (812) 3038264

СПЕЦИАЛЬНАЯ ТЕХНИКА
ДЛЯ ЛОМОЗАГОТОВИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Компания «Скания-Русь» совместно с PALFINGER на протяжении нескольких лет успешно сотрудничает по созданию автомобилей для предприятий ломозаготовительной отрасли.

Текст: Колесникова Юлия, фото: ООО «Скания-Русь»

Россия — один из важнейших рынков Scania. В 2011 г. увеличилось количество проданных автомобилей Scania в России. География их эксплуатации расширяется, все чаще машины используются на востоке России. В связи с чем возникла необходимость изучения эксплуатации тягачей на южном Урале и в южной Сибири.

Первый совместный автомобиль был представлен в прошлом году на выставке «Металл-Экспо». На открытой площадке выставочного центра вниманию посетителей был представлен ломовоз с гидроманипулятором PALINGER EPSILON на базе шасси SCANIA P420. Самосвальный кузов грузоподъемностью 17700 кг, с задней разгрузкой и распашными створками идеально подходит для транспортировки объемных грузов и позволяет быстро и легко осуществить разгрузку. Высокая прочность и износостойкость стали марки Hardox дает возможность снизить вес и увеличить полезный объем кузова до 29 м3.

Для обеспечения самопогрузки металловоз был укомплектован гидроманипулятором M100Z77 с ассиметричным шестилепестковым полипгрейфером объемом 300 литров. Данная модель гидроманипулятора при весе 1870 кг поднимает 1290 кг на максимальном вылете 7,7 м. Минимально возможный вес гидроманипулятора PALFINGER EPSILON значительно повышает допустимую массу перевозимого груза.

Инновационные технологии, применяемые только на гидроманипуляторах PALFINGER EPSILON (KTL и RAL 3020 порошковая окраска, новая конструкция телескопической стрелы и оголовка

с защитой РВД и облегченным доступом для ТО, регулируемые направляющие с графитным наполнением на балке опор и т.д.) гарантируют надежность и долговечность работы гидроманипулятора.

Двойная телескопическая система EPSCOPE с цилиндром и РВД, расположенными внутри стрелы, обеспечивает максимальную защиту во время работы с ломом. Система рычагов LINKAGE SYSTEM обеспечивает постоянную скорость движения основной стрелы в пределах рабочей зоны, а также увеличение подъемной силы до 60% при положении стрелы выше горизонта. Благодаря лакокрасочному покрытию, устойчивому к химическому и физическому воздействию, и литому основанию колонны, обеспечивающему высокую надежность металлоконструкций, срок эксплуатации гидроманипулятора в рабочих температурах от -40 до +40 составляет более 15 лет.

Основная проблема при эксплуатации гидроманипуляторов на ломовозах – изнашивание металлоконструкций, как самой крановой установки, так и грузозахватного приспособления. EPSILON M100Z77 имеет в своем распоряжении повышенный запас прочности металлоконструкции, что обеспечивает долгий срок службы и эксплуатации машины. А максимальный вылет стрелы в данной комплектации позволяет «покрыть» зону в радиусе 8 метров.

Также следует отметить, что автомобиль SCANIA P420 с колесной формулой 6x4 по всем техническим характеристикам идеально подходит для транспортировки груза по бездорожью и приспособлен к суровым климатическим условиям. Неудивительно, что представленная экспозиция привлекла внимание представителей предприятий металло- перерабатывающей отрасли.

После выставки автомобиль нашел своих покупателей и сегодня эксплуатируется в Красноярском ФО.

В июле этого года был успешно завершен аналогичный проект по созданию демонстрационного автомобиля-ломовоза на базе шасси Scania P420 CB6x4EHZ с гидроманипулятором PALFINGER EPSILON M100Z77.

Спецавтомобиль для ломозаготовительной отрасли, полностью отвечающий требованиям заказчиков, – это:

– мощное и надежное шасси большой грузоподъемности, комфортабельная кабина с большим обзором, хорошая управляемость, делающие процесс транспортировки груза как по городу, так и по бездорожью максимально удобным и быстрым;

– самосвальный кузов, изготовленный из прочной и износостойкой стали, позволяющий легко и быстро осуществлять выгрузку лома;

– надежный и легкий в управлении гидроманипулятор с большой грузоподъемностью на максимальном вылете, способный осуществлять сбор лома из самых труднодоступных.

Симбиоз надежности и долговечности работы гидроманипулятора PALFINGER EPSILON, безопасного и комфортабельного автомобиля Scania и износостойкого и сверхпрочного кузова делают данный вид спецтехники идеально подходящим для погрузки\разгрузки лома и его транспортировки до места рециклинга.

«Очень удобный гидроманипулятор, шикарная маневренность, хорош для труднодоступных мест. Машина очень комфортабельная. Работает с вагонами, собирает лом с площадки клиента. Хороший выбор – мощный, качественный, выносливый гидроманипулятор».

Оплавский Михаил Петрович, механик

> **«Кузов разработан немецкой компанией RSP в Заальфельде. Это первый в мире грузовик Scania с такой функцией».**
>
> Массимилиано Салветти (Massimiliano Salvetti), руководящая группа, Salvetti

ПОДХОДЯЩИЙ КАНДИДАТ

Вакуумное устройство на модели R 500 стоимостью более 500 000 евро поглощает тысячи кубических метров пыли, грязи и отходов в час. Это первый грузовик Scania с таким оснащением

Текст: Мишель Латорре (Michele Latorre). Фото: с любезного разрешения журнала Tuttotrasporti

ЭТО УСТРОЙСТВО – своего рода гигантский супермощный пылесос, установленный на грузовике. Однако есть две значительных отличительных черты: оно предназначено не только для всасывания и поглощает не только пыль, но и любые твердые, жидкие или вязкие материалы через трубу диаметром 25 сантиметров. Фактически имеется и третья отличительная черта по сравнению с обычным бытовым прибором – это цена, которая превышает 500 000 евро за полностью оборудованную модель Scania R 500. У нас была возможность увидеть это устройство в действии в амфитеатре в Вероне, и нам хотелось бы побольше

Шведский гигант, 32-тонный R 500 перед стенами Арены ди Верона, античного римского амфитеатра. В отличие от большинства грузовиков с рамой шасси 8x2, укомплектованных более компактной кабиной водителя, этот грузовик располагает высокой кабиной Topline, наиболее вместительной в данной линейке.

УСТРОЙСТВО И ПРИНЦИП РАБОТЫ

С технической точки зрения система всасывания RSP — это экскаватор с устройством прямого всасывания. Он работает посредством двух больших сопел, расположенных вертикально с задней стороны кабины, каждое из которых создает поток воздуха объемом 44 000 кубических метров в час и может всасывать любые материалы через трубу диаметром 25 см. Оператор управляет устройством с помощью гидравлической стрелы. По сравнению с обычным экскаватором система всасывания позволяет регулировать мощность всасывания и осуществлять высокоточное управление при работе в местах, где проложены кабели, трубы и даже там, где под слоем земли, гравия и грязи находятся археологические находки, подверженные повреждениям. Перед началом работы транспортное средство нужно разместить и закрепить с помощью четырех телескопических стабилизаторов. Материал помещается в герметичную камеру, из которой воздух выходит вдоль второй разделительной камеры, большого фильтра, задерживающего мельчайшие частицы пыли, и звукопоглощающего блока. Таким образом, происходит осушение и очищение воздуха, и он выходит из системы при минимальном уровне шума. Осадок, оставшийся в разделительной камере и фильтре, удаляется каждый раз при опрокидывании в сторону соответствующего отсека. Модель оснащена шасси Scania R 500 8x2 с неведущим дополнительным задним мостом, расположенным за ведущей осью. Все оси оснащены пневматической подвеской.

узнать о нем. «Кузов разработан немецкой компанией RSP в Заальфельде, Германия. Это первый грузовик Scania в мире с такой функцией», — с гордостью заявляет Массимилиано Салветти (Massimiliano Salvetti), который вместе с братьями Фабиано (Fabiano) и Рубеном (Ruben) и их отцом Роберто (Roberto) управляет компанией Salvetti Aspirazioni di Caprino Veronese (Верона), владеющей этим мощным транспортным средством.

МАССИМИЛИАНО ПОСВЯЩАЕТ НАС в тайны своего любимого грузовика, на котором он лично ездит на площадки, где данное устройство используется для выполнения различных работ: «Эта машина может работать во всех местах, где есть материалы, которые нужно убрать и вывезти: от строительных площадок до нефтеперегонных заводов, от сталелитейных предприятий до мест, где осуществляется мелиорация и очистка территории. Она способна выполнять не только всасывание, но также промывку под высоким давлением: специальное моечно-сушильное устройство с шестью поворотными соплами позволяет осуществлять промывку, используя 110 литров воды в минуту под давлением, составляющим 300 атмосфер. Опять же, сфера применения разнообразна — от использования на промышленных предприятий до уборки асфальта на дорогах для автомобильных гонок. И не стоит забывать о завершающей просушке!» Модуль RSP 32/8 состоит из двух основных частей: герметичного отсека, в который могут помещаться твердые, порошкообразные и жидкие материалы, а также воздухозаборного устройства между салоном и кабиной с двумя большими лопастными колесами, предназначенными для прохождения материала по широкой трубе, длина которой может превышать сотню метров.

Верона — один из основных туристических центров в северной Италии, известный своим художественным наследием, ежегодными ярмарками, выставками и оперой.

Четырехосный грузовик Scania R 500 с отсасывающим устройством в действии. К трубе можно добавлять дополнительные секции — они находятся на крыше машины. Оператор управляет всеми функциями оснащения посредством радио- или кабельного пульта дистанционного управления.

«По отношению к нам проявили огромную готовность помочь как перед продажей, так и после нее»

Массимилиано Салветти (Massimiliano Salvetti), Salvetti Aspirazioni di Caprino

СОПЛА ПРИВОДЯТСЯ В ДВИЖЕНИЕ тем же двигателем, что и сам грузовик, с использованием двух точек отбора мощности. «В этом устройстве должна использоваться напорная система мощностью минимум 480 лошадиных сил. Мы хотели, чтобы в модели Scania с движительной системой V8 мощностью 500 лошадиных сил была предусмотрена резервная мощность», — объясняет Массимилиано. После откачки материалов для утилизации машина может перевезти их прямо на предприятие по переработке мусора или слить в съемные контейнеры. Машина приспособлена для транспортировки опасного груза в соответствии с требованиями ADR и может работать в помещениях нефтеперегонных заводов благодаря наличию специальных газовых датчиков, обеспечивающих максимальную безопасность. Единственное ограничение этой модели Scania — ее грузоподъемность: вес моторного транспортного средства превышает 27 тонн, тогда как допустимый вес брутто составляет 32 тонны. Однако перевозки — это явно неосновной вид деятельности этой машины, хотя она и способна преодолевать большие расстояния. «Мы работаем по всей Европе, — продолжает Салветти. — За первый год и половину нынешнего года данная модель Scania преодолела 80 000 км — это довольно высокий показатель для нашего сектора деятельности». Но какова была цель этой машины в амфитеатре в Вероне?

«Мы откачиваем песок и ил из римских каналов и узких подземных туннелей, накопившиеся там за годы эксплуатационных работ», — объясняет Салветти. Такое оборудование также можно успешно использовать в городских общественных местах благодаря системе фильтрации, расположенной в наливной горловине, которая устраняет все частицы пыли в процессе отсасывания.

Данная компания, расположенная в Венето, сдает напрокат моторные транспортные средства «без подготовки», то есть с водителем, который также является оператором системы всасывания. Другой конец трубы может обслуживать сотрудник компании-клиента, однако данная машина никогда не сдается напрокат без сопровождения, принимая во внимание ее стоимость и сложность оснащения. В автомобильном парке компании представлено минимум четыре шасси с кузовом RSP. Вскоре ожидается поступление пятого устройства — и вновь Scania. «Мы хотим, чтобы в следующей модели было 5 осей, — добавляет Массимилиано, — а также меньшая колесная база, благодаря чему грузовик будет более маневренным в центральной части города». Возможность создания специализированного транспортного средства — одна из основных причин, по которым выбор пал на Scania. «По отношению к нам проявили огромную готовность помочь как перед продажей, так и после нее», — подводит итог Салветти. ●

ЮФАJYFA
специальные транспортные решения

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ РЕШЕНИЯ

коммунальная техника
строительная техника
магистральные перевозки
дистрибуция

+7 (812) 3201249
+7 (812) 4516247
WWW.JYFA.RU

Ekeri
EASY LOADING

Гибкие транспортные решения

- Нужны эксклюзивные транспортные решения?
- Мечтаете об универсальности без компромиссов?
- Требуется высокая безопасность и сохранность грузов?

Кузова и прицепы с боковыми дверями Ekeri
Доверьте самое ценное нам!

www.ekeri.com

ЮФАJYFA
техника для заготовки и транспортировки леса

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР В РОССИИ

ООО «ЮФА» СНГ, Россия, 196625, Санкт-Петербург, Фильтровское шоссе 3, офис 440
Тел./факс: +7 (812) 3201249, +7 (812) 4516247. **E-mail:** info@jyfa.ru
WWW.JYFA.RU

В ПОМОЩЬ ПОСТРАДАВШИМ В КРЫМСКЕ

Трагедия в Крымске, где в результате наводнения пострадал целый город, не оставила безучастным никого. На помощь спасательным службам для устранения последствий катастрофы пришли обычные люди и частные компании.

Текст: Евгения Сеник. Фото: Scania

Узнав о трагических событиях в Краснодарском Крае, Евгения Турутина, генеральный директор компании «Нордленд», связалась с представительством «АСМАП» (Ассоциация международных автомобильных перевозчиков, в которой состоит «Нордленд») и оставила информацию о том, что готова помочь в случае необходимости доставки оперативной помощи. Затем последовал звонок от представителя «Комитета по социальной политике Санкт-Петербурга», и Евгения предоставила городу свой грузовой автомобиль Scania R500 V8.

«Мы благодарны Евгении за оперативный отклик. Автомобиль Scania поможет быстро доставить груз», — прокомментировал заместитель председателя

«Комитета по социальной политике СПб» Дмитрий Викторович Буйневич.

Далее все проходило согласно инструкциям МЧС. Всю гуманитарную помощь складировали на площадке «Центра международных гуманитарных связей по Северо-Западу».

«Комитетом по социальной политике СПб» было организовано 20 точек в городе по сбору вещей, которые в подобных случаях отправляются нуждающимся: средства личной гигиены, вода, постельные принадлежности, продукты длительного хранения, одежда.

«Пункты сбора принимали помощь не только от частных лиц, но и от различных организаций», — рассказывает заместитель председателя «Комитета по социальной политике СПб» Александр Борисович Любимов. Помимо поставки вещей и продуктов, пострадавшим оказывается помощь Санкт-Петербургским отделением «Российского Красного Креста».

Затем на складе представители МЧС готовят грузовик к отправке. «Это не первое наше сотрудничество с «Комитетом по социальной политике СПб», поэтому все процессы проработаны и налажены», — дает пояснения Александр Александрович Князев, заместитель начальника «Главного управления МЧС». Автомобиль с грузом в 22 тонны был отправлен с площади Победы г. Санкт-Петербурга на помощь пострадавшим в Крымске.

Scania R 500 проследовала до Кубани по «зеленому коридору», груз передавался от субъекта к субъекту, ГИБДД каждой области контролировала прохождение груза.

СТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ ООО «ДОРСПЕЦСТРОЙ» ТАКЖЕ ОКАЗАЛА ПОДДЕРЖКУ КРЫМСКУ. 9 июля руководством компании было отправлено на место трагедии 5 комплектных самосвалов Scania 8X4 с объемом кузова 20 м3.

Работа предстояла в тяжелых условиях: стояла жара, все дороги были разрушены, не было воды, света и газа, необходимо было использовать респираторы. В течение двух недель техника Scania вывозила строительный мусор и все, что осталось от разрушенных частных домов.

В один самосвал, по словам Сергея Александрович Исковского, заведующего автопарком, начальника автотранспортного цеха ООО «Дорспецстрой», являющегося подразделением ОАО «Руда-Инвест», мог поместиться почти целый двор. Работы начинались с раннего утра и велись до позднего вечера. За девять дней было вывезено около 3200 куб. м. строительного мусора.

ДИЛЕРСКИЙ ЦЕНТР SCANIA «КРАСНОДАР-СКАН» НЕ ОСТАЛСЯ БЕЗУЧАСТНЫМ К ТРАГЕДИИ. 7 июля в 22:30 поступил звонок о помощи ТС из п. Нижней Баканки. Служба эвакуации в лице Закатей Ивана и Пантюхова Виталия отправилась на помощь. Команде Scania пришлось спасать в первую очередь людей. Вплавь они помогли доставить на сушу двоих детей, у которых утонули родители, помогли выбраться пожилой паре из дома, в котором они не могли открыть двери из-за воды.

После того как вода ушла, в течение двух суток ребята не спали: растаскивали затонувшие машины на выделенную стоянку, расчищали завалы, дорогу и помогали людям питанием и водой.

1912 г.
Первый пробный запуск военного грузовика Scania-Vabis

100 ЛЕТ МИРОТВОРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

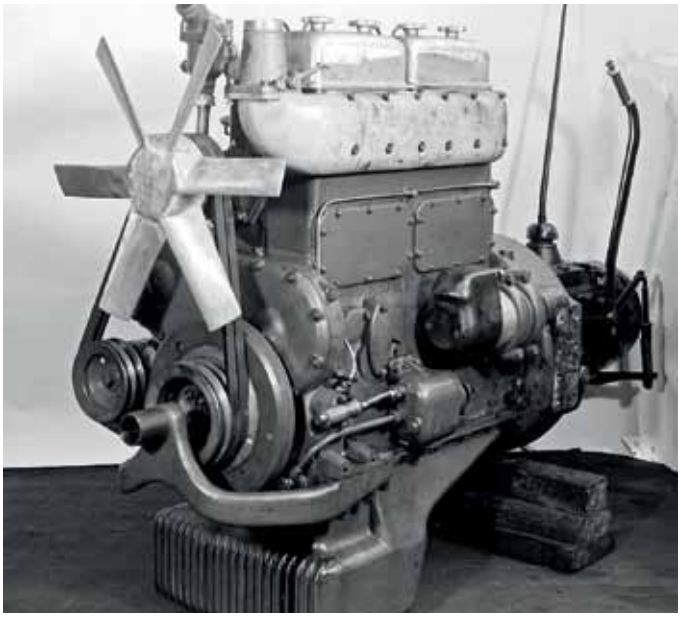
На протяжении более 100 лет Scania поставляет высокотехнологичные транспортные средства для миротворческой деятельности и оборонных действий в различных странах мира. Гибкость модульной системы продукции Scania стала огромным преимуществом для безотказной эксплуатации транспортных средств.

В АПРЕЛЕ 1912 Г. шведская армия начала испытания грузовика Scania-Vabis в жестких условиях эксплуатации. С того момента Scania поставляет транспортные средства и предоставляет услуги в миротворческих целях во многих странах мира.

Основа разработки грузовиков Scania заключается в системе модульного ассортимента компании, активно развивающейся благодаря высокому спросу на ее гражданские транспортные средства. Данная система была создана в конце 1930-х гг. С тех пор она непрерывно развивается. Эта система известна своей гибкостью и высокой способностью адаптироваться под различные условия применения, благодаря чему существенно упрощается процесс обслуживания, снабжения запасными частями и обучения персонала. В последнее время гибкость и доступность глобальной системы технического обслуживания Scania стали ее основными помощниками в миротворческой деятельности в разных странах.

1918 г.

Полноприводный седельный тягач/грузовик Scania-Vabis T3 со всеми управляемыми колесами, разработанный для шведской армии

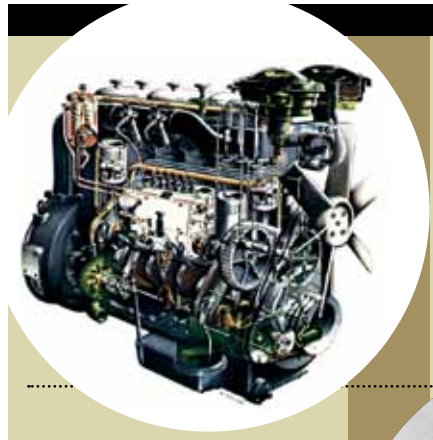


1939 г.

«Королевский» двигатель Scania-Vabis B 402, 4 цилиндра, 120 л. с.

1943 г.

Scania-Vabis m/42 SKP (БТР — бронетранспортер), используемый в качестве снегоочистителя.



1949 г.

Двигатель с системой прямого впрыска топлива Scania-Vabis

1960-е гг.

Транспортное средство Scania-Vabis m/42 SKP на службе ООН в провинции Катанга, Конго

1975 г.

Начало производства 3 500 транспортных средств SBA/SBAT 4x4 и 6x6

1989 г.

Более 600 автомобилей Scania SBAT111 6x6 на службе в Индии

2004 г.

Катер Combat Vessel 90, работающий на 16-литровом двигателе Scania V8, 800 л. с.

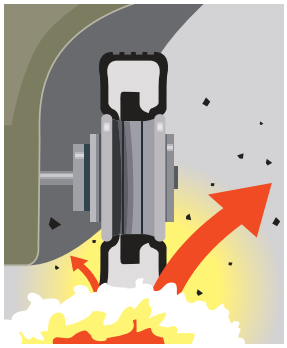
2008 г.

Тяжеловесный седельный тягач Scania R 500 6x4

Более подробная информация представлена на веб-сайте www.scania.com/media

Тягач для работы на заминированных дорогах

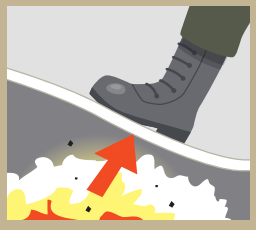
ПРЕДУСМОТРЕНА ВОЗМОЖНОСТЬ укрепления обычного грузовика с целью защиты экипажа. При столкновении грузовика с противопехотной, противотанковой миной или самодельным взрывным устройством у членов экипажа должна быть возможность покинуть грузовик, не получив ранений. Однако, подвергнувшись такому воздействию, грузовик, скорее всего, не будет подлежать последующей эксплуатации и будет разобран на запчасти для других грузовиков.



Специальные колеса
В зоне противника велика вероятность того, что пуля или осколки заденут шины. В целях обеспечения возможности передвижения после повреждения шины колеса оборудованы устройствами для работы после прокола. Для дополнительной защиты от мин устройства для работы после прокола шин имеют функцию перенаправления силы взрыва наружу.

Отклоняющая броня в надколесных дугах
В надколесных дугах и под двигателем предусмотрены бронированные пластины, обеспечивающие защиту от взрыва и отклоняющие ударную волну наружу по сторонам.

ЧТО ПРОИСХОДИТ ПРИ ДЕТОНАЦИИ...



Сила взрыва мины под поверхностью, на которой находится пол кабины, сопоставима с силой удара кувалды по листу стали.

На следующем этапе происходит деформация поверхности. Образуется выемка, которой, даже если она маленькая, достаточно для образования импульсной волны, способной раздробить ногу, если ступня касается поверхности.

На заключительном этапе грузовик разрушается. Тяжелые металлические детали ударяются друг об друга. По мощности это вторичное воздействие практически не уступает первоначальному импульсу от самой мины.

ОПАСНОСТИ

ОСКОЛКИ. Если взрыв происходит под грузовиком, детали машины разбиваются, и их разбрасывает в разные стороны.

ТРАВМЫ СПИНЫ. Из-за силы импульсной волны от взрыва происходит сдавливание позвоночника у членов экипажа. Чем сильнее импульс, тем выше риск получения неизлечимой травмы спины.

СТУПНИ И НОГИ. Импульсная волна от пола переходит на ноги. В результате этого повреждение тканей может быть настолько серьезным, что ногу может быть невозможно спасти.

ДВИЖЕНИЕ. При детонации грузовик резко подкидывает вверх и разворачивает. Членов экипажа отбрасывает назад и вперед, вследствие чего возникает риск получения боковой хлыстовой травмы.

СЛУХ. Давление, образующееся при взрыве, может вызвать серьезные и продолжительные или даже постоянные нарушения слуха.

ЗАЩИТА

КАБИНА С ЗАЩИТОЙ ОТ ОСКОЛКОВ. Бронированные пластины для защиты от мин в надколесных дугах и под двигателем также выполняют функцию защиты от осколков.

СПЕЦИАЛЬНОЕ КРЕСЛО. Отсутствует прямой механический контакт между водителем и шасси грузовика.

ИЗОЛЯЦИЯ ПОЛА. В грузовике предусмотрена изоляция, защищающая ноги членов экипажа. Устройство педали газа также позволяет избежать травм.

РЕМЕНЬ БЕЗОПАСНОСТИ, ПОДГОЛОВНИК. Ремень безопасности предотвращает резкое движение тела и головы членов экипажа.

СРЕДСТВА ЗАЩИТЫ ОРГАНОВ СЛУХА. Обычные средства защиты органов слуха могут оказаться самым простым решением.

РГ
ГРУППА КОМПАНИЙ

ПРОИЗВОДСТВО
ПОСТАВКА
ОБУЧЕНИЕ
СЕРВИС

РГ ТЕХНО

Будьте уверены
в своей коммунальной технике

www.rg-techno.ru

«Две нижние палубы были заполнены машинами и другим грузом. Было принято решение покинуть корабль, который спустя час и двадцать минут затонул».

SCANIA В МОРСКИХ ГЛУБИНАХ

Побережье Кипра с его прозрачной водой считается одним из лучших мест в мире для подводного плавания с аквалангом. Затонувший корабль, к которому легко добраться, находится сразу за городом Ларнака. Это шведское накатное судно «Зенобия», которое затонуло во время своего первого плавания 7 июня 1980 г. По имеющимся сведениям, на пароме находилось 135 грузовиков, среди которых было много совершенно новых грузовиков Scania и прицепов с грузом.

Текст: Пер Эрикссон (Per Ericsson). Фото: водолазы

Паром «Зенобия» (слева) затонул во время своего первого плавания в июне 1980 г. На корабле находилось 135 грузовиков.

ПРИ ИСПЫТАНИИ системы управления 2 июня 1980 г. на пароме «Зенобия», который принадлежал Rederi AB Nordö, крен влево составлял 1 градус и крен вправо также 1 градус. Однако впоследствии корабль продолжил крениться вправо, после чего произошел резкий крен влево и экипажу не удалось выровнять курс корабля. Спустя некоторое время крен составил 40 градусов. Когда произошла катастрофа, «Зенобия» находилась в водах южного побережья Кипра. На борту был 31 член экипажа и 121 пассажир.

Подав сигнал бедствия, члены экипажа предприняли несколько попыток выровнять корабль в открытом море. Однако их усилия не увенчались успехом. Экипаж запросил буксировку к Ларнаке, и 172-метровая «Зенобия» была поставлена на якорь за городом. В последующие дни члены экипажа делали все возможное, чтобы выровнять паром, и казалось, что им это удается. Но когда они практически выровняли корабль, неожиданно произошел резкий крен. Вода хлынула сквозь открытую дверь лоцмана сбоку парома. Наклон корабля значительно увеличился, и обвязочные цепи не смогли сдержать грузовики на верней палубе, среди которых было новые грузовые автомобили Scania серии 111 и 140. Две нижние палубы были заполнены машинами и другим грузом. Было принято решение покинуть корабль, который спустя час и двадцать минут затонул.

«ЗЕНОБИЯ» погрузилась на глубину 42 метра, накренившись на 90 градусов на левый борт. Расстояние от поверхности воды до верха корпуса составляет всего лишь 16 м.

Прошло более тридцати лет после кораблекрушения, а «Зенобия» полностью сохранилась. Благодаря исключительно чистой воде, обеспечивающей непревзойденную видимость на глубине до 40 м, были созданы все предпосылки для того, чтобы «Зенобия» стала одним из лучших мест в мире для захватывающего погружения на затонувшие судна. Поскольку корабль находится прямо над посадочной траекторией к аэропорту г. Ларнака, у авиапассажиров есть возможность мельком увидеть его под водой.

По данным компании морского страхования «Ллойдс», причиной кораблекрушения стала «потеря устойчивости», которая, вероятно, возникла в результате сбоя в работе главного компьютера, контролировавшего рулевое управление и устойчивость корабля. ●

SCANIA GRIFFIN MERLOT

G440 LA4X2HNA Griffin Space Highline Red Merlot

Весной 2012 года «Скания-Русь» представила модель Scania Griffin Merlot – седельный тягач специальной комплектации. Название представленной модели отображает цвет кабины, который используется специально для лимитированной серии и звучит как «Scania Red Merlot». Автомобиль оснащен автоматизированной коробкой передач Scania Opticruise, 13-литровым двигателем стандарта Евро 4, мощностью 440 л.с. и высокой кабиной серии G, оборудованной холодильником, кофеваркой, кондиционером и климат-контролем.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Шасси	Усиленная рама H-класса с лонжероном толщиной 9,5 мм. Межосевое расстояние – 3700 мм. Подвеска передняя: параболические рессоры 3X29. Стабилизатор на передней оси, нормальной жесткости. Подвеска задняя, пневматическая.
Двигатель	SCANIA DC13_102 440, E4: дизельный двигатель с турбонаддувом и интрекулером 6-цилиндровый рядный 13-литровый, EURO 4 (SCR). Макс. мощность: 324 кВт (440 л.с.) при 1900 мин$^{-1}$. Макс. момент: 2300 Н·м при 1000 – 1300 мин$^{-1}$
Коробка передач	SCANIA GRS905: 14-ступенчатая, включая 2-е ползучие передачи
Сцепление	Однодисковое, с защитой от перегрузки
Главная передача	Одноступенчатая, гипоидная, с блокировкой дифференциала. Передаточное отношение главной передачи 1:2,92.
Топливная система	Алюминиевый топливный бак емкостью 600 л слева. Запирающаяся крышка топливного бака. Подогреватель топлива. Топливный влагоотделитель с подогревом.
Тормозная система	EBS – электронная система управления тормозами с АБС и ПБС. Барабанные тормозные механизмы. Автоматический моторный замедлитель. Тормозные накладки задние шириной 254 мм.
Кабина	CG19H – пневмоподвеска в 4-х точках. Зеркала заднего вида с электрообогревом и электрорегулировкой. Электрические стеклоподъемники. Люк в крыше электрический. Кондиционер и климат-контроль. Автономный «сухой» отопитель кабины 4 кВт.
Электрооборудование	Две аккумуляторные батареи 24 В емкостью 225 А·ч. Генератор 100 А.
Доп. оборудование	Боковые обтекатели шасси. Седельное устройство JOST JSK37 CZ, 2”/150 мм

Максимальная эффективность автомобиля достигается с применением системы Opticruise.

Scania Opticruise — система интеллектуального переключения передач, которая способна «думать» и действовать, как высококвалифицированный, опытный водитель. Scania Opticruise предлагается как в полностью автоматической версии, так и в версии с педалью сцепления. Алгоритм переключения передач адаптируется к стилю вождения, нагрузке и профилю дороги, позволяя повысить среднюю скорость движения без увеличения расхода топлива. Переключение передач происходит быстрее и более плавно, что обеспечивает комфорт, великолепную управляемость и экономичный расход топлива.

Абакан
СаянСкан +7 (3902) 35 99 00

Барнаул
АлтайСкан +7 (3852) 55 53 60

Белгород
ООО “Аргос Скан” +7 (47241) 9 63 98

Волгоград
ООО “ТД Агат-Авто” +7 (8443) 56 31 61

Волжский
ВолгаСканЦентр +7 (8443) 56 31 61

Вологда
ВологдаСкан +7 (8172) 52 30 30

Воронеж
Сканеж +7 (4732) 60 64 64

Екатеринбург
ЕкатеринбургСкан +7 (343) 236 61 45
ООО «Предприятие «Стройкомплект» +7(343) 311 12 11

Иркутск
Эланд +7 (3952) 55 33 10

Казань
ПроминтелАвто +7 (843) 221 95 40

Калининград
Автомеханика +7 (4012) 56 5701

Кемерово
КемеровоСкан Грузовые машины +7 (3842) 554 000

Кострома
АвтоСканКострома +7 (4942) 22 03 01

Краснодар
КраснодарСкан +7 (861) 666 77 10

Красноярск
СибСканСервис +7 (391) 273 70 61

Липецк
ЛипецкКомТранс +7 (4742) 358 222

Москва
СеверСкан +7 (495) 994 08 82
СканияСервис, г. Голицыно, Минское ш. +7 (495) 787 50 01
СканияСервис, с. Балобаново, Горьковское ш. +7 (495) 737 50 07
СканЮгоВосток +7 (495) 730 38 75

Мурманск
МурманСкан +7 (8152) 55 43 41

Набережные Челны
Компания Альфа +7 (8552) 77 82 82

Нижний Новгород
АгатСканСервис +7 (831) 220 00 33
Транссервис +7 (831) 274 85 67

Новокузнецк
КемеровоСкан Грузовые машины +7 (3843) 70 50 05

Новосибирск
СибтракСкан +7 (333) 303 12 80

Омск
ОмскСкан +7(3812) 98 85 85

Оренбург
ОренбургСканСервис +7 (3532) 30 00 03

Пермь
ООО «Предприятие «Стройкомплект» + 7(342) 204 15 01

Ростов-на-Дону
ТрансАбсолют ЭкспортИмпорт +7 (863) 291 93 33

Рязань
РязаньСкан +7 (4912) 50 00 10

Самара
СамараСканСервнс +7 (846) 278 70 22

Санкт-Петербург
Петроскан, г. Сертолово +7 (812) 449 80 70
Петроскан, пос. Шушары +7 (812) 449 80 90

Саратов
Балтранс +7 (8452) 79 99 93

Сочи
Скания-Сервис +7 (8622) 25 85 93

Сургут
СканСервисСургут +7 (3462) 55 60 99

Тольятти
ИнкомЦентрСкан +7(8482) 20 24 03

Тюмень
ТюменьСкан +7 (3452) 42 60 32

Уфа
УфаАвтоСкан +7 (3472) 92 91 61

Хабаровск
ДВ Скан +7 (4212) 24 00 45

Чебоксары
Дорисс-Скан +7 (903) 358 11 39

Челябинск
ЮжныйУрал Скан +7 (351) 729 84 33

Чита
ЧитаСканСервис +7 (3022) 44 77 00

SCANIA

Тел.: +7 (495) 787 50 00
Горячая линия: 8 800 505 55 00
www.scania.ru

г. Седертелье, Швеция, 8 сентября, 15:17

НА ПУТИ К ПОБЕДЕ

Место: г. Седертелье, Швеция
Дата и время: 8 сентября 2012 г., 15:17
Автомобиль: Scania R 480
Водитель: Дмитрий Семенов, г. Волгоград
Европейский финал конкурса «Молодой водитель грузовика»

SCANIA