

ВСЕ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОТРАК

№2 2002

AUTOTRUCK



**Setra TopClass 400 –
призер
Международного
дизайнерского форума
в Ганновере**

7ая МОСКОВСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ВЫСТАВКА

7th MOSCOW INTERNATIONAL MOTOR SHOW



ПРИНИМАЕМ

ЗАЯВКИ

2 0 0 2

НА УЧАСТИЕ

21-25 АВГУСТА / AUGUST

В ВЫСТАВКЕ

Выставочный Комплекс ЗАО "Экспоцентр"
на Красной Пресне, Москва

Exhibition Complex of Expocentr
at Krasnaya Presnya, Moscow

ОРГАНИЗАТОРЫ / ORGANISERS:



ПРИ СОДЕЙСТВИИ
ASSISTED BY:



ЗАО ЭКСПОЦЕНТР

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ / SUPPORTED BY:



МИНИСТЕРСТВА ПРОМЫШЛЕННОСТИ,
НАУКИ И ТЕХНОЛОГИЙ РФ,
ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ

ITE Group Plc

105 Salusbury Road,
NW6 6RG, London, UK
Tel: +44 (0) 207 596 5224
Fax: +44 (0) 207 596 5108

E-mail: motor@ite-exhibitions.com

ITE LLC

Ул. Щепкина 42, Строеение 2а
Россия, 129110 - Москва
Тел: +7 095 935 7350
Факс: +7 095 935 7351

E-mail: motor@ite-expo.ru

www.motorshows-ite.com

О грустном

Скоро мы справим четвертую годовщину августовского кризиса

1998 года. Благодарный мы народ.

Не было ни демонстраций, ни погромов банков, ни смены власти,

как недавно в Аргентине. А ведь падение южноамериканской валюты

несравнимо с пропастью, в которой оказался тогда рубль. Мы

просто молча проглотили воровство

наших денег и поверили в очередной раз чиновникам, построившим

пирамиду ГКО, что кризис идет на пользу производителем.

Может, кто-то и выиграл от падения рубля, но перевозчики до сих пор не могут выйти на докризисный уровень, а по России возят чаще всего импортные товары. Почему мы вдруг вспомнили об этом? Да просто непонятно удивление руководителей страны, что темпы роста производства или нулевые или притянутые за уши несколько процентов. Ведь их величества ожидали бурный рост, а его почему-то и нет. Оказывается, мы в очередной раз, как и в

1985-м, 1991-м, выражаясь языком героини из фильма Э. Рязанова, «просрали» возможность помочь отечественным производителям и продолжаем кормить иностранные государства, закупая их продукцию. Что в этом случае надо сделать? Правильно! Повысить пошлины на импорт. Чисто «совдеповский» подход.

Ведь кризис — это следствие того, что отечественным производителям живется не сладко. Им можно воспользоваться для толчка производства, но только с одновременной и глобальной реструктуризацией налогового, инвестиционного, экономического и, как бы кощунственно это не звучало, политического климата страны.

Мы постоянно с экранов телевизоров слышим о том, как хорошо в стране российской жить и какой низкий подоходный налог: аж 13%. Сравнивают его с европейскими налогами, где люди платят 30 и 40% и погибают от нищеты. Мягко выражаясь, лукавят наши органы. Да, выплаты в Швеции составляют около 40% от заработной платы, только и у нас они никак не 13%. Чертову дюжину должно заплатить физическое лицо, а еще и предприятие 37%. Вот и набегает никак не меньше, чем у шведов, почти 50%.

Бухгалтерская отчетность все усложняется и усложняется. Формы отчетности меняются каждый месяц и бухгалтеры просто не успевают отслеживать изменения. Хотя нам рассказывают байки, что делается все для облегчения финансовой отчетности. Для кого это озвучивается, непонятно. Обывателю бухгалтерия по ба-

рабану, а бухгалтеры и так знают истинное положение вещей. Среди инвесторов дураков нет, чтобы на эти сказки клевать.

Мы поможем малому бизнесу, уменьшим количество лицензий и упростим регистрацию малых предприятий, обещали правительственные чины с вечным средиземноморским загаром на лице. Теперь по лицензии на междunarодные перевозки нельзя возить грузы внутри страны, как это было раньше, — получи лицензию на внутренние перевозки. А это опять взятки, унижения от чиновников, которые ничего не производят, и произвол. В итоге грузоперевозчик должен иметь две лицензии. Упростили!

Страна давно уже в мировых лидерах по бюрократизму и взяточничеству. Чем беднее страна, тем выше коррупция. Нас сколько угодно можно кормить сказками о величии и богатстве России, но для всего мира мы давно уже «банановая» республика. Мы пока можем запускать ракеты, но автомобиль мирового уровня самостоятельно не построим никогда. Скоро будет 20 лет с начала перестройки, а всерьез обсуждается вопрос, достигнем ли мы к 2010 г. уровня производства 1989 г. Я уже сейчас могу сказать, что нет, не достигнем. Только вдумайтесь! Весь мир развивается поступательно, увеличивая производство и уровень жизни, и только мы постоянно откатываемся назад. Как же надо руководить, чтобы богатейшая природными ресурсами и научным потенциалом страна деградировала? И где крайняя точка этого отката?

В номере

2/2002:

ПОДПИСКА
ЧЕРЕЗ
РОСПЕЧАТЬ И АПР
Роспечатать
Индекс 81170
АПР
Индекс 41762

.....	О грустном	1	от редакции
.....	Новости	4	новости
.....	Мысли вслух	6	закон и человек
.....	Распутица	9	закон и человек
.....	Цивилизованная сила	12	покупаем грузовик
.....	Опровержение	13	уточняем
.....	Бизнес-вэны для бизнесменов	14	легкий вес
.....	Новости	16	новости
.....	Volvo 75 лет	18	юбиляр
.....	Письма-призеры	21	нам пишут
.....	V-class	22	дегустация
.....	Американец с русским характером	28	встречи на дорогах
.....	Scania+Opticruise=Scania	32	репортаж
.....	Месячник «Чистая совесть»	37	актуально
.....	Опыт эксплуатации ЗИЛ 5301 «Бычок»	38	делимся опытом
.....	Поводырь для стальной птицы, или	42	спецтехника
.....	Кое-что об авиационных тягачах		
.....	Обреченные на спасение	46	по ту сторону
.....	Как я ремонтировал машину	50	делимся опытом
.....	MAN F2000 Evolution: год эксплуатации	54	делимся опытом
.....	Лесные бродяги	56	спорт
.....	Остеохондроз	59	медицина
.....	ЗИС-151	60	архив
.....	Ограбление по-польски	65	гоп-стоп
.....	Подписка	66	подписка
.....	Анекдоты	68	юмор

Все о
коммерческих
автомобилях

АВТОТРАК



Учредитель:
ООО фирма «Таис»

Главный редактор: Дмитрий Жигульский
Коммерческий директор: Феликс Бекерман
Обозреватели: Дмитрий Зленко
Александр Новиков
Александр Евдокимов
Корреспонденты: Андрей Дмитриев
Кирилл Константинов
Дизайнер: Инна Валентик
Распространение: Наталья Шенауэр
Реклама: Лариса Золотова

Адрес редакции: Химки, ул. Московская,
д. 21, комната 424
Адрес для писем: 119633 Москва, а/я 117,
«Автотрак»

E-mail: Autotrak@rol.ru
Телефон/факс: 749-4550
Телефон: (095) 796-8384
Телефакс: (095) 732-6460
Рекламный отдел: (095) 755-0342
Распространение: (095) 755-0342
Оптовые распространители:
«ДМ-Пресс» 231-1224
«Медиа группа Логос» 974-2131
ООО «Агентство ОДА» 974-2132
Изд-во «КОЛЕСО» 286-3518
Изд-во «Алфамер Паблсинг»,
Санкт-Петербург, (812) 275-3327
Межрегиональный профессиональный
Союз водителей-профессионалов
283-0854
«ОРЕХ», Москва, Дмитровское шоссе,
159г, тел.: 239-1551
«Азбука», Челябинск, (3512) 33-4883
«Наводов и К», Ярославль, Рыбинск
(0855) 26-3530

Журнал зарегистрирован в Комитете РФ
по печати: свидетельство №77-3368 от
10.05.2000
Тираж: 9000 экз.

Перепечатка материалов,
представленных в журнале «Автотрак»,
допускается только с разрешения редакции.
Журнал не несет ответственности
за содержание рекламных объявлений.



■ В Мурманске строят самый длинный мост в Заполярье



В Мурманске в рамках строительства моста через Кольский залив смонтирован первый мостовой пролет массой 900 т. Этот мост будет самым длинным за Полярным кругом. Его протяженность превысит 1600 м.

Новый мост соединит восточный и западный берега Кольского залива – сократится путь между Мурманском и городами Печенга, Никель, Заполярный, а также с ближайшими соседями Мурманской области: Финляндией, Швецией и Норвегией.

Мост уникален и по трудности строительства: ненадежное дно залива, из-за чего пришлось делать массивные опоры моста, которые забивали в грунт на глубину до 80 м, плюс постоянные отливы – приливы, уровень воды в заливе поднимается и опускается в сутки на 4 м.

Мост крайне необходим Мурманску. Старый, возведенный после войны, уже не справляется с транспортным потоком. Объездной дороги на другую сторону залива нет. Новый мост должны сдать в 2003 г.

■ Уругвай приобретет российские автомобили



Федеральное государственное унитарное предприятие «Рособоронэкспорт» и минобороны Уругвая подписали контракт о поставке уругвайским военным автомобилями российского производства на сумму \$10 млн. Контракт подписан в ходе проходящей в Чили международной авиационно-космической выставки «ФИДАЕ-2002», сообщает пресс-центр АЗ «Урал». Предполагается, что 400 автомашин будут поставлены в Монтевидео в октябре 2002 г. Большую часть из них составят грузовики «Урал» и джипы Ульяновского автозавода, а также павловские автобусы.

Впервые грузовики российского производства появились на берегах Ла-Платы в начале 1990-х гг. В 2001 г. уругвайцы закупили через «Рособоронэкспорт» 36 новых уральских автомобилей. Подписанный контракт посол России в Уругвае Ян Бурляй назвал «своего рода прорывом в области торгового и экономического сотрудничества между двумя странами».

Уральский автомобильный завод был создан в ноябре 1941 г. В 2001 г. предприятие ОАО «Автомобильный завод «Урал» вошло в состав крупнейшего российского автохолдинга «РусПромАвто». Предприятие специализируется на выпуске полноприводных грузовых автомобилей высокой проходимости, предназначенных для работы в трудных климатических условиях и условиях бездорожья. Объем производства «уралов» в 2001 г. вырос в 1,7 раза по сравнению с 2000 г. и составил 10 тыс. 10 штук. Доля автомобилей в экспортном исполнении увеличилась соответственно в 3,6 раза и составила 26% от общего выпуска.

■ Мобильное подразделение



Управление ГИБДД Москвы создало новое мобильное подразделение – специальный «мотовзвод», который займется регулировкой движения и ликвидацией пробок и заторов на центральных улицах Москвы. Причем первые сотрудники ГИБДД на мотоциклах появятся в столице уже совсем скоро, сообщает РИА «Новости» со ссылкой на замначальника ГИБДД Москвы Сергея Приданова.

В настоящее время, при содействии мэрии города, уже закуплены 136 специальных мотоциклов «Иж», разработанных специально для этих целей. Мотоциклы оснащаются двухцилиндровым двухтактным двигателем мощностью 24,5 лошадиных сил и оборудованы специальными световыми сигналами и сиреной. Небольшие размеры мотоциклов позволят сотрудникам ГИБДД без особых проблем добираться в центр любого затора.

Как ожидается, московские мотоциклисты будут дежурить на некоторых участках Садового кольца, на Тверской улице, Новом Арбате и других важных магистралях столицы.

■ Налогообложение

Правительство России намерено упростить налогообложение предприятий малого бизнеса, сообщил премьер Михаил Касьянов.

Как отметил премьер, «развитие малого бизнеса сегодня – один из приоритетов экономической политики Правительства России». Касьянов считает, что потенциал малого бизнеса огромен, а сегодня он приносит в бюджеты всех уровней лишь 10 млрд. рублей.

Признав, что «малый бизнес душит нынешняя система налогообложения», премьер сообщил, что, в частности, предполагается отменить взимание с малых предприятий единого социального налога. Остальные четыре налога – налог на прибыль, НДС, налог с продаж и налог на имущество, – по словам премьера, должны быть объединены, «и ставка этого налога должна быть предельно низкой». «Сегодня мы рассматриваем вопрос о 10-процентном налоге на малые предприятия», – сказал Касьянов. Однако, по его словам, «хотелось, чтобы налог был 5 – 7%». При этом правительство готовит окончательное обоснование всех расчетов по налогу с малых предприятий, чтобы не допустить серьезных ошибок. Глава кабинета отметил, что новый налог будет отличаться от нынешнего налога на вмененный доход. Премьер выразил уверенность, что необходимые поправки в Налоговый кодекс, направленные на упрощение налогообложения малых предприятий, депутаты Госдумы примут уже на весенней сессии.



■ Правительство России рассмотрело концепцию развития российской автомобильной промышленности

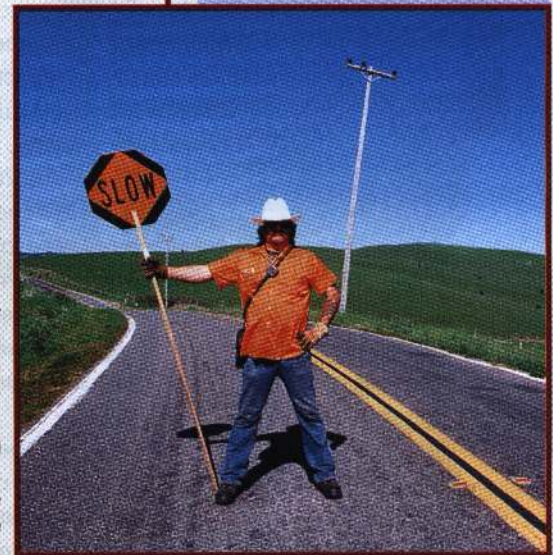
В ней, в частности, предусматривается введение повышенных пошлин на легковые иномарки старше 7 лет, на грузовики и автобусы старше 8 лет. При этом предполагается снизить ввозные таможенные пошлины на импортное технологическое оборудование. Намереваются чиновники ввести в России международные нормы выброса вредных веществ.

При этом предусматривается, что к 2005 г. общее количество легковых автомобилей в России вырастет до 23 – 25 млн., а к 2010 г. составит около 33 млн. против нынешних 21,8 млн. В правительстве рассчитывают, что к 2010 г. отечественные автопромышленники смогут обеспечить 75% этого спроса.

Оптимизм чиновников тем более удивителен, что в ведомствах отдают отчет в том, что «при существующей архаичности технологических циклов и недостатке квалифицированных кадров невозможно надеяться на значительный рост и конкурентоспособность отечественного автотранспорта». Аргументы, приводимые авторами в пользу отечественного производителя, также носят сугубо эмоциональный характер: «Отечественные автомобили более иных приспособлены к российским условиям».

Между тем это, пожалуй, единственное, чем могут похвастаться российские автопроизводители. Как отмечают «Известия», наши автомобильные беды не только в отвратительном качестве техники, но и в плохом менеджменте, низкой производительности труда (в 2 – 3 раза ниже, чем за рубежом). Заводы, не находя спроса, работают хорошо если в половину мощностей: «КамАЗ» и «ЗИЛ» загружены менее чем на 40%, «Ижмаш» и «ТатАЗ» – на 10 – 20% мощности, а «Москвич» вообще остановлен.

При этом Россия остается одним из самых заманчивых рынков сбыта автомобилей. Среднегодовой прирост его за последние 5 лет составляет 5 – 8%, на Западе – всего 2 – 3%. Зарубежные производители это прекрасно понимают, и одним из перспективных направлений видят организационную поддержку у нас в стране. Подобные проекты существуют и реализуются у американских Ford и General Motors, а также чешской Skoda. Вынашивает такие планы Land Rover. На этом фоне довольно сложно надеяться, что отечественный автопром увеличит свою долю хотя бы на 5%, предусмотренных концепцией его развития.



МЫСЛИ ВСЛУХ

Алексей Кочетов

В прошлом месяце по Центральному телевидению была озвучена мысль Правительства РФ увеличить ставки налога с владельца транспортных средств. Прозвучавшие в прямом эфире суммы налога ввергли в панику владельцев грузовых машин. 100 рублей с лошадиной силы! Так что же на самом деле замышляет правительство, какие козни нам готовит ?

Налоги

До настоящего времени ставка налога с владельца транспортного средства на уровне РФ урегулирована никак не была. В Законе о дорожных фондах были указаны ставки налога с владельца т/с, в частности грузовые автомобили с мощностью до 100 л.с. – 2 руб. с лошади, свыше 100 и до 150 – 4 руб., от 150 до 200 – 4 руб. 80 коп., от 200 до 250 – 5 руб. 20 коп., свыше 250 л.с. – 7 руб. 15 коп. Однако в том же законе было указано, что увеличение или уменьшение ставок налога относительно приведенных выше осуществляется законами субъектов РФ.

То есть установление конкретных ставок налога было полностью отдано на откуп местным законодателям. И они развернулись на славу. Для примера: в Москве за машину с мощностью двигателя свыше 250 л.с. надо платить 21 руб. за лошадь, в Московской области соответственно 45 руб., в Костроме – 66 руб.

Данная ситуация, по всей видимости, не очень устраивала руководство нашей страны, и в Государственную думу был внесен проект федерального закона о внесе-

нии дополнений и изменений в Налоговый кодекс РФ.

Данный закон подразумевает, что Государственной думой РФ будут установлены максимальные ставки налога с владельцев транспортных средств (теперь он будет называться транспортный налог), превысить которые ни один субъект Федерации не сможет. Снизить ставку налога в своем регионе – пожалуйста, а превысить – ни-ни.

Предлагаем вашему вниманию размеры ставок транспортного налога в том виде, в котором они поступили в Государственную думу. Мы сознательно опускаем ставки транспортного налога для мотоциклов, самолетов, теплоходов и т.д., остановимся на легковых и грузовых машинах.

Автомобили легковые с мощностью двигателя	Предельная налоговая ставка в руб.
До 100 л.с. включительно	10
Свыше 100 л.с. до 150 л.с. включительно	20
Свыше 150 л.с. до 200 л.с. включительно	30
Свыше 200 л.с. до 250 л.с. включительно	50
Свыше 250 л.с.	100

Грузовые автомобили с мощностью двигателя	Предельная налоговая ставка в руб.
До 100 л.с. включительно	15
Свыше 100 л.с. до 150 л.с. включительно	25
Свыше 150 л.с. до 200 л.с. включительно	30
Свыше 200 л.с. до 250 л.с. включительно	40
Свыше 250 л.с.	50

По всей видимости, в кратчайшие сроки данный закон будет принят и начнет действовать с 1 января 2003 г. С Новым годом, владельцы мощных грузовиков, заранее копите денежки.

Теперь бы еще, как-нибудь, налоговики с «Росавтодором» нашли общий язык, а то Налоговая деньги дерет в дорожные фонды за целый год, а «Росавтодор» (да и все кому не лень) каждую весну дороги на пару месяцев закрывает, работать не дает.

Придешь в Налоговую и скажешь, что дорожный налог хочешь заплатить исходя из 10 месяцев работы, на тебя как на дурака посмотрят. Придешь в «Росавтодор», скажешь, дайте мне пропуск на распутицу, я налоги плачу, тебя тоже пошлют, сами знаете куда. Не-разбериха!

Обещания

В Государственную думу представлен проект закона, направленный на облегчение жизни налогоплательщиков, частных предпринимателей и малых предприятий. В настоящее время примерно на 60% российский бюджет наполняет десяток крупных корпораций, на долю малого бизнеса приходится менее 5% бюджетных поступлений. Хотя в развитых странах дело обстоит с точностью наоборот. Налоговая реформа, о которой с 1998 г. твердили чиновники и законодатели, дискредитировала себя полностью. Количество нало-

гов, собираемых с предпринимателей, возросло, отчетность усложнилась до предела. Как результат – более 70% грузоперевозчиков работают в черном секторе. Такое же положение вещей и с предпринимателями других сфер деятельности. Озвученный Путиным проект нового закона вселяет некоторые надежды. Для предпринимателей и малых предприятий, штат которых не превышает 20 человек, будут действовать две системы налогообложения, на выбор. Вмененный налог, с заранее твердо установленной ставкой, заменяющий всю совокупность налогов. Либо предприниматель платит 20% с прибыли и 14% с фонда заработной платы. И все, никаких НДС, НСП, ЕСН. Соответственно до предела должна упроститься форма отчетности. Учитывая, что данная инициатива исходит от Президента, я думаю, данный закон будет принят в кратчайшие сроки.

Ограничения

Постановлением Правительства Москвы №219 ПП от 26 марта 2002 г. внесены изменения в постановление Правительства Москвы от 28.12.93 №1177 «Об ограничении движения автотранспорта в центральной части города в дневное время».

За этими сухими фразами скрывается следующее. Канул в Лету последний вид платных пропусков, введенных в Москве мэром столицы Лужковым. Теперь наряду с пропусками в МОЖД пропуска в Садовое кольцо (цифра 0 на пропуске) и на Садовое кольцо (цифра 1 на пропуске) выдаются бесплатно. До последнего времени стоимость годового пропуска для въезда грузовика в Садовое кольцо составляла 5000 руб., за разовый пропуск 1500 руб.

Отмена платных пропусков в Садовое кольцо – заслуга профсоюза водителей. С момента создания в 1998 г. эта организация ставила пе-

ред собой цель отменить всевозможные незаконные поборы с граждан, осуществляющих перевозки грузов.

В 2000 г. по жалобе профсоюза была отменена оплата за пропуска в МОЖД. В этом году по жалобе профсоюза отменили плату за пропуска в Садовое и на Садовое кольцо.

Цинизм ситуации, на мой взгляд, заключается в следующем. Изменения, вносимые Правительством Москвы в ранее изданные постановления (по поводу пропусков в МОЖД и Садовое кольцо), имеют следующую формулировку: «В целях приведения нормативно-правовых актов Правительства Москвы в соответствие с федеральным законодательством». Иными словами, Московское правительство признает, что действовало в отношении российских граждан абсолютно незаконно. Одно из двух: либо в мэрии нет ни одного путевого юриста, либо на российские законы мэрии Москвы наплевать. Я думаю, скорее, второе. С 1993 г., т.е. 9 лет (!!!), мэрия незаконно обирала владельцев грузовиков, которые работают в этом городе и для этого города, обирала на огромные деньги, и на тебе: «В целях приведения нормативно-правовых актов Правительства Москвы...».

В нормальной стране мэр бы сразу подал в отставку или, в крайнем случае, прелюдно извинился и создал бы специальный фонд для возврата гражданам незаконно полученных средств. А средства-то были немаленькие – до дефолта годовой пропуск в Садовое стоил почти \$700.

Так нет, НЕ ДОЖДЕТЕСЬ!

Господа, кто хочет вернуть свои деньги назад, профсоюз окажет вам в этом всемерную помощь, вплоть до представления ваших интересов в суде. БЕСПЛАТНО.

Законы

В апреле Государственная дума приняла в третьем чтении, а Свет Федерации одобрил Закон об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Аналогичный закон был внесен на рассмотрение Совнаркома аж в 1924 г. К закону



возвращались на рубеже 60 – 70 гг., когда повсеместно по Европе принимались аналогичные законы. Принятый Думой закон предполагает обязательное страхование всех транспортных средств, участвующих в дорожном движении. Размер выплат в случае ДТП будет составлять до 300 000 руб., из них до 140 000 руб. – за причиненный материальный ущерб, до 160 000 руб. – за ущерб здоровью. Стоимость страховки будет устанавливаться Правительством РФ и предусматривать понижающие и повышающие коэффициенты в зависимости от возраста, стажа вождения, аварийности, а также региона, в котором зарегистрировано т/с. По прогнозам специалистов

страховка в Москве будет стоить порядка 1800 руб.

Учитывая, что в настоящее время в России зарегистрированы более 30 млн. транспортных средств, не известно, как будут справляться страховые компании с таким наплывом клиентов – ведь на рынок обязательного страхования будут допущены только страховые компании, отвечающие ряду требований (более 2 лет работы на рынке страховых услуг, наличие представительств в более чем половине субъектов РФ и т.д.). А как быть с мошенничеством на рынке страховок, которое, безусловно, начнет процветать со следующего года. Нет, я думаю, наши страховые компании к этому не готовы.

Действительность

Приказом Минтранса РФ с 25.03.2002 г. по 15.05.2002 г. ограничено движение грузовых автомашин по федеральным дорогам РФ. Специальные пропуска выдаются «Росавтодором» на т/с, перевозящие продукты питания, лекарственные препараты, ГСМ, почту, а также грузы по линии МЧС, при обосновании перевозчиками необходимости безотлагательного проезда транспортного средства. Вслед за Минтрансом чиновники городов и областей потянулись к весенней кормушке, вводя всевозможные пропуска и ограничения. Губернатор МО Громов с 28.03.2002 г. ввел ограничение на движение т/с разрешенной максимальной массой более 6 т по дорогам области. Хоть пропуска по МО выдавались бесплатно, получить их в законном порядке было фактически невозможно, зато торговали ими налево и направо. В начале распутицы цена пропуска составляла 1000 руб., к середине апреля упала до 500 руб.

Учитывая, что подобного рода ограничения на перевозку грузов, а также использование личного автомобильного транспорта для коммерческих перевозок грузов нарушают, как минимум, 6 статей Конституции, не считая федеральных законов, профсоюз водителей подал жалобы в Генеральную Прокуратуру РФ о признании приказа Минтранса №10, а также постановления губернатора МО №58 незаконными с момента своего издания.

Если жалобы будут удовлетворены, будет создан прецедент, который помешает нерадивым чиновникам впредь, каждую весну, вводить различные пропуска и ограничения для грузовиков.

Контактный телефон 283-0854 с 12 до 21, Алексей Кочетов.

– СКОЛЬКО СТОЯТ ПРОПУСКА В МОЖД?



– НИСКОЛЬКО!

(095) 283-0854
Профсоюз водителей

Распутица

Весна, «дорожник» торжествуя, поставил у дороги знак.
Гаишник деньги тут почуя, стоит под знаком как...

Весна самое прекрасное время года. Природа пробуждается от зимней спячки. Сквозь землю, на которой еще неделю назад лежал снег, уже пробивается молодая трава. На деревьях набухают почки. Выходишь с утра на улицу, и только по тому, как пахнет воздух, можно с полной уверенностью заявить: пришла весна. А женщины! Прекрасная половина человечества как по мановению волшебной палочки сменила зимние одежды, скрывающие их достоинства, на более откровенные наряды. Мужчины выворачивают себе шеи, провожая взглядом дефилирующих по улицам дам. Весна – самое прекрасное время года!

Однако водители грузовиков весну не любят. Да оно и понятно. Весной чиновники разных уровней и мастей вводят различные пропуска для движения грузовиков по городам и весям России-матушки.

Минтранс РФ вводит ограничения движения по федеральным трассам. Дорожные управления областей вводят ограничения движения по местным дорогам. Мэры и руководители администраций городов вводят ограничения для движения по городам.

Городов и областей у нас много. На всех их никаких пропусков не напасешься.

Кроме того, пропуска бывают платные и бесплатные. Бесплатно выдаются пропуска на федеральные и местные дороги. Пропуска для проезда по городам, как правило, платные и стоят приличных денег. Таким вот способом нерадивые чиновники пополняют местный бюджет за счет нас с вами. Пополняют в нарушение федеральных законов, в нарушение Конституции.

Можно ли с этим бороться? Можно и нужно.

Для примера, в 1998 году в Московской области было 9 городов, за въезд в которые в весенний период надо было платить деньги. В 2001-м таких городов осталось всего 2 – Королев и Мытищи. В 2002 году только в Мытищах были введены платные пропуска, да и то продержались они всего 2 недели и тоже были отменены. Я уверен, в следующем году в Московской области не будет ни одного города, за въезд в который надо будет платить.

Почему так? Неужели чиновники добровольно отказались от весенней кормушки, приносящей неплохие деньги

(в среднем 2 месяца распутицы приносили подмосковным городам не менее 30 000 долларов). Нет. Их заставили это сделать.

Заразная система платных пропусков расплодится по всей стране.

В 2001 году нами была получена информация, что платные пропуска введены в Костроме. Мэр города, господин Коробов Б.К., хорошо подумал и решил, что каждая машина, въезжающая в город, должна платить. За двадцатитонник брали 840 рублей. Один водитель привез костромской пропуск, и по нашей жалобе постановление мэра города было признано незаконным.

В этом году в Костроме снова ввели платные пропуска. За двадцатитонник берут 500 рублей. Отменим и в этот раз. Не вопрос. Думаю, больше платных пропусков в Костроме не будет. Я почти в этом уверен.

Однако кроме Костромы в России-матушке немало городов, где всякие мэры спят и видят, когда придет весна и можно будет обезжирить водительскую братию, впарив им по 20 – 30 долларов бумажки под названием «пропуск».

Самое интересное, что поставить нерадивых чиновников на место может даже и ребенок.

Что для этого надо?

В этом номере журнала «Автотрак» мы публикуем образец заявления, переписав которое и направив по почте в прокуратуру своего города, ЛЮБОЙ водитель сможет сказать: «Я отменил платные пропуска в НАШ город, я поставил на место нашего зарвавшегося мэра». И это будет правильно. Хотя мэров много, но НАС еще больше. И когда мы перестанем бояться, будем отстаивать свое ЗАКОННОЕ право таскать грузы по нашей стране безо всяких там пропусков, когда мы задумаемся, а с какого перепуга я должен заплатить кому-то там деньги, чтобы привезти в тот город груз, нужный не мне, а людям, живущим в этом городе, когда постановления или распоряжения чиновников перестанут быть для нас истиной в последней инстанции, я думаю, жить нам станет намного легче. Не сразу. Со временем. Но приблизить это время можем только мы, все вместе.

В Прокуратуру г. Разруха
От Иванова Ивана Ивановича,
проживающего: ул. Ленина, 12 – 22

Постановлением мэра (главой администрации) города Разруха № _____ установлено ограничение движения грузового транспорта по дорогам города в весенний период 2002 года.

Движение грузового транспорта в период ограничения возможно только при наличии специальных пропусков. Стоимость пропуска составляет от 100 до 500 рублей.

Считаю данное Постановление мэра г. Разруха противоречащим действующему законодательству, изданным с превышением должностных полномочий и подлежащим отмене по следующим причинам.

Оплата за получение специального пропуска является обязательным взносом, взимаемым с организаций и физических лиц, уплата которого является одним из условий совершения в отношении плательщика юридически значимого действия со стороны органа исполнительной власти, в данном случае предоставления права на въезд и движение в г. Разруха. Также ставка оплаты, порядок ее дифференциации, зачисление в местный бюджет, установленный в данном случае разрешительный порядок въезда грузового транспорта в пределы г. Разруха, административная ответственность за его нарушение как принудительное средство обеспечения обязательности уплаты данного сбора позволяют сделать однозначный вывод о введении мэром г. Разруха сбора, не предусмотренного ФЗ «Об основах налоговой системы в Российской Федерации», Налоговым Кодексом РФ.

В данном случае мэр г. Разруха вышел за пределы своей компетенции. В соответствии с Конституцией РФ, установление общих принципов налогообложения и сборов в РФ находится в совместном ведении Российской Федерации и ее субъектов (ст. 72 ч.1 п. «и»), система налогов, взимаемых в Федеральный бюджет, и общие принципы налогообложения и сборов в РФ устанавливаются федеральным законом (ст. 75 ч.3). Таким законом в настоящее время является ФЗ «Об основах налоговой системы в РФ» с соответствующими изменениями и дополнениями, а также Налоговый кодекс РФ. В силу ст. 76 п.2 Конституции РФ законы субъектов РФ по вопросу налогообложения, являющегося предметом совместного ведения, должны приниматься в соответствии с федеральными законами. Данные положения Конституции РФ развивают принцип единства экономического пространства в РФ (ст. 8 ч.1), недопустимости установления таможенных границ, пошлин, сборов, каких-либо препятствий для свободного перемещения товаров, услуг, финансовых средств (ст.74 ч.1), причем данные ограничения могут вводиться исключительно в соответствии с Федеральным законом (ст.74 ч.2). Применительно к установлению налогов и сборов органами государственной власти субъектов РФ, то оно должно осуществляться в соответствии с имеющей прямое действие Конституцией РФ и с общими принципами налогообложения и сборов, содержащимися в вышеуказанных федеральных законах.

Конституция Российской Федерации исключает возможность установления налогов и сборов органами исполнительной власти. Установив данный сбор, мэр г. Разруха вышел за пределы своих полномочий и в нарушение ст. 57 Конституции Российской Федерации вмешался в сферу деятельности законодателя.

Данный сбор создает препятствие для перемещения услуг (в данном случае услуг по автомобильным грузоперевозкам) в пределах единого экономического пространства РФ. Также данный сбор вводит ограничение конституционного права на свободное использование своего имущества для предпринимательской и иной не запрещенной законом экономической деятельности (ст. 34 ч.1 Конституции РФ), а именно, ставит в зависимость реализацию данного конституционного права от оплаты суммы от 100 до 500 руб.

Кроме того, ч.3 ст. 55 Конституции РФ устанавливает, что права и свободы человека и гражданина могут быть ограничены Федеральным законом только в той мере, в какой это необходимо в целях защиты основ Конституционного строя, нравственности, здоровья, прав и законных интересов других лиц, обеспечения обороны страны и безопасности государства. Однако несмотря на то, что Постановление мэра г. Разруха № _____ напрямую ограничивает права граждан, частных предпринимателей и юридических лиц, оно не является Федеральным законом, а принято органом исполнительной власти.

Принимая во внимание, что Постановление мэра г. Разруха № _____ противоречит ч.1 ст. 8; ч. 1 ст. 34; ч.3 ст.55; ст. 57; ч. 1 ст. 72; ст. 74 Конституции РФ, противоречит ч. 2 ст. 18 ФЗ «Об основах налоговой системы в Российской Федерации» от 27 декабря 1991 г., противоречит ст. ст. 3, 4, 6 Налогового кодекса РФ,

ПРОШУ:

Вынести прокурорский протест на Постановление мэра г. Разруха № _____ как на не соответствующее Конституции РФ, ФЗ «Об основах налоговой системы в Российской Федерации», Налоговому кодексу РФ.

О принятых мерах сообщить по адресу: г. Разруха, ул. Ленина 12 – 22, Иванову И.И.

« _____ » _____ 2002 г.

Иванов И.И.

Итак, если в вашем городе нынешней весной вводились платные пропуска, перепишите жалобу, изменив только фрагменты. Зайдите на близлежащую почту и заказным письмом с уведомлением о вручении направьте в прокуратуру города. Через месяц-полтора вы получите ответ, где, скорее всего, будет сказано, что ваши требования обоснованы и прокуратурой приняты меры. Хотя могут и отказать на каких-нибудь надуманных основаниях. В любом случае ответы, полученные вами из прокуратуры, направляйте в редакцию нашего журнала. Мы обязательно доведем до сведения наших читателей имена и фамилии тех, кто внес свой вклад в дело искоренения заразной системы платных пропусков в России.

К ЛЮБЫМ ВЕРШИНАМ С НОВЫМ *Premium*



**Новые, наиболее выгодные условия продаж
автомобиля *RENAULT PREMIUM***

За подробной информацией обращайтесь
в Представительство RENAULT V.I.:

125315, Москва, Ленинградский пр-т, д. 72, корп. 4, оф. 103

Тел.: (095) 721-1284, 721-1297; факс: (095) 721-1285



RENAULT

**Дмитрий
Зленко**

ЦИВИЛИЗОВАННАЯ СИЛА

Для любой семьи покупка автомобиля – это праздник. Покупка грузового авто – праздник вдвойне, поскольку большегруз это не просто средство передвижения, это средство зарабатывания денег. Это, если хотите, кормилец семьи.

Поэтому выбирая продавца грузовика, нужно быть предельно здравомыслящим и помнить народную мудрость: «Скупой платит дважды». Безусловно, можно купить относительно недорогой автомобиль у какого-нибудь «серого» дилера, который, потирая ручки, только и ждет момента, когда вас можно объегорить. К тому же грузовую технику, как правило, продают в местах, всем своим видом напоминающих

свалку, – грязь по колено, жирные крысы... Вероятность того, что вам «втюхают» полумертвый грузовик, высока донельзя.

Не так давно была совершена революция на рынке торговли грузовой техникой. Компания «Автомир» открыла салон продажи грузовиков «Автосила». Революционность заключается в том, что вся предпродажная подготовка и гарантийное обслуживание автомобилей происходят по той же схеме, что на рынке легковушек, – богатый выбор автомобилей, гарантийный сервис, возможность покупки грузовика в кредит...

Удобно также и то, что в «Автосиле» действует принцип одного окна. Иными словами, если вы надумали расплатиться долларами, то вам не надо думать, где бы их обменять на рубли... Оформле-

ние и прочие действия, связанные с покупкой машины, также производятся не отходя от кассы.

Немаловажным является и то, что «Автосила» имеет свой сервис, оборудованный современными средствами диагностики. Причем годовая гарантия на автомобиль не завода-изготовителя, а лично «Автосилы».

Удобное месторасположение (31 км МКАД), охраняемая автостоянка, гостиница, бар, в котором можно обмыть приобретение «кормильца»...

Помимо прочего, по заказу клиента грузовик комплектуют различными дополнительными «прибабахами»: сигнализацией, центральным замком, электро-стеклоподъемниками...

Люди хотят покупать грузовую технику цивилизованно.

Похоже, и Россия дожидается до того момента, когда рынок продажи грузовиков вдохнул глоток цивилизации...

Опровержение

В «Автотраке» №6 за прошлый год мы опубликовали материал о техническом семинаре, проведенном компанией CATERPILLAR и холдингом «РусАвтоПром». После публикации этого материала в редакцию пришло письмо от фирмы «КОРА» с опровержением некоторых фактов, указанных в статье. Помещаем здесь полный текст этого письма.

В шестом номере журнала «Автотрак» за 2001 год была опубликована статья о семинаре, который совместно с автобусным холдингом «РусАвтоПром» провело московское представительство компании CATERPILLAR.

В ходе конференции технические специалисты «ЛиАЗа» и CATERPILLAR поделились опытом эксплуатации автобуса ЛиАЗ-5256 с двигателем CAT-3116. Большая работа была проделана техническими службами «ЛиАЗа» и CATERPILLAR по адаптации двигателя CAT-3116 к российским условиям эксплуатации. Но в одном абзаце, в котором говорится, что «были решены проблемы с приводом, вызванные некачественными приводными тросами Морзе». Ситуация, как говорится, описана с точностью до наоборот. Конечно, такая информация негативно сказывается на репутации официального дистрибьютера MORSE TELEFLEX фирмы «КОРА» (Набережные Челны).

Чтобы читателю стала понятна ситуация, попробуем разобраться,

что же все-таки произошло с приводными тросами управления подачей топлива на двигателе CAT-3116.

Как известно, на автобусе ЛиАЗ-5256 устанавливается комбинированный привод управления регулятором числа оборотов двигателя и остановки, состоящий из системы рычагов, механических тяг, направляющих роликов и управляющего тросика. Вполне подходящая для отечественных двигателей, эта система не подходила для сложного, прецизионно работающего двигателя CAT-3116. Штатный привод акселератора из-за повышенного трения, большого суммарного люфта и податливости приводил к тому, что двигатель работал не в полном диапазоне числа оборотов коленчатого вала, недобор оборотов составлял 700...400 об/мин. Нарастание и падение оборотов происходили неравномерно. Такая работа штатного привода не позволяла полностью использовать потенциал двигателя, что сказывалось на ходовых качествах автобуса, уменьшался срок службы двигателя. При этом возрастали усилия на рычаге переключения передач, по-

вышался износ сцепления и уменьшался срок службы моторного масла.

От всех вышеперечисленных недостатков позволил избавиться тросовый привод управления топливным насосом высокого давления фирмы MORSE TELEFLEX. Фирма «КОРА» выполнила опытную установку этого привода на автобусе с двигателем CAT-3116. По сравнению со штатным приводом трудоемкость установки снизилась в несколько раз. Проведенные испытания показали, что применение тросового привода фирмы MORSE TELEFLEX снимает все проблемы по управлению двигателем.

Начиная с 2002 года Ликинский автобусный завод планирует устанавливать на все новые автобусы тросовый привод управления ТНВД фирмы MORSE, поставляемый ООО «КОРА».

К сожалению, тросовый привод MORSE устанавливается только на новые автобусы, выпускаемые Ликинским заводом. На автобусах с двигателем CATERPILLAR, находящихся в эксплуатации, по-прежнему стоит комбинированный привод со всеми присущими ему недостатками.

Поправка

В журнале «Автотрак» №1 за 2002 год в материале «МАЗ в шубе» были допущены неточности. Создателем автобуса «МАЗ 103-075 АРКТИКА» является Государственное предприятие «Минский автомобильный завод», филиал «АМАЗ». Основным инициатором создания такого автобуса является фирма «Яровит». Она же с 2001 года является эксклюзивным дилером по поставкам автобусов «МАЗ» в северном исполнении. Компания «Яровит» известна своими спортивными победами на полноприводных автомобилях под маркой «МАЗ-Яровит». Автор приносит свои извинения компаниям «МАЗ» и «Яровит» за допущенные неточности.

БИЗНЕС-ВЭНЫ ДЛЯ МЕНОВ

Микроавтобусы бизнес-класса – особая каста автомобилей. Они не только служат «лицом» фирмы, подчеркивая деловой успех и респектабельность своих владельцев. Такие машины позволяют вести дела, не сходя, что называется, с колес: проводить переговоры, работать с документами или отдыхать в дороге и т.д. Причем коммерческий микроавтобус, как основа такого «кабинета на колесах», выигрышней, чем, скажем, лимузин. Мини-вэн намного просторней, вместительней и удобней для посадки/высадки. Кроме этого, он изначально создан для грузовых перевозок и поэтому имеет большой запас прочности. На Западе подобные машины пользуются большим спросом. Растет такой спрос и в России, где недавно начали предлагаться микроавтобусы Caravelle и Multivan в бизнес-исполнении.



В нашей стране пассажирские Caravelle и Multivan хорошо известны. Конструктивно эти машины представляют собой модель Volkswagen Transporter T4 полной массой до 2,75 тонны. Однако от данного утилитарного автомобиля их отличают улучшенная отделка, расширенная комплектация и слегка измененный дизайн кузова. Модель Caravelle выступает как микроавтобус, а Multivan – в основном как семейная машина для выездов на природу. И вот теперь в России появились новые модификации этих автомобилей – Multivan Generation и Caravelle Business.

Первый автомобиль вмещает в себя семерых седоков, причем задний трехместный диван легко раскладывается в кровать. К услугам пассажиров вращающиеся одноместные сиденья второго ряда, раскладной столик и 32-литровый ящик-термос.

Шестиместный Caravelle Business – это уже царство роскоши. Вместо цельного дивана сзади установлены два одноместных кресла с электрорегулировками. Термос заменен на холодильник объемом 20 литров, а пол застелен коврами. Если в Multivan натуральной кожей отделаны лишь органы управления, то в салоне Caravelle кожи нет, пожалуй, только на потолке. Ей обтянуты даже столик и стойки крыши!

Не будем приводить весь список предлагаемого оборудования, так как объема статьи для этого просто не хватит. Остановимся лишь на некоторых моментах. Так, оба автомобиля могут оснащаться климат-контролем, электропакетом, видеодвойкой, факсом и телефоном стандарта GSM с двумя трубками. Также предлагаются парктроник, навигационный комплекс, высококлассная аудиосистема и даже

электропривод сдвижной двери. Если вы долго работаете в машине с выключенным мотором, все это хозяйство с помощью выносного кабеля можно подключить к розетке в 220 В.

В движение бизнес-вэны приводятся несколькими моторами. Пятицилиндровый турбодизель при объеме 2,5 литра развивает 102 или 150 л.с. Для тех, кто любит погорячее, предусмотрен 204-сильный бензиновый V6 объемом 2,8 литра. С таким агрегатом увесистый микроавтобус «выстреливает» до 100 км/ч за 12 секунд и разгоняется до 194 км/ч. Кстати, 150-сильный дизель лишь немного уступает бензиновому собрату в динамике. Разгон до «сотни» занимает 12,5 секунды, а «максималка» доходит до 181 км/ч.

Двигатели могут сочетаться как с механическими, так и с автоматическими КПП. Высокую стабильность и комфорт на больших скоростях обеспечивает независимая подвеска всех колес. Само собой, на ходу машину постоянно «пасут» многочисленные электронные «стражи»: ABS, ПБС и противозаносная система ESP. Причем версия Caravelle Business может оснащаться еще и полным приводом, также повышающим устойчивость мини-вэна.

Ну и, наконец, сакраментальный вопрос: сколько все это стоит? Цена Multivan Generation начинается примерно с 40 тысяч пресловутых у.е., а стоимость эксклюзивного Caravelle Business вообще может переваливать за отметку 100 000. Конечно, это достаточно общие цифры, ведь при изготовлении таких машин на конкретную конечную стоимость влияют пожелания заказчика. Причем это влияние не всегда в сторону удешевления. Ничего не поделаешь – особые автомобили всегда требовали особых денег...



↑
Так выглядит салон Caravelle Business

↓
А это салон Multivan Generation





■ Setra TopClass 400 продолжает собирать награды

В марте этот флагман фирмы Setra (уже имеющий титул «Туристический автобус 2002 года») получил премию Международного дизайнерского форума в Ганновере, которая вручается с 1954 года. TopClass 400 победил в номинации «Дизайн транспортного средства». Автобус оценивали по таким критериям, как качество дизайна, уровень инноваций, функциональность, эргономичность, безопасность, выбор материалов, визуальное восприятие.



■ Scania и японская фирма Hino подписали соглашение о долгосрочном сотрудничестве

Напомним, что Hino специализируется на выпуске средних (полной массой от 6 до 16 т) и тяжелых грузовиков полной массой до 30 т, удерживая 30% рынка этих машин в Японии. Первая стадия соглашения предполагает постепенное увеличение годовых доходов за счет роста конкурентоспособности продукции и снижения ее себестоимости. Кроме этого, фирмы займутся совместными разработками в области снижения токсичности дизелей. Попутно будет прорабатываться возможность применения 7-литровых дизелей Hino на грузовиках Scania. Данное соглашение важно для фирмы Scania еще и тем, что оно открывает новый рынок сбыта. Так, Hino займется продвижением шведских седельных тягачей в Японии, что позволит Scania еще больше усилить свои позиции в Азии.



■ 28 марта на заводе фирмы DaimlerChrysler AG по выпуску двигателей выпущен 250-тысячный дизель серии «900» для среднетоннажных грузовиков

Эти 4- и 6-цилиндровые рядные агрегаты мощностью от 122 до 326 л.с. появились в 1996 году. В том же году под их производство был запущен современный завод в городе Мангейм. Моторы этой серии также стали первыми европейскими силовыми агрегатами, которые предлагаются на грузовики фирмы Freightliner, принадлежащей немецкому концерну. Кроме этого, по соглашению между DaimlerChrysler и Hyundai Motor Company эти моторы будут ставиться на коммерческие грузовики корейской фирмы. Совместное производство «девятисотых» дизелей откроется рядом с заводом Hyundai в Чонджу.



■ Новые модификации старого «унимога»

Продолжается конвейерная жизнь предпоследнего поколения грузовиков Unimog серий U 1550 L, U 2150 L и U 2450 L. Их специально выпускают для эксплуатации на тяжелом бездорожье, для чего эти машины подходят лучше, чем новейшие серии U 300 – U 500. Однако на сентябрьском автосалоне во Франкфурте будут представлены уже модернизированные грузовики, которые станут обозначаться как U 3000, U 4000 и U 5000. Известно, что грузовики будут оснащаться моторами мощностью от 150 до 218 л.с., отвечающими нормам Евро-3. Механическая КПП получит современную электронно-пневматическую систему переключения передач. Производство же старых моделей сохранится до середины этого года.

■ Дни Volvo в России

Семьдесят пять лет прошло с тех пор, как 14 апреля 1927 года первый автомобиль Volvo сошел с конвейера (подробности – в этом номере). Отмечая этот юбилей, с 22 по 25 апреля на Дмитровском автополигоне шведская фирма провела специализированное мероприятие под названием «Дни Volvo». В ходе мероприятия были представлены все компании Volvo, ведущие бизнес в России. Это автобусное отделение Volvo Bus Corporation и производитель строительной техники Volvo Construction Equipment. Также впервые были представлены подразделение Volvo Finance Service (финансовые услуги) и отдел по продажам подержанной техники Volvo. Но самым интересным для многочисленных гостей стали, конечно, презентация и последующий тест-драйв новых грузовиков серий FH и FM.



■ Правительство России рассмотрело концепцию развития российской автомобильной промышленности

Концепцией, в частности, предусматривается введение повышенных пошлин на легковые иномарки старше 7 лет, на грузовики и автобусы старше 8 лет. При этом предполагается снизить ввозные таможенные пошлины на импортное технологическое оборудование. Намереваются чиновники ввести в России международные нормы выброса вредных веществ. При этом предусматривается, что к 2005 году общее количество легковых автомобилей в России вырастет до 23 – 25 млн., а к 2010 году составит около 33 млн. против нынешних 21,8 млн. В правительстве рассчитывают, что к 2010 году отечественные автопромышленники смогут обеспечить 75% этого спроса.

Оптимизм чиновников тем более удивителен, что в ведомствах отдают отчет в том, что «при существующей архаичности технологических циклов и недостатке квалифицированных кадров невозможно надеяться на значительный рост и конкурентоспособность отечественного автотранспорта». Аргументы, приводимые авторами в пользу отечественного производителя, также носят сугубо эмоциональный характер: «Отечественные автомобили более иных приспособлены к российским условиям».

Между тем это, пожалуй, единственное, чем могут похвастаться российские автопроизводители. Как отмечают «Известия», наши автомобильные беды не только в отвратительном качестве техники, но и в плохом менеджменте, низкой производительности труда (в 2 – 3 раза ниже, чем за рубежом). Заводы, не находя спроса, работают хорошо если в половину мощностей: «КамАЗ» и «ЗИЛ» загружены менее чем на 40%, «Ижмаш» и «ТатАЗ» – на 10 – 20% мощности, а «Москвич» вообще остановлен.

При этом Россия остается одним из самых заманчивых рынков сбыта автомобилей. Среднегодовой прирост его за последние 5 лет составляет 5 – 8%, на Западе – всего 2 – 3%. Зарубежные производители это прекрасно понимают и одним из перспективных направлений видят организацию производства у нас в стране.

■ Новая «Газель»

ОАО «ГАЗ», второй по величине российский автопроизводитель, уже в январе 2003 года планирует начать производство обновленных моделей малотоннажных грузовых автомобилей семейств «Газель» и «Соболь».

По словам главного конструктора грузовых автомобилей Олега Филимонова, новинки будут восприниматься «как совершенно новые автомобили», и они получат как существенные изменения в дизайне кузова, так и некоторые технические усовершенствования. Новинки будут оснащаться совершенно новой светотехникой, а подкапотное пространство новых автомобилей будет модернизировано под установку двигателей ЗМЗ-40522 и УМЗ-4216 с системой электронного впрыска топлива, соответствующие нормам Евро-2. Кроме того, новые «газели» и «сополи» будут окрашиваться в новые цвета, которые ранее никем не использовались. По словам представителей завода, на данный момент производство новых моделей готово на 30 процентов, а всего на обновление автомобилей и производственного оборудования будет потрачено порядка 10 миллионов долларов. Всего для начала производства потребуется 77 единиц оборудования, причем 29 из них будут изготовлены на «ГАЗе», 36 – куплены у российских производителей и только 12 из них будут зарубежного производства. Среди иностранных партнеров этого проекта – немецкие фирмы Kuka и Tucker, а также американская FARO.

VOLVO 75 л е т

Сегодня компания Volvo – самый большой в Европе и второй в мире изготовитель грузовиков. Эти машины обеспечивают все виды перевозок и продаются более чем в 130 странах. Как фирма дошла до таких показателей? Давайте совершим краткий экскурс в прошлое и проследим 75-летнюю историю становления Volvo.

14 апреля 1927 г. первый серийный автомобиль OV4 Jacob с 4-цилиндровым 28-сильным мотором сошел с конвейера в Гётеборге (Западная Швеция). Это был день рождения не только новой марки, но и новой эры шведской индустрии. Тогда же появилось и само название Volvo. Фирма SKF тогда не только контролировала новорожденное предприятие, но и помогала выпустить первую партию машин. А так как основным профилем деятельности SKF было производство подшипников, для автомобилей предложили название Volvo, что в переводе с латыни значит «я качусь».

В том же году на шасси Jacob строились развозные пикапы. Однако первый грузовик фирмы увидел свет в 1928 г. Им стал легкий развоз-



ной LV1 (Series 1), который имел двигатель в 28 л.с. и брал на себя 1,5 т груза. Грузовик отличался прочностью, не боялся перегрузок и отлично противостоял суровому климату и нелегким условиям работы на плохих дорогах того времени. Спрос на эту машину превышал предложение, так что вместо запланированных 500 машин фирме пришлось вдвое увеличить объем производства.

Фирма Volvo постоянно совершенствовала свои грузовики. Например, грузовик образца 1930 г. имел колеса на деревянных спицах, мотор с боковым расположением клапанного механизма и механические тормоза, стоящие только на задних колесах. Да и внешне машина была довольно старомодна и угловата. А к 1939 г. грузовики Volvo ездили уже на стальных колесах с резиновыми шинами, имели верхнеклапанные моторы и тормоза на

всех колесах. Сменился дизайн кабины, а рабочее место водителя стало намного удобней.

В 30-е гг. Volvo начала экспорт своей продукции за пределы Скандинавии. Шведские грузовики работали в Америке, на Ближнем Востоке, в Южной Африке и даже в Китае и Японии. В те же годы Volvo приобрела моторный завод Penta, благодаря чему был получен контроль над созданием, производством и качеством двигателей.

В 50-е гг. основной упор фирма делает на улучшение характеристик, что позволило увеличить сбыт грузовиков. Однако самым значительным нововведением Volvo в те годы стал турбонаддув, впервые примененный на грузовике Titan. Наддув существенно повышал мощность, при этом лишь немного увеличивалась масса, а расход топлива почти не менялся. Фирмы-конкуренты только спустя

много лет стали применять турбонаддув в моторах автомобилей массового производства.

В 1959 г. Volvo стала первым в мире производителем, начавшим серийно устанавливать ремни. Другими вехами 50-х гг. стали пневмопривод тормозов, усилитель рулевого управления и рабочее место водителя повышенной комфортности.

70-е гг.

В 1969 г. на свет появилась компания Volvo Trucks. Это было первое независимое отделение по производству грузовиков в составе концерна AB Volvo. В 1970 г. появился грузовик серии F89. В нем использовались компоненты его предшественника, модели F88, однако новая модель была рассчитана для особо тяжелых условий эксплуатации: перевозка леса, работа в составе длинных австралийских автопоездов, а также скоростные перевозки на большие расстояния. Через 3 года на конвейер встали капотные грузовики N7, N10 и N12. Затем в 1977 г. последовал выпуск бескапотного семейства F10 и F12, сходных по конструкции с моделями N10 и N12. В 1978 г. состоялась презентация серии F7, ставшей позднее «Грузовиком 1979 г.». А в 1979 г. появилась знаменитая кабина Globetrotter для моделей F10 и F12.

В начале 80-х гг. Volvo была, по сути, европейской компанией, которая постоянно и стабильно поставляла свою продукцию за пределы Европы. Однако уже в том же десятилетии фирма частично проникла за океан. Прорыв был совершен в 1981 г., когда Volvo купила американскую фирму White Motor Corporation. До сих пор Volvo остается единственной иностранной фирмой, выпускающей в Северной Америке грузовики под собственным названием.

Но в те годы удача сопутствовала Volvo не только в Америке. В 1984 г. появился новый туристичес-

кий автобус С10М. В тот же год модернизированный грузовик F10 Intercooler получил титул «Грузовик года». А в 1986 г. эту же награду получило новое семейство развозных грузовиков FL6, FL7 и FL10, производство которых началось в 1985 г.

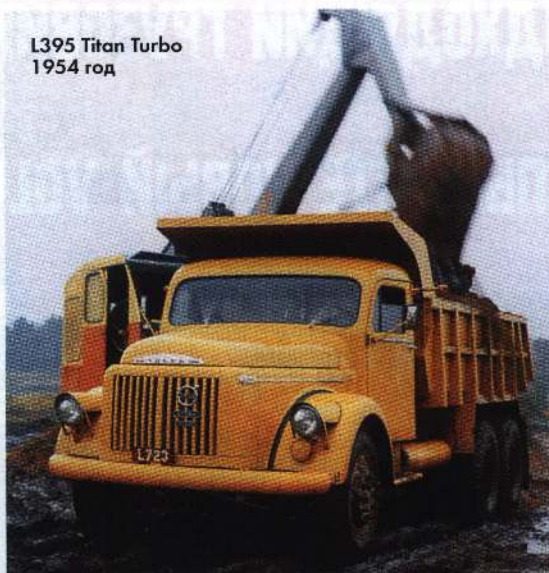
90-е гг.

С 1993 по 1999 г. Volvo Trucks разрабатывает единое «глобальное семейство грузовиков», в котором машины не только похожи внешне, но и связаны технологией изготовления и стандартными компонентами (как и первая «глобальная платформа» 70-х гг.). Такой подход позволял сократить число комплектующих и одновременно предложить множество модификаций, удовлетворяющих любые требования заказчика. Примерами новой продукции стали передовые поколения унифицированных грузовиков: бескапотные FH12/FH16 (дважды (!) удостоились титула «Грузовик года» – в 1994 и 2000 гг.), универсальные FM7/FM10/FM12, а также капотные серии VN (разработан и выпускается американским отделением Volvo) и NH12 (для Европы). Тяжелый капотный тягач VN, кстати, стал первым американским грузовиком, разработанным на базе европейского шасси.

Новое тысячелетие

Компания Volvo вошла в новый век, открыв в Китае в январе 2000 г. новый завод Volvo Penta по сборке дизелей и генераторных установок. В конце того же года шведский концерн приобретает отделение грузовиков Renault Vehicules Industriels вместе с его американским отделением Mack Trucks. Но главным событием для Volvo, бесспорно, стала премьера в конце 2001 г. новейшего поколения грузовиков знаменитых серий FH и FM.

L395 Titan Turbo
1954 год



WhiteGMC WG.
1988 год



F12 Globetrotter
1979 год



FH12/16
1993 год



**ЧТО БЫ ВАМ НИ ПРИХОДИЛОСЬ
ВОЗИТЬ, МЫ ВСЕГДА ПРЕДЛОЖИМ
ПОДХОДЯЩИЙ ГРУЗОВИК.**

VOLVO

ИСПЫТАЙТЕ НОВЫЙ VOLVO FM.



Новый Volvo FM — это не один грузовик. Это много грузовиков. Причем мы имеем в виду не только FM9 и FM12. Volvo FM — это бесконечное множество модификаций. В основу концепции нового Volvo FM положен принцип гибкости, позволяющий предложить автомобиль, идеально подходящий для решения любой конкретной задачи. И речь не только о том, что он полностью готовится к установке кузова на заводском конвейере. Организация рабочего места водителя, низкий расход топлива, усовершенствованные системы безопасности обеспечивают оптимальные результаты в любой ситуации.

Но сколько ни говори, вряд ли удастся рассказать обо всем, что может предложить новый Volvo FM. Лучше испытать его самому.

VOLVO TRUCKS

www.volvotrucks.ru



**Приз от компании Shell
вручается постоянному
читателю нашего журнала
за серию карикатур Глебу
Бронину.
Поздравляем!!!**



Привет, уважаемая редакция «Автотрака»! С вашим журналом, которым я был очарован с первой же строчки, меня познакомил один мой хороший приятель. Вы делаете очень важное и необходимое для водительской среды дело. Надобность в подобном издании назрела давно, и вы ее воплотили в жизнь, за что вам огромное спасибо...

В последнем номере прочитал о конкурсе на лучшую водительскую байку, в связи с чем я и пишу эти строки. Хочу рассказать вам о своем знакомом Андресе.

Как-то раз ему нужно было перебраться в Москву «убитый» МАЗ-500. Работенка, по сути, не пыльная была и никаких приключений не обещала.. Но как бы не так! Старая машина — это сюрприз. Старый МАЗ — сюрприз вдвойне. Ночью, когда все добросовестные люди мирно спят (на часах было около двух), на МАЗе Андреса отваливается ящик аккумуляторной батареи. Грохот чудовищный. Со всего маха рухнувший на асфальт аккумулятор утянул за собой провод, ведущий к стартеру, и заодно покалечил сам стартер.

Приятель мой, естественно, остановил авто, заглушил движок и... обомлел — автомобиль полностью обесточен. Тьма крошечная, дорога — полторы полосы, а на МАЗе даже габариты не светят. Недолго думая, Андрес налил в ведро соляры, поджег ее и стал ловить буксир. Через пару часов ему удалось остановить

машину, которая дернула этот злополучный МАЗ. Но что интересно, даже несмотря на то, что машина все-таки завелась, габариты от этого так и не заработали.

Кое-как Андрес добрался до стоянки, освещая дорогу карманным фонариком. Утром, подлатав «мазурик», он поехал дальше. Правда, далеко он так и не уехал — на пункте весового контроля у этого драндулета отвалился передний конец кардана, который, уткнувшись в весы, основательно их подпортил. Работники весов от сего факта, разумеется, были не в восторге — на неделю без заработка как-никак их оставили. В счет возмещения убытков мой приятель предложил им, работникам весов, все содержимое кузова, бардачка, предлагал им пару грыжованных запасок с хорошим протектором. Однако весовщиков такая мзда не прельстила. Отпустили они его «за так» — от греха подальше. Скорее всего, они подумали, что у этого драндулета сейчас еще что-нибудь отвалится и это «что-нибудь» причинит еще больше убытков.

При подъезде к Москве очередной сюрприз от МАЗа. Не выдержав всех издевок Андреса, приказала долго жить кулиса КПП. Выставив нейтраль, Андрес полез возиться с кулисой.. Все то, что происходило с МАЗом до сего момента — это цветочки, поскольку на чудесной машине МАЗ-500 не оказалось хоть малю-малюшки действующего ручника! Слово заправский ковбой, воссе-

дая на раме, Андрес лихо помчался с горочки.. Еще мгновение, и МАЗ со всего хода влупился в местное питейное заведение. Избалованная причудами обслуга кабака долго не могла прийти в себя. Еще бы! Не каждый день на их заведение покупается МАЗ-500.

Воспользовавшись замешательством окружающих, Андрес размотал трос, поймал.. троллейбус (!) и поспешил убраться восвояси...

С уважением,
Александр Васильевич

ВНИМАНИЕ: КОНКУРС!

Ну что ж, уважаемые, самое время проявить себя. Журнал «Автотрака» объявляет конкурс на лучшую водительскую байку. Практически каждый дальнобойщик за свою практику не раз попадал в самые невероятные ситуации, о которых сейчас вспоминает как об анекдоте. Так почему бы не пошутить и других? Присылайте нам письма со своими дорожными историями по адресу: 119633 Москва, а/я 117, «Автотрака», или скидывайте их на электронную почту autotrak@rol.ru. Авторы лучших баек непременно будут отмечены отличными призами. К тому же у каждого написавшего есть реальный шанс стать корреспондентом нашего журнала. Выразаясь замусоленной фразой, мы скажем вам: «Не упустите свой шанс! Дерзайте!» Призы и подарки от «Автотрака» уже томятся в ожидании своих героев.



V-class

AMBIENTE

Дмитрий Жигульский

Есть машины, дизайн и конструкция которых вызывают не только восхищение, но искреннее уважение к их создателям. Микроавтобусы Mercedes V-class я постоянно выделяю из «толпы» других машин и как бы часто не встречал, всегда с восхищением разглядываю. Когда представилась возможность теста такой машины, я с большим удовольствием принял участие в этом, хотя в большой любви к микроавтобусам замечен не был. Российское представительство DaimlerChrysler широким жестом выделило редакции для теста самый навороченный автомобиль. Не долго думая, мы решили отправиться на нем в Питер.

Я не очень уважаю автоматические КПП на легковых автомобилях: люблю жесткую связь в трансмиссии и чтобы машина мгновенно реагировала на прикосновение к акселератору. Поэтому вначале, что называется, не «въехал» в динамику нашего микроавтобуса. После нажатия на педаль акселератора автомобиль сначала «думает», а уж за тем начинается ничем не выдающееся для такого двигателя ускорение. Только через какое-то время, впитав роскошь и солидность машины, понял, что «формульный» стиль езды не к лицу нашему герою и его пассажирам. И уже не хочется метаться из ряда в ряд, а просто спокойно, но быстро и солидно ехать, именно ехать, а не нестись по трассе. Микроавтобус приучает к спокойному стилю и уже не хочется устраивать гонки, хотя если кто-то бросает вызов, то не стыдно и потягаться. Электроника по-

разному откликается на воздействия на акселератор. При плавном нажатии переключение скоростей происходит при одних оборотах двигателя, при работе «в пол» на 1000 – 2000 об/мин больше.

Салон роскошный и как бы убаюкивает. Приборы легко читаемы и с круиз-контролем разобрался я легко, без инструкции. На месте водителя чувствуешь себя более уверенно и солидно, чем в легковом автомобиле. Лично мне, часто управляющем грузовиками, такое состояние импонирует. Но грузовые ощущения за рулем сочетаются с легковым управлением микроавтобусом. В целом в салоне V-class чувствуешь себя как в минивэне, а не в микроавтобусе.

На рулевое управление сразу обращаешь внимание, так как усилие при вращении рулем несколько великовато, особенно для тех, кто привык рулить лишь слегка согнутыми в локтях руками. Но зато при хорошей скорости на трассе машина идет как по рельсам, не реагируя на непроизвольное небольшое воздействие на руль при проезде неровностей.

Реакция тормозной системы у микроавтобуса при нажатии на педаль несколько «грузовая» в хорошем смысле слова. Не люблю машины с тормозами очень чувствительными. На V-class замедление прогнозируемо и адекватно усилию на педали.

Пневмоподвеска показала себя с наилучшей стороны. Нельзя сказать, что ямы и ухабы проходишь не замечая, но резина более цепко держится за асфальт благодаря независимой подвеске всех колес. Конечно, нет ощущения полностью легкового автомобиля, но для машины такого класса – это явный прогресс.

Главным источником шума в салоне микроавтобуса на скорости под 100 км/ч являются покрышки колес. Вносят свою лепту, хоть и

незначительную, двигатель и шум рассекаемого корпусом автомобиля воздуха.

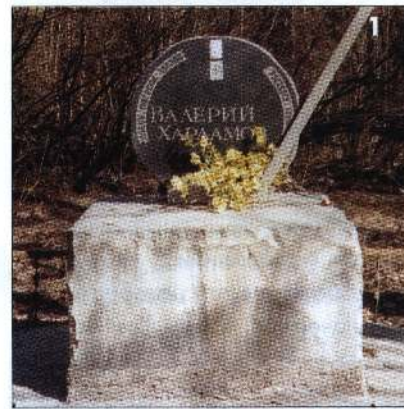
Ужасное состояние трассы Москва – Санкт-Петербург было самым запоминающимся в этой поездке. До Твери еще было подобие дороги, хоть и без разметки на многих участках, но более-менее ровная. После Твери состояние полотна как после артобстрела. Машины, объезжающие на приличной скорости ямы, были похожи на мечущихся тараканов. Иногда всей ширины дороги не хватало и грузовики с жутким хлопанием колес и грохотом проскакивали эти ямы. Мне стыдно за состояние трассы между двумя столицами. И оно нисколько не улучшается из года в год, хотя вялые потуги привести некоторые участки в божееский вид я наблюдаю вот уже в течение 10 лет.

Наше путешествие из Москвы в северную столицу закончилось на 404 км дороги. На скорости 80 км/ч мы подорвались на очередной яме. Удар, и щемящие звуки лопнувшей покрышки по асфальту похоронили надежду добраться до Питера. Переднее колесо – в клочья, заднее – с грыжей величиной с кулак.

Вызванный на место происшествия наряд сотрудников ГИБДД сочувственно развел руками. «Я недавно на этой дороге на своей машине оставил сразу три колеса, – «успокоил» один из офицеров. – Мы можем вызвать представителей дорожной службы и по закону обязаны их ждать три часа. Если они не приедут, то только после этого мы имеем право составить акт ДТП, замерив яму. По ГОСТу яма может быть глубиной не более 5 см, – продолжал гаишник. – В вашем случае она, как минимум, в два раза глубже, – измерил взглядом он же. – Но «бодаться» с ними бесполезно: не вы первые и не вы последние. У дорожников хватает денег только на знак «Неровная дорога» и суды оправдывают их. Мой вам совет не терять времени зря».

По «мобильнику» звоним представителю фирмы и объясняем ситуацию. Нас успокоили, сказав, что протокол ДТП не нужен и мы сами должны решить, куда и как дальше двигаться. Принимаем решение возвращаться в Москву. Ставим запаску и с грыжей на заднем колесе благополучно доезжаем до дому.

Я с удовольствием взял бы V-class как семейный автомобиль или микроавтобус для офиса. Однако цена за машину сразу охлаждает благородные порывы. Остается только богатеть.



1. Памятник Валерию Харламову скромно примостился у обочины на подъезде к Клину

2. Перед Вышним Волочком можно набрать воды

3. Гадить там же, где ешь, – национальная черта



V-class

Александр Евдокимов

ДОСЬЕ

Компактные переднеприводные развозные автомобили Vito полной массой до 2,7 т появились в середине 90-х гг. Они сменили модель MB100D, лицензионным производством которой с 1996 г. занялась корейская фирма SsangYong Motor. Семейство Vito оказалось настолько удачным, что титул «Лучший европейский фургон 1996 г.» стал вполне закономерным явлением. Оно и понятно – взять хотя бы дизайн кузова, стремительные, «легковые» формы которого и по сей день не кажутся устаревшими...

Особо следует разобраться с обозначениями машин. Хотя все они

имеют одну платформу и кузов, есть 5 разных исполнений Vito. Модельный ряд открывает «рабочая лошадка» – грузопассажирский фургон грузоподъемностью до 1000 кг. Далее следует восьмиместная версия Vito L. Это более комфортный пассажирский микроавтобус со съемными сиденьями, улучшенной отделкой салона и расширенной комплектацией.

Модификация Vito F больше подходит на роль семейного мини-вэна, для чего в салоне предусмотрен раскладной задний диван. Исполнение Vito MarkoPolo представляет собой маленький «домик на колесах», оборудованный плитой, мойкой и холодильником. Крыша в машине выполнена подъемной, что позволяет не только вставать в салоне в полный рост, но и устанавливать вторую спальную полку.

Венчает же модельный ряд флагманский Mercedes-Benz V-class («Фау-класс»). Это уже чисто пассажирский мини-вэн, рассчитанный максимум на семь человек. От представленных выше машин V-class отличается самой полной стандартной комплектацией и более богатой отделкой. В свою очередь, и сами машины серии V-class тоже предлагаются в нескольких видах. Исполнение Trend можно использовать как такси или разъездной офисный автомобиль. Вариант Fashion оборудован побогаче и подойдет для большой семьи.

Нам же на тест достался третий и самый роскошный вариант – шестиместный V280 Ambiente. В этой машине уже было все – от кожаного салона, коврового покрытия, складных столиков и кондиционера до литых колесных дисков, холодильника и системы помощи при парковке. Словом, настоящий представительский автомобиль! Кстати, так он и подается.

За обозначением V280 скрывается самый мощный мотор из предлагаемых для V-класса – бензиновый

2,8-литровый V6 мощностью 174 л.с. Кроме него на все семейство Vito ставятся еще 5 двигателей. Две бензиновые «четверки» серии M111E при объеме 2 и 2,3 л развивают 130 и 143 л.с. Кроме них, с марта 1999 г. предлагается экономичный 4-цилиндровый турбодизель OM 611 LA с системой впрыска Common Rail (CDI). Агрегат имеет рабочий объем 2,15 л и в зависимости от степени форсировки выдает 82, 102 или 122 л.с. Моторы могут сочетаться как с 5-ступенчатой «механикой», так и с 4-скоростным «автоматом». Кстати, сначала для серии Vito предлагалась автоматическая КПП, которой можно было задать три режима работы: силовой, экономичный и зимний. Однако после модернизации в 1999 г. машина получила новый адаптивный «автомат», который уже самостоятельно выбирает режимы смены передач, подстраиваясь под стиль вождения.

С вышеназванным 174-сильным мотором максимальная скорость мини-вэна доходит до 187 км/ч. Явно не «грузовой» темперамент! А благодаря независимой подвеске всех колес и реечному рулевому управлению поведение Vito на дороге еще больше напоминает легковой автомобиль. Чего, собственно, и добились конструкторы. Интересно, что задняя подвеска на семействе Vito может быть не только пружинной, но и пневматической. (На V-class устанавливается стандартно, на остальные модели – за доплату.) Задача пневмосистемы – выдерживать постоянную высоту кормы машины, не давая ей «приседать» под массой груза. Для этого компрессор подкачивает воздух в пневмобаллоны, максимальное давление в которых может достигать до 10 атмосфер. А для облегчения погрузки/выгрузки корму можно еще и поднять на 50 мм или опустить на 45 мм. Но как только вы заводите двигатель, автоматика сразу выставляет нужный уровень задней части.



1. Стильное торпедо с центральной консолью



2. Управление зеркалами заднего вида и стеклоподъемниками на подлокотнике водительской двери

В нашем дворе стоял огромный мусорный контейнер, из тех, которые «зипки» цепляют большим крюком и утаскивают со двора вместе с мусором. По весне контейнер украли. И теперь вместо него располагается десяток ржавых переполненных ящиков, из которых мусор летит по всему двору и в которых круглосуточно ведут свои раскопки местные бомжики. В общем, дворик исполнен в привычном советскому человеку дизайне, а впрочем, не надо так о своей Родине... Когда в этот самый дворик бесшумно вкатился серебристый автобус, я поняла, что чувствовала Золушка, когда фея превратила обыкновенную тыкву в волшебную сверкающую карету. Ее (я уверена, что это была «она») звали Mercedes V-class.

Интересно, почему мы называем наши автомобили по буквам и номерам (Газ 2705, ЗИЛ 433360 и т.д.), а они – по именам и фамилиям (скажем, «Тойота Корола», «Шкода Фелиция» или же «Рено Лагуна» и т.п.)? Пассажиру в салоне просторно и удобно. Шум не утомляет, тряска не беспокоит, кондиционер – ни холодно, ни жарко. Комфорт, как в легковом автомобиле. Очень удобный столик, на котором можно вести путевые заметки или поесть. Правда, на вид он очень изящный, я побаивалась, что субтильные переборки не вынесут нашей писательской активности, однако он успешно выдержал все испытания до конца поездки.

А за рулем так и совсем хорошо! Коробка-автомат с приятным, удобным рычажком, прекрасный обзор, рациональная панель. На хорошей дороге ни с чем не сравнимое ощущение, что машина идет как по маслу. Двигателя почти не слышно, тормоза плавные, кочки «проглатываются». Но самое приятное – это впечатление, которое производит машина на окружающих водителей! И куда подевался мужской снобизм? Обычно автобусы, даже самые презентабельные, выглядят немного работягами. Создатели данной модели

избежали внешней рациональности, машина выглядит нарядно, даже помпезно, что должно особенно польстить женщине-водителю. Вас не «прижимают», не «выталкивают» и не обгоняют с раздраженным ревом. Ну в крайнем случае, если вы вдруг забыли, в какую сторону включили поворотник, вас почтительно и аккуратно объезжают. Сотрудники ГИБДД опять же без нужды не беспокоят, ведь ясно же, что у вас не может не быть техосмотра!



1. Корма поднята в самое высокое...

2. ...и опущена в самое низкое положение

После того как мы проехали Торжок (как был он «пресквернейшей дырой», так и остался), я поняла главный недостаток именно этой машины. Это ее географическое положение в данный момент времени. Это то же самое, что холеного, породистого битюга с гривой, заплетенной в косички, забросить в монгольские степи. На просторах родной Азии можно ездить без опаски только на «уазике», а лучше на тракторе! Ямы глубиной по колено, обочины, усыпанные обломками

нам, что на данном, известном ему, участке дороги он умудрился убить одновременно три (!) колеса... Увы! Нам дано было испытать горечь разочарования, а ведь так хотелось сфотографировать красавицу V-class у Исаакия или у Зимнего. «Не мы, не мы, не мы на берегах Невы» – как поется в песне известной когда-то группы «Круиз». Так закончился и наш круиз из Москвы до Санкт-Петербурга, а точнее, до Валдая, и обратно. А если честно, расставаться с «волшебной каретой» не хотелось!



3. Элементы задней пневмоподвески

V-class Лариса Золотова

мнение

дисков и обрывками покрышек, способны огорчить сердце любого водителя! Сотрудник ГИБДД сообщил

V-class

Дмитрий Зленко

ощущения

1. 404 км. Яма-убийца двух колес автомобиля

2. Взорванное колесо и погнутый диск принесены в жертву трассе E-95

3. Рабочее положение, или позиция №1



Я, будучи эстетом во всех отношениях, к красивым автомобилям отношусь с необычайным трепетом. С детства во внешности авто меня прельщали мягкие округлости, сдобренные агрессивными чертами. Mercedes V-class, пожалуй, удовлетворяет на все 100% мои эстетические притязания. С одной стороны, он округлый, добродушный пухлячок, с другой – хищный, кровожадный зверь.

Замечу, что внешность весьма точно отражает характер машины. Иными словами, поведение V-class напоминает поведение интеллигентного мальчика-ботаника в замусоленных очках, у которого в какой-то момент съезжает крыша и он превращается в отпетого дворового хулигана. Едет вроде как монотонно и неторопливо... Утапливаешь гашетку в пол, и он словно взрывается – появляется разнужданность, которая подстрекает водителя похулиганить. Уж что-то, а это V-class позволяет. Скорость 180 км/ч для него не проблема. Переставку из ряда в ряд на большой скорости V-class делает на ура – машину не кренит и не раскачивает. Она будто вгрызается цепкими коготками в асфальт и прочно держит дорогу. К тому же хорошая обзорность и комфортабельное водительское пространство позволяют чувствовать себя уверенно.

Кстати, о комфорте. Кожаные кресла с боковой поддержкой, удобные подголовники, обволакивающие голову, и огромное количество свободного пространства способствуют тому, чтобы предаться в автомобиле умиротворенному расслаблению. Хотя, разумеется, в жизни деловых людей, для коих, собственно говоря, и предназначаются микроавтобусы данного класса, бывают такие моменты, когда приходится рабо-

тать и вести бизнес-переговоры на колесах. Mercedes V-class – идеальный вариант.

...Тест-драйв этого красавца мы решили провести по трассе Москва – Санкт-Петербург. Про изыски дороги, признаюсь, писать не особо как хочется, поскольку трасса E-95 настолько неповторима своими кочками и ямами по колесо, что вспоминать тошно.

Аккурат на полпути к Питеру наш «мерин» поймал как раз одну из таких ям, да чего уж там скромничать – одну из таких колдобин. Скорость была небольшая – от силы километров 80. Однако это не спасло V-class от повреждений. Взорвалось переднее правое колесо, потек амортизатор, вздулась грыжа на заднем колесе... Но хочется отметить, все эти удары судьбы V-class перенес стойко. Когда взорвалось колесо, машину не накренило и не снесло в сторону. Если бы мы были не на Mercedes V-class, а, скажем, на «ГАЗели», последствий было бы куда больше. Думается, все могло бы закончиться опрокидыванием авто...

Поставив запаску, мы приняли решение возвращаться в Москву, поскольку колесо с грыжей и убитый амортизатор не внушали доверия.

Возвращались все по тем же ямам и кочкам. Но отсутствие амортизатора вообще никак не ощущалось. Машину не козило на кочках, а в салоне не было слышно ни единого стука передней подвески.

Кто-то скажет, мол, V-class – это автомобиль не для российских дорог. В корне с этим утверждением не соглашусь. С таким достоинством выйти из переделки под названием «трасса E-95» – это, знаете ли, о многом говорит.

Внешне машина мне сразу понравилась. Необычный дизайн, сочетающий в себе мягкость форм, но вместе с тем агрессивность отдельных линий делает автомобиль непохожим на других представителей данного класса. От Mercedes V-class веет солидностью – сразу видно, что это автомобиль для деловых людей, знающих толк в комфортной езде.

Стоит лишь открыть дверь салона автомобиля, тут же попадаешь в некую сказочную атмосферу: уютные кожаные кресла с множеством настроек, раскладной столик для переговоров, который мы не без удовольствия оприходовали под свои, сугубо журналистские нужды, холодильник, шторы на окна, люк с электроприводом... А главное – простор и удобство.

Но самые сильные ощущения получила я, сев за руль этого красавца. Очень удобное водительское пространство – все необходимое под рукой. Хороший обзор. Идеально подобран гидроусилитель руля. Особый восторг вызвала коробка-автомат, которая, безусловно, облегчает жизнь водителю. Езда на таком автомобиле доставляет массу удовольствий.

За рулем микроавтобуса, признаюсь, я впервые, поэтому немного бо-

ялась перестраиваться из ряда в ряд. К тому же меня настораживали боковые зеркала, несколько уменьшающие реальную картинку. Однако через пару километров я привыкла и к ним. А еще километров через десять V-class для меня стал как родной.

Общие впечатления, оставшиеся от машины, наилучшие.

V-class

Наталья Шенауэр

ЭМОЦИИ

Статистика продаж автомобилей V-class в России

1997	1998	1999	2000	2001
18	17	35	19	88



НОВЫЕ И ПОДЕРЖАННЫЕ ТЯГАЧИ И ПОЛУПРИЦЕПЫ, САМОСВАЛЫ И СПЕЦТЕХНИКА СО СТОЯНКИ В ГОЛЛАНДИИ И БЕЛЬГИИ.

Говорим по-русски. Размещение, оформление документов, юридическая поддержка.

Тел.: (810) 31 (0) 612125970

(810) 31 (0) 654313560

(810) 31 (0) 613508872

Тел./факс: (810) 31 (0) 555423951

АМЕРИКАНЕЦ С РУССКИМ ХАРАКТЕРОМ

Дмитрий ЗЛЕНКО

Не так давно одна из московских гоночных команд приобрела грузовик для транспортировки своих «болидов». Но это не банальный, набивший оскомину «европеец». Это самый настоящий гость из Америки. И какой! Один только внешний вид приводит в состояние неистово детской радости. А когда узнаешь, какими прибабахами он напичкан, то возникает маниакальное желание завладеть им...

Для России капотник International Eagle редкость. Один мой знакомый, работник ГИБДД, по моей просьбе проверил базу данных, чтобы выявить их количество. Так вот, интернетшоловские капотники, зарегистрированные в России, можно пересчитать по пальцам.

Трехосный тягач (две задние оси – ведущие) по-американски надежен и неприхотлив. За все время его эксплуатации (а это без малого 11 лет) еще ни разу не побывал в ремонте. Да и, по большому счету, ломаться-то нечему. 6-цилиндровый дизельный силовой агрегат объемом 12,5 л выдает 350 лошадей. Правда, несмотря на такую мощность на старте, он не очень резвый («европейцы» в этом плане пошустрее), но на ходу равных ему нет. Достаточно



разогнать его до 50 км/ч, как у него открывается второе дыхание. Слегка притопишь гашетку и ощущаешь, как тебя вдавливают в сиденье. Даже полностью загруженный (полная масса в составе автопоезда – 75 т), он способен развить скорость до 140 км/ч. Типично русский характер: «медленно собирается, зато потом быстро едет...» Для облегчения конструкции капот и крылья сделаны из пластика. Кабина, диски и два топливных бака – из алюминия. Таким образом, собственная его масса – лишь 7 т.

Весьма широкий диапазон коробки передач (10 ступеней) Поз-

воляет колесить и по скоростным автобанам, не надрывая двигатель, и без напряжения взбираться на крутые подъемы, и даже для российского бездорожья можно подобрать оптимальное передаточное число. Необычная для российских и европейских автомобилей, но, впрочем, стандартная для американских большегрузов ручная КПП не синхронизирована. То есть ее особенность заключается в том, что сцеплением пользуешься только один раз, когда трогаясь. Остальные передачи включаешь без сцепления. Раскручиваешь двигатель примерно

до 2000 об/мин и плавно втыкаешь нужную передачу.

Однако помимо вышеперечисленных достоинств «интернейшнл» имеет ряд недостатков. Из-за чрезмерно длинной базы машина жутко неповоротлива. А если она будет еще и с прицепом (общая длина 18 м), то не всякий московский перекресток окажется ей «по зубам», так сказать, с первого захода. Про горный серпантин вообще молчать приходится. На Кавказ с такой техникой лучше и не пробовать соваться (в некоторых местах не то что «интернейшнл» с прицепом, КамАЗ-самосвал с одного захода в поворот не укладывается). В общем, сделана для прямых дорог Америки. В Европу, надо заметить, «интернейшнелу» въезд заказан. Но не по той причине, что неповоротлив. Там действует ограничение на максимальную длину автопоезда. Еще один недостаток – неимоверная прожорливость. На 100 км по трассе он сжигает около 30 л, причем это с минимальной загрузкой. Если же его загрузить по полной программе, то расход возрастет еще литров на 25. А про потребление топлива в городском цикле – подумать страшно.

От гибдэдэшников отбоя нет. Тормозят буквально на каждом шагу. Но не столько с целью проверить документы или груз, сколько поглазеть на заморское чудо. Действительно красавец: огромная радиаторная решетка с хромированной окантовкой, изящно дополняющая массивный, кстати, тоже хромированный бампер. По бокам два опять-таки хромированных топливных бака суммарным объемом 700 л... Не машина – загляденье...

Теперь заглянем внутрь. Салон весьма просторный. Удобные кожаные сиденья с множеством всяческих регулировок позволяют чувствовать себя одним целым с машиной. Правда, обзору немного мешают боковые стойки. Кабина расположена настолько высоко над дорогой, что

легковушки, которые едут перед тобой на расстоянии ближе 5 – 7 м, попросту не видать.

Изюминкой «интернейшнла», по праву можно считать спальный отсек. Признаться, эту мини-квартиру спальным отсеком назвать язык не поворачивается. Там есть все, чтоб в дороге чувствовать как в родном доме: СВЧ-печь, холодильник, умывальник, телевизор, стереосистема, обеденный столик, подстаканники, кожаный диван-трансформер, который легким



1. Кожаный салон не редкость в американских грузовиках

2. Панель приборов типично американская: круглые циферблаты разбросаны по всей панели

3. Только двигатели Caterpillar имеют желтую окраску

движением руки превращается в удобную кровать. Более того, есть еще и верхний ярус (как в железнодорожных вагонах). Хотя он и менее удобен, нежели диван, но в дороге перебиться можно. В этой комнате есть даже климат-контроль.

«Интернейшнл» – это не просто роскошный грузовик. Для их вла-

дельцев – это философия жизни. Когда ты едешь в этом монстре, ощущаешь себя звездой – все на тебя смотрят, а затем провожают взглядами, находясь в состоянии легкого шока, при этом судорожно толкают соседа локтем в бок, дескать, ты видал, браток, какая штука проехала мимо нас.

31 л/100 км

Mercedes-Benz Actros 1840 LS

► Высокие эксплуатационные качества Actros подтверждены специалистами АСМАП и НАМИ на зимних испытаниях по маршруту С.-Петербург-Томск-Москва.

► Средний расход топлива автопоезда с тягачом Actros 1840 LS за 13500 км пробега в режиме реальных грузоперевозок составил лишь 31 л на 100 км пути.



Mercedes-Benz

Журнал

«Автотрак»

приглашает
читателей
посетить
свой стенд в
Павильоне



MIMS

№1

21-25 августа
2002 года

— 2 0 0 2 —

ИЗГОТОВЛЕНИЕ и РЕМОНТ ТЕНТОВ и КАРКАСОВ

- срочно, без выходных,
- гарантийное обслуживание,
- установка ворот,
- бортов (в т.ч. алюминиевых под TIR),
- нанесение рекламы,
- автопокрывала и полога из брезента,
- ремни крепления грузов,
- переделка тентов под TIR

ЛеТеКо Т.: 960-9825 (8.00-24.00),
593-1236

ООО «СИАС-АВТО»

Москва, Симферопольское ш., д. 3
E-mail: m@ivecorussia.com
www.ivecorussia.com

Продажа автомобилей
Запасные части
Сервисное обслуживание

(095) 388-9092
(095) 388-9071
(095) 388-9089



Наш журнал уделяет достаточно много внимания системам и органам управления в современных грузовиках. Российские перевозчики все активнее осваивают европейские просторы, а вместе с ними и новую технику. Средства массовой информации являются источником информации о новых и не очень разработках для водителей и руководителей автотранспортных предприятий и подразделений. Для этого производители и приглашают журналистов для демонстрации своей техники. А дело пишущей братии как можно красивее расписать все достоинства увиденной машины. В апреле группа российских журналистов оказалась в чистой и уютной Швеции, на заводе и полигоне, где выпускаются и обкатываются грузовики Scania.

Дмитрий Жигульский

Надо отметить, что «скамейку» автоперевозчики нашей страны уважают и любят. Не безосновательно. Но машины, поставляемые новыми на наш рынок, несколько отличаются от чистокровных «европейцев». Усиленная рама, зимний пакет и минимизация цены – плата за состояние российских дорог, наш климат и состояние экономики в целом.

Автоматическая система переключения передач Opticruise, которой оснащается часть шведских грузовиков, является экзотикой на наших дорогах. В россий-

Scania + Opticruise = SCANIA



ском представительстве вспомнили только об одной такой машине, проданной официально в нашей стране.

Тем не менее эта система появилась еще в 1995 г. Через семь лет вашему покорному слуге довелось поехать на машине с автоматической системой переключения передач Opticruise. Мы уже писали про аналогичные системы других европейских производителей грузовой техники. Я не буду описывать форму рычага (джойстика), управляющего схемой автоматического переключения передач, а отме-



чу главное отличие машин Scania от грузовиков с аналогичными системами. Шведы сохранили педаль сцепления, которую необходимо задействовать при трогании и остановке автомобиля. Для того чтобы тронуться на «скамейке» с Opticruise, необходимо выжать педаль сцепления, перевести рычаг управления в автоматический режим и тронуться как на машине с ручным переключением передач: отпуская сцепление, слегка добавить газу. После этого остается только давить акселератор и автоматика сама перебирает передачи в ту или другую сторону. Только в момент полной остановки надо выжать педаль сцепления и передвинуть рычаг в нейтральное положение. При трогании повторить вышеописанную схему снова. Я не скажу, что в процессе движения переключение передач происходит по-другому, чем на грузовиках с автоматическим переключением передач других производителей. Те же самые ощущения. Как мне кажется, Opticruise позволяет тронуться быстрее, так как нет лаг-фазы от начала подачи топлива до момента движения. Но мы и не

на гонках. Хотя о педали сцепления надо помнить, но привыкаешь к этой схеме быстро и, конечно, она упрощает и облегчает труд водителя.

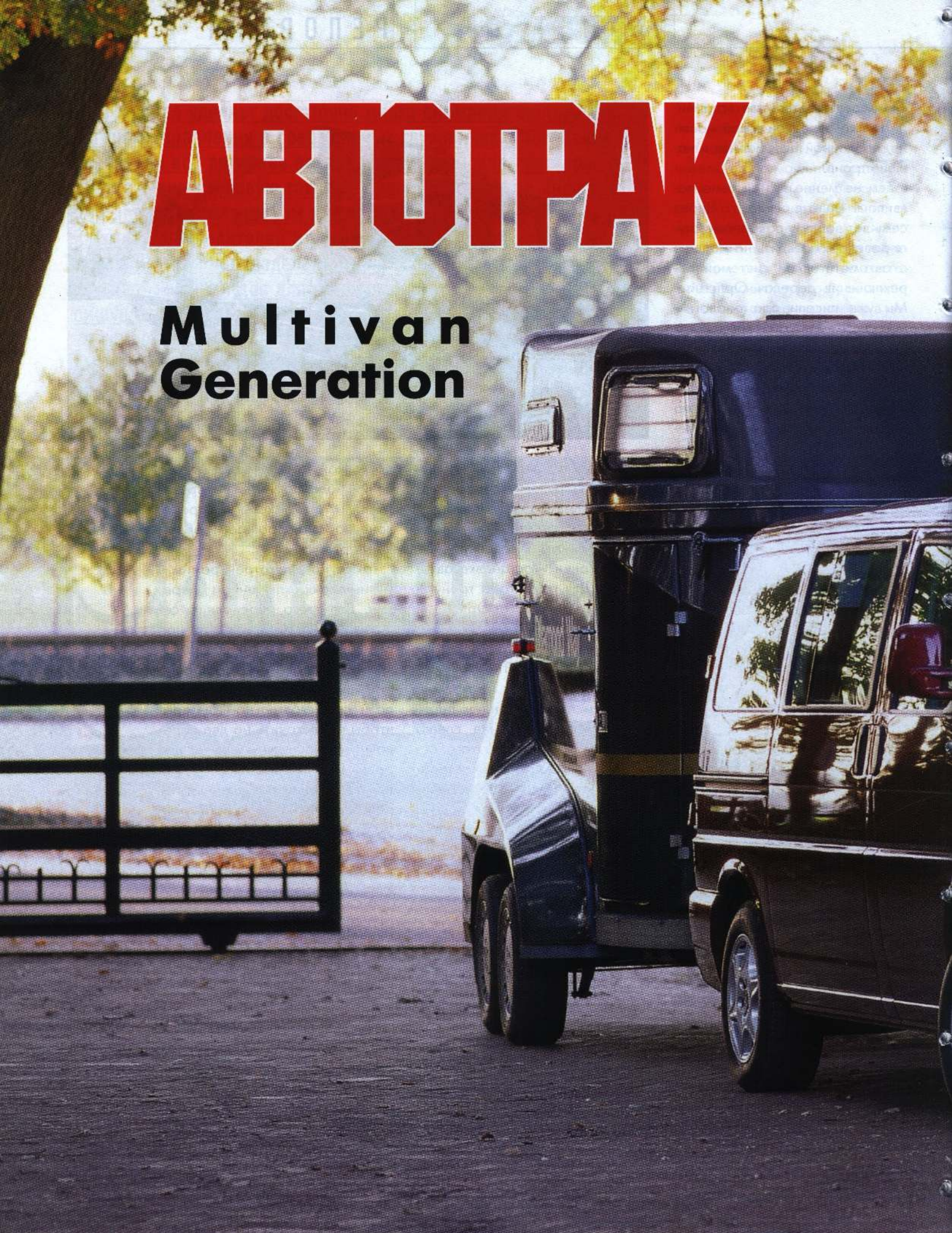
Также предусмотрен режим с ручным переключением передач. Для этого переводишь селектор в положение «ручное переключение» и, толкая рычаг влево (пониженные) или вправо (повышенные), включаешь передачи самостоятельно. Для того чтобы перескочить на две передачи, нужно толкнуть рычаг два раза. Но это работает только при включении повышенных передач. Если на ходу необходимо включить пониженную передачу, то сколько раз рычаг ни толкай влево, автоматика переключает только на одну ступень, и лишь при достижении определенных оборотов двигателя можно переключаться вниз дальше. Своеобразная защита от дураков, чтобы не перекрутить двигатель.

Так как переключением передач управляет электроника, то не грех с ней увязать и другие системы автомобиля. Получается интеллектуальная система управления автомобилем. Моторный тормоз, гидравлический ретардер,



АВТОПАК

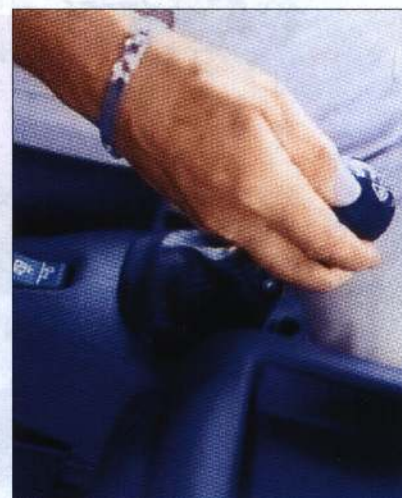
**Multivan
Generation**





1. Контейнеровозы для армии комплектуются Opticruise

2. Для движения на подъем предусмотрен режим, в котором переключение передач производится раньше и при более высоких оборотах (зеленая кнопка)



рабочая тормозная система, давление в пневмоподвеске, круиз-контроль работают под управлением Opticruise. Мы не раз писали о больших возможностях гидравлических ретардеров, но доплачивать \$8000 за такого помощника российские перевозчи-

ки не в состоянии, и, как правило, только журналисты могут насладиться возможностями вспомогательных тормозных систем.

Шестидесятитонные автопоезда разрешены пока только в Швеции и Финляндии. На полигоне нам дали возможность опробовать такие сцепки в движении. Лишние 16 – 20 т, конечно, чувствуются при разгоне, но мощности современных двигателей вполне хватает, чтобы не быть «тормозом» на дороге, имея полную массу 60 т. При движении прямо дополнительные метры не сказываются на управляемости автопоезда, а вот для движения назад в составе такого автопоезда необходимы дополнительные навыки. Поэтому и



бытует мнение, что лучшими водителями в Европе являются горячие финские парни, а уж затем русские «иваны». Но второе место тоже неплохо.

ИЗ ЕВРОПЫ
ГРУЗОВИКИ
 (095) 742-26-08
 (095) 521-45-01
 (095) 521-47-74
ЗАПЧАСТИ
www.bakmplus.ru

1. Возьму в аренду с выкупом МАЗ 82 м³ и более. В виде первого взноса КамАЗ 5320+прицеп. Тел.: (08456) 22-392
2. Продаю МАЗ 54323, 96 г.в., замена двигателя 2000 г., усил. ресс., вебасто, рация, музыка+п/п МАЗ 93866, 99 г.в., усил. пол, сост. отл., 18 т. у.е. Тел.: 8910 419-9945, 706-3479. Алексей
3. Продаю полуприцеп-термос 86 г.в., 80 м³, длина 13 м, оси SAF, 30 палет, пневмо, 2-осный, рабочее состояние, 5000 у.е. Тел.: (0832) 57-3529
4. Продаю КамАЗ 43105 85 г.в., бортовой, капрем. дв. 2000 г., 2500 у.е.
ЗИЛ 131 кунг, после консервации 3500 у.е. Тел.: 592-7599
5. Продаю VOLVO F16, 91 г.в., 485 л.с., пневмо, центр. смазка, ABS, вебасто, 600 литров бак, кондиционер, рация. 17000 у.е. Тел.: 8902 391-6548, (8432) 69-4937

Техцентр
ТК «АВТОСИЛА»
 по обслуживанию грузовых автомобилей на 31-м км МКАД
 проводит дополнительный набор специалистов
 Тел.: (095) 232-9100



МЕСЯЧНИК «ЧИСТАЯ СОВЕСТЬ»

Дмитрий Зленко

Не так давно в столице завершилась грандиозная по своим масштабам афера со стороны московских гибдэдэшников. В течение месяца без зазрения совести дорожные инспектора стригли деньги с рядовых водителей за... грязные автомобили.

За месячник «Чистый автомобиль» была оштрафована не одна тысяча автомобилистов. Самое примечательное в этой истории то, что ответственность за сие нарушение (грязное авто) не предусмотрена ни одним нормативно-правовым актом.

Столичная ГИБДД составила тысячи протоколов за управление грязными машинами, задержала сотни водительских удостоверений... А телевизионные средства массовой информации, как половозрелые орангутанги в период размножения, трубили о якобы законном взимании штрафов с владельцев грязных автомобилей.

Кстати, пользуясь случаем, хочу принести ГИБДД свои извинения в связи с тем, что в предыдущих своих публикациях я обращался к ней в среднем роде. А ГИБДД-то, оказывается, девочка. Вернее, строгая и грозная дама с фригидным характером. Главное слово в аббревиатуре ГИБДД – инспекция. Следовательно, ОНА!

Ну да вернемся к нашим баранам, точнее, к грязным автомобилям. 4 апреля нынешнего года Юрий Лужков подписал распоряжение за №192, которое вполне однозначно обязывало сотрудников ГИБДД проверять внешний вид транспортных

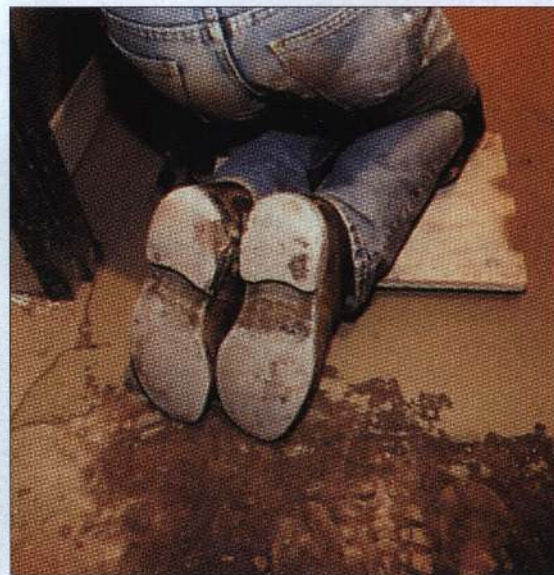
средств, выпускаемых на линию автохозяйствами города (говоря проще, данное распоряжение распространяется только на юридические лица), а также тех т/с, которые въезжают в столицу. А «наказывать» их водителей не штрафами, а воспитательной беседой. Однако ж стражи дорожного порядка решили, дескать, к чему проводить задушевные беседы? Надо, понимаешь, рублем наказывать. Словом, потрудились на совесть. Они, инспектора, с неистовым вождением набросились на автобусные парки, на грузовики, выезжающие со стройплощадок, на фуры... И легко и непринужденно разводили водил на «штрафы».

Раструбив во всеуслышание по центральному каналу о количестве оштрафованных, столичная ГИБДД признала (наверное, сама того не подозревая), что с гаком превысила свои полномочия. Если покопаться в вопросе грязных автомобилей более дотошно, то мы, даже не имея семи пядей во лбу, поймем, что штрафы за грязное авто не предусмотрены ни Кодексом об административных правонарушениях, ни Правилами Дорожного Движения, ни, тем более, распоряжением мэра...

Да и в конце-то концов еще ни в одном документе не дано точного определения понятию «грязный автомобиль»!

Не подумайте, что я призываю вас не мыть своих железных коней и до потери пульса бодаться с инспекторами на предмет оплаты или не оплаты штрафа... Автомобиль должен быть чистым – это показатель водительской культуры. Но, вместе с тем, наличием профессиональной культуры должны обладать и дорожные инспектора!

В связи с чем я предлагаю провести столичной ГИБДД месячник «Чистая совесть». В течение хотя бы одного месяца ее инспектора не будут лупить деньги за якобы правонарушения. Представляете, как будет приятно ездить по улицам Первопрестольной в потоке чистых автомобилей и инспекторов с чистой совестью?



Опыт эксплуатации ЗИЛ 5301 «Бычок»

Единственная машина полной массой 7 т, выпускаемая заводами России, – ЗИЛ 5301 «Бычок». Среднетоннажный городской грузовик вытеснил прожорливый бензиновый ГАЗ 3307 и по сравнению с ним был шагом вперед в создании машин такого класса. На руку машинам ЗИЛ, в том числе и «бычкам», было постановление Правительства Москвы о запрете въезда грузовиков в пределы МОЖД и разрешение проезда «бычков» под знак «Движение грузовых автомобилей запрещено». Это постановление здорово помогло сбыту зилевских машин в Москве. Опытом эксплуатации ЗИЛ 5301 с нами поделилась московская транспортная фирма, в которой около трех лет работают 18 «бычков».



В создании этой машины не обошлось без «тлетворного» влияния Запада, а именно, фирмы Mercedes-Benz. Но одно – немецкая помощь, другое – воплощение импортных идей на нашей земле. Наш менталитет, наши технологии и наша экономика привели к созданию автомобиля «Бычок».

Комфорт

Те, кто хоть немного поработал даже на двадцатилетних импортных машинах, понимают, что с комфортом на «Бычке» дела обстоят не лучшим образом. Пластмасса советских времен, исполнение постсоветских наводят на мысль, что в этой жизни продукция химврома никогда не достигнет мирового уровня. Но с лица воду не пить, и идем дальше. Панель приборов хоть и не шедевр, но информацией обеспечивает, а это главное. Руль тонкий и неудобный. Регулировка его есть, но быстро выходит из строя. Так что водителей на машине лучше не менять, чтобы они не регулировали руль под себя.

Регулировки водительского сиденья быстро выходят из строя. Если водитель под 80 кг и больше, то быстро «накрывают» амортизаторы сиденья. Если, не дай Бог, он у вас выше среднего роста, то спинка сиденья упирается в стенку кабины и за несколько дней протирается.

Зимой в кабине холодно, так как дизель на малых оборотах не греет, а через щели тепло моментально оказывается на улице. Если говорить об уровне шума и вибрации в кабине, то они ниже всякой критики. Тракторный двигатель, хоть и адаптированный, не лучшая находка для грузового автомобиля.

Бачок омывателя, находящийся в кабине у ног пассажира, посто-

янно течет. Часто ломаются кронштейны его крепления, так как для заполнения его надо снимать. Кроме того, насос омывателя не обеспечивает должного обслуживания: сначала жидкость подается на правую щетку, затем на среднюю, а до водительской давление уже не доходит. В транспортной фирме два распылителя омывающей жидкости врезают в капот грузовика, решая тем самым проблему. Отсутствует алгоритм работы щеток с паузой, хотя проводка есть, но реле паузы не устанавливается.

Главный цилиндр сцепления у педального узла, бывает, начинает течь. Тогда брюки и обувь водителя пачкаются гидравлической жидкостью.

Если водитель имел неосторожность открыть ветровое стекло, то самостоятельно он его закрыть не сможет. Нужен помощник, чтобы снаружи прижать стекло к рамке.

Личинки дверных замков через месяц-два выходят из строя. Причина в том, что под шляпку одного из болтов не ставят гроверную шайбу. После ее установки проблемы снимаются.

Чтобы долить охлаждающую жидкость, необходима табуретка. А для того чтобы достать масляный щуп, необходимо залезть на бампер автомобиля.

Двигатель

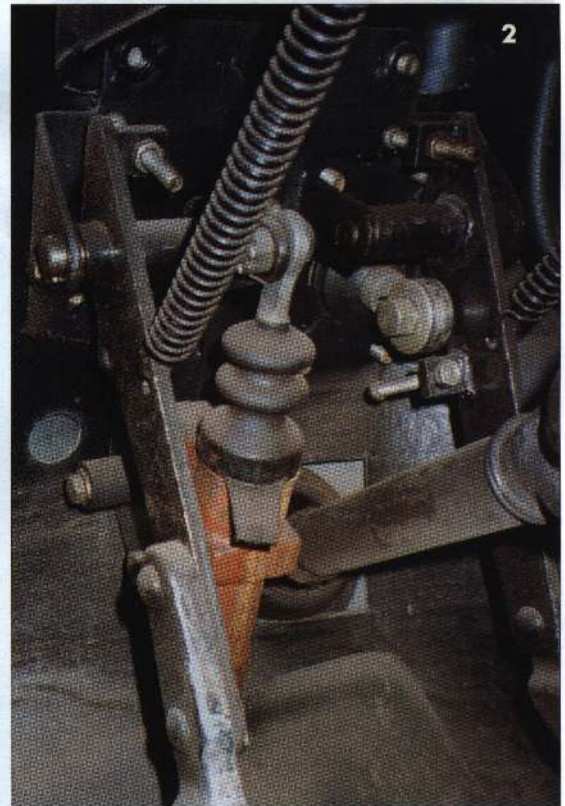
К тракторному двигателю Д-245 С ММЗ мощностью 109 л.с. особых претензий нет. Шумный и вибронегруженный, он тем не менее надежен и прост в эксплуатации. При покупке новой машины надо запомнить главное – через 1500 км пробега необходимо протянуть головку блока цилиндров. В противном случае велика вероятность пробоя прокладки головки блока. А особенность



ремонта двигателя «Бычка» в том, что приходится или вывешивать кабину или вырезать отверстие в передней стенке кабины водителя, даже для демонтажа – монтажа головки блока. Запомните – 1500 км! До 2001 г. двигатели комплектовались масляной центрифугой, снять которую по инструкции невозможно. С прошлого года на двигатели устанавливают

1. Залить охлаждающую жидкость можно только с помощью табуретки

2. Цилиндр сцепления иногда течет на ноги водителя





1. Межколесный дифференциал – слабое звено

2. Задний траверс гнется при буксировке

масляный фильтр со сменным элементом. На транспортной фирме, поделившейся с нами информацией, масло российского производства меняют через 10 000 км. Расход масла незначителен и хватает от замены до замены.

Часто из строя выходит пружина регулятора подачи топлива (рейки топливного насоса). Перегибается один из ее концов – она ломается. Чтобы достать и поменять, необходимы или змеиные руки или специальное приспособление. Недавно завод начал выпускать модернизирован-

ные пружины и проблема исчезла. Изначально цена нескольких витков проволоки составляла 300 руб. Сейчас – 70 руб.

В мороз дизельный двигатель запускается с эфиром. Особенность электрооборудования в том, что напряжение бортовой сети составляет 12 В, а для работы стартера при запуске требуются 24 В. Для этого предусмотрен второй аккумулятор. Но зарядный ток составляет все те же 12 В. Поэтому одна из аккумуляторных батарей разряжается без подзарядки. Чтобы этого не происходило, меняйте батареи мес-

тами через несколько дней работы. Если клеммы не в надлежащем состоянии, то при запуске двигателя происходит их обгорание. Следите за клеммами.

Стартеры часто выходят из строя из-за межвиткового замыкания.

Кронштейн крепления гидроусилителя руля требует постоянного внимания. Периодически его крепление надо тянуть. В противном случае придется покупать новый ГУР в сборе. Стоит он 14 000 руб., ЗИЛ 130 – 8000 руб. Начинка у обоих одинаковая, только корпуса незначительно отличаются.

Трансмиссия

Поставляемые тюменским заводом диски сцепления при грамотной эксплуатации смело выхаживают 80 000 км. Пятиступенчатая КПП хоть и надежна, но передаточные числа подобраны отвратительно. Пустая машина со второй передачи трогается нормально. Чтобы тронуться на груженом «Бычке», необходимо включить первую скорость. Передаточное число первой передачи – 6,45. Это означает, что даже при высоких оборотах двигателя скорости разгона не хватает для включения второй передачи. Двигатель сразу «садится» и машина разгоняется еле-еле – не хватает мощности. Это выясняется на автомобиле с максимальной нагрузкой.

Самым слабым звеном в трансмиссии «Бычка» является задний мост. Дифференциал не выдерживает нагрузок. На 30% машин его уже сменили. Крестовины дифференциала выходят из строя. Если упустил начало этого процесса, то разбивает посадочные места подшипников и ломает зубья шестерен. Мост на выброс: приходится покупать картер зад-

него моста. Раньше эти крестовины были трехсоставными, сейчас цельнолитые.

Подвеска

Подвеска «Бычка» особых нареканий не вызывает. Достаточно мягкий городской автомобиль. Рессорных втулок хватает на 50 – 60 тыс. км. Амортизаторы не текут даже в сильные морозы. Рессоры пока не ломались.

Большие нарекания вызывают покрышки «Таганка». Через некоторое время эксплуатации начинается отслоение корда и появляются «грыжи». К тому же она трескается по кругу вокруг колесного диска. На транспортной фирме хвалят нижекамскую и ярославскую резину.

Тормозная система

На «бычках» установлена тормозная система с гидравлическим двухконтурным приводом и пневмоусилителем. Заливной бачок для тормозной жидкости задних тормозов спрятан под раму, что не очень удобно при обслуживании. Передних тормозных колодок в городском режиме эксплуатации хватает на 15 – 20 тыс. км. Большим ресурсом это назвать нельзя. Заводские тормозные диски кривые, поэтому после покупки машины их лучше расточить. Направляющий штифт суппорта мазать надо через каждые 5000 км пробега смесью «Литола» с ТАДом.

Рулевое управление

Кроме проблем с гидроусилителем, о котором мы упомянули выше, других нет. Наконечников рулевых тяг по нашим дорогам хватает на 100 000 км, что можно считать неплохим результатом.

Электрооборудование

Через какое-то время эксплуатации начинает заедать замок зажигания. Водители на панель выводят кнопку пуска стартера. Кнопка выключения массы находится за аккумуляторным ящиком. Чтобы уберечь ее от грязи и влаги, накрывают разрезанной половинкой пластиковой бутылкой. Колодка соединительная клемная, находящаяся внутри рамы, совершенно не закрыта. Как следствие – замыкание и выход электрооборудования из строя. На фирме концы проводов спаивают напрямую. Об аккумуляторах мы писали выше. Пусковой контактор, бывает, выходит из строя. Стоит около 500 рублей.

Итого

В общем, как городская машина «Бычок» устраивает и водителей и транспортные фирмы. Отменная маневренность, хорошая обзорность, большая кабина, низкая погрузочная высота, экономичный дизельный двигатель с городским расходом топлива 18 – 20 л/100 км и монополия «ЗИЛа» на машины такого клас-



1

са обеспечили успех «Бычка» на рынке СНГ. Не устраивает качество сборки и комплектующих, дорогое обслуживание. Для примера: задний мост ЗИЛ 130 стоит 16 500 руб., ЗИЛ 5301 – 29 000 руб. Почувствуйте разницу. Средняя цена «Бычка» с промтоварным фургоном около \$9000. Но альтернативы машине нет, кроме подержанных иномарок. А здесь уже надо считать.

5. Монтаж проводки по-русски



6. Выключатель массы закрывают пластиковой бутылкой



Поводырь для стальной птицы, или Кое-что об авиационных тягачах

Как грациозен и величествен большой самолет в воздухе! Тяжелая машина словно парит в воздушном океане, воплощая извечное стремление человека в небо. Но на земле эти стальные птицы уже не так изящны. Они медлительны, неповоротливы, а подчас просто беспомощны. Тут на выручку и приходят аэродромные тягачи, помогающие этим небесным гигантам передвигаться по брэнной земле. О том, какие машины сегодня таскают самолеты, рассказывает корреспондент журнала Car&Driver, побывавший в аэропорту города Ньюарк.

Уильям Джонс, водитель тягача, и я сидим в неожиданно комфортной кабине 255-сильного британского тягача Douglas-Kalmar TBL-280 (так называемый supertug – супертягач), собственной массой 15 855 кг и стоимостью около \$482 000. Он может тащить практически любой самолет массой до 300 т, за исключением, пожалуй, только 437-тонного «Боинга-747». Для буксировки таких гигантов тоже есть свой тягач – 540-сильный TBL-400 массой уже 24 т и стоимостью почти \$670 000! Цены,

По материалам журнала Car&Driver.

мягко говоря, немалые. Но все же применение этих "супертягачей" экономически оправданно. Например, обычные авиатягачи не могут долго таскать тяжеленные самолеты. Они просто вытягивают аэробус из ангара, а дальше самолет движется уже самостоятельно.

— А ведь каждый раз, когда самолет едет по аэродрому за счет тяги своих двигателей, это сокращает его жизнь, — объясняет Дональд Томас, менеджер авиакомпании Continental Airlines. — Считайте сами: 15 минут на запуск и прогрев моторов, 20 минут рулежки до другого терминала и еще 10 минут на остановку моторов — итого 45 минут, вычтенных из ресурса силовых агрегатов.

Данный же тягач имеет более прочную трансмиссию, позволяющую таскать заглушенный самолет хоть по всему аэродрому. Есть и другие выгоды от использования таких тягачей. Самолеты, которые передвигаются под тягой собственных двигателей, должны управляться пилотами или лицензированными механиками, и все они требуют большей зарплаты, чем водители тягачей. Более того, самолет на буксире быстрее передвигается по аэродрому, так как водители лучше пилотов (а тем более пилотов из других стран) знают летное поле и все его рулевые дорожки.

Чем еще эти тягачи отличаются от других моделей? У него более удобная кабина с отопителем и кондиционером. При движении тягача задним ходом приборную панель вместе с сиденьем водителя можно развернуть на 180 градусов, что облегчает управление. У водителя есть постоянная радиосвязь со всем наземным персоналом: пилотами, диспетчерами, контролерами движения и т. д. Но главное отличие в том, что такой тягач цепляется к самолету не через буксирную балку. Вместо этого на Douglas-Kalmar применяется специальный гидравлический захват, который зажимает колеса передней



стойки самолета. Более того, когда шасси надежно зафиксировано, на тягаче включается подъемник, который отрывает колеса от земли! Причем лифт имеет грузоподъемность 35 т. А гидролифт модели TBL-400 поднимает уже 45 т! Так как захват стоит фактически по центру машины, уменьшается общая длина сцепки «тягач — самолет» и повышается ее маневренность.

...Научиться водить этого монстра можно за три недели курсов. Я рискнул уложиться в несколько часов.

— Ты не волнуйся, — успокаивает меня водитель, — здесь столько систем безопасности понапихано, ты точно не ошибешься. Просто соблюдай правила, и все будет в по-

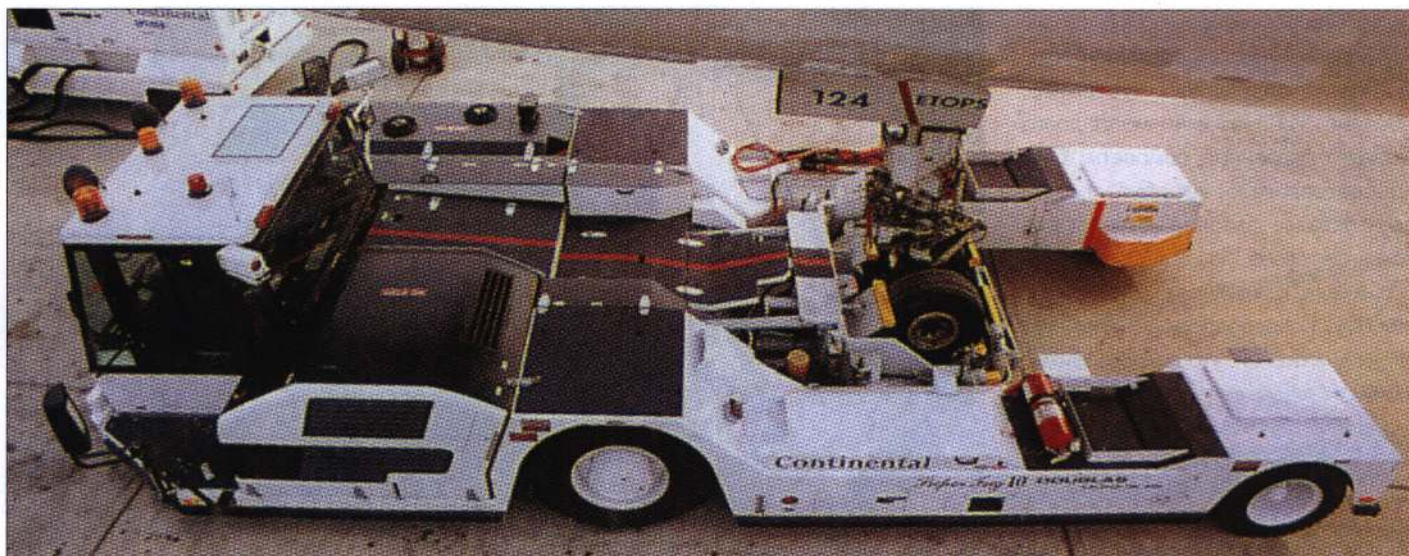
рядке. Давай-ка подцепим вон тот «Боинг-757».

Итак, вот что мне надо сделать, чтобы «подцепить» эту летающую машину:

1) Переключаешься на режим управления всеми 4 колесами и выравниваешь тягач параллельно с фюзеляжем самолета. Если красная полоса на капоте тягача оказывается точно по центру стойки шасси самолета, то ты встал ровно. Теперь открываешь захват и, медленно двигаясь задним ходом, аккуратно подводишь его под колеса.

2) Затягиваешь «ручник» и опускаешь раму захвата, контролируя процесс через видеокамеру.





3) Включаешь гидропривод «клешни», которая поворачивается на шарнире и зажимает колеса. Далее подключаем навигационные огни самолета к электросети тягача. Елочка, зажигись!

4) Включаем механизм «лифта», который поднимает колеса 116-тонного самолета на высоту от 17,5 до 25 см над землей. Все, стыковка закончена. Запрашиваешь разрешение на начало движения, выбираешь передачу (одну из трех) исходя из массы самолета и длины дистанции – и вперед. Ощущения – невероятные! При езде главное не забыть, какие исполинские габариты у груза за твоей спиной, а то

ненаароком снесешь крылом полангара или зацепишься за другой самолет. Также очень важно не «перерулить», то есть повернуть на тягаче круче, чем может позволить

стойка шасси. Для «Боинга-757» такая ошибка может закончиться неделей ремонта. А для водителя тягача эта ошибка кончится неотвратимым увольнением...

Краткая техническая характеристика авиационного тягача Douglas-Kalmar TBL-280

Двигатель	Рядный 6-цилиндровый дизель Deutz BF6M1013 CP с турбонаддувом, интеркулером и непосредственным впрыском топлива
Рабочий объем	7145 см ³
Мощность	255 л.с. при 2300 об/мин
Крутящий момент	942 Нм при 1400 об/мин
Запас топлива	269 л
Длина тягача	797,5 см
Колесная база	404 см
Снаряженная масса	15 855 кг
Шины передние/задние	Michelin, 445/65R 22.5 / 7.50R15
Максимальная скорость тягача	35 км/ч (пустой) и до 24 км/ч в сцепке со 140-тонным самолетом
Ведущие колеса	Передние
Управляемые колеса	Передние/задние/все четыре





Представительство WABCO в странах СНГ

Идеал Стандарт Европа Б. В. Офис "WABCO" Россия 129626 Москва, Проспект Мира, 100
Тел. (095) 9376383, (095) 2871244 Факс (095) 9376384 E-mail: info@wabco.ru, <http://www.wabco.ru>

Официальные дилеры в России

ЮАГ Московская обл., Одинцово, Транспортная ул., 2, т. (095) 5999185, т/ф (095) 5932372
Унивекс Москва, Бибиревская ул., д. 2, т. (095) 9011650, 9011016, 9011149, ф. (095) 9014366
Орум С-Петербург, наб. Реки Мойки, д. 58, т. (812) 3257031, ф. (812) 3257030
Спецавто Челябинск, а/я 12348, т. (3512) 754752, т/ф (3512) 416813, 754747

Официальные сервисные станции в России

Интертрансэкспедиция Москва, Иловайская ул., д. 38а т. (095) 3572030, 3567971, ф. (095) 3572660
Инпрас М Московская обл., Одинцово, п. Западный, терминал ТЭТ, т/ф (095) 4246986, 7444706
Скания Сервис Московская обл., Голицино, 43 км Минского ш., т. (095) 7875001 ф.(095) 7875003
Полярная Звезда Московская обл., Солнечногорск, 62 км. Ленинградского ш., т/ф 9941127, 9941345
Интертранссервис Московская обл., пос. Московский, а/я 31 т/ф (095) 5496690, 5496672, 5496678
Олвес Московская обл., Одинцовский р-н, п. Голицино, д. 5, т/ф (233) 40381, 42409
АЗР Балашиха Московская обл., Балашиха, Западная ул., 7, т. (095) 5244698, ф.(095) 5218423
Техпортавтосервис С-Петербург, Шотландская ул., д. 1 т. (812) 1149301, ф. (812) 1149297
Балтакс С-Петербург, 5-ый Верхний пер., д.1, т. (812) 5591392, 5971163, 5972370, ф. (812) 5593284
Совавто Санкт-Петербург, Витебский пр-т, д. 3, т. (812) 3270050, 2985556, ф. (812) 2981114
Инмекс Санкт-Петербург, Московское ш., 29а, т. (812) 4480034, 4426275, ф. (812) 4427755
Кинг-Карго-Сервис Тверь, д. Власьево, 30/1, т/ф (0822) 492181, (095)1300426, ф. (0822) 492051
Себейкин Калининград, Дзержинского ул., 246, т/ф (0112) 453204, 452339, 465367
Совтрансавто Минеральные Воды, 5-й км, Пром. Зона, т. (86531) 51355, 51752, ф. (86531) 51355
Трансинвест НН Н. Новгород, Шапошникова ул., д.15 т. (8312) 664184, 665460, ф. (8312) 633405

WABCO

ОБРЕЧЕННЫЕ НА СПАСЕНИЕ

Дмитрий ЗЛЕНКО, фото Московской Службы Спасения

Опасности подкарауливают нас на каждом шагу. Мы в меру своих возможностей пытаемся защититься от них самостоятельно. Однако не всегда это получается и к нам на помощь приходят службы, призванные защитить от не стандартных ситуаций или, по крайней мере, свести их последствия к минимуму. При пожаре мы звоним в 01. Когда нам необходима помощь милиции – 02. «Скорой» – 03... Но есть такие ситуации, от помощи в которых отрешиваются все вышеперечисленные службы. Мол, не в нашей это компетенции, и баста. Каждый из случаев, в которых бессильны все вышеперечисленные службы, – страшная история о незащищенности человека. Созданная в 1996 г. Московская служба спасения стала именно тем звеном, которого так не хватало...

Московская служба спасения – организация с четкой структурой. Каждый элемент этой структуры – неотъемлемая часть, без которой не мыслится работа Службы спасения.

Информационный центр. Это сердце системы. По сути, именно с информационного центра и началась Московская служба спасения. Сюда стекаются все звонки о чрезвычайных ситуациях, и оператор решает сам, можно ли переправить звонок в другую экстренную службу или задействовать собственные ресурсы. Очень часто операторам информационного центра приходится по телефону принимать роды, снимать сердечные приступы, спасать от смерти при тяжелых случаях отравления, отговаривать самоубийц...

Группы оперативного реагирования (ГОР). Это, так сказать, ударная сила Московской службы спасения. Экипажи ГОР – это те, кого мы называем спасателями. В Московской службе спасения ежедневно выходят на дежурство 5 экипажей спасателей. Посудите сами, 5 экипажей по 4 человека в каждом на всю многомиллионную столицу! Поэтому универсалом должен быть каждый сотрудник. Они все прошли альпинистскую, водолазную, аварийно-спасательную, кинологическую, противопожарную, медицинскую и психологическую подготовку.

Учебно-методический центр. Отбирает и готовит людей для работы в Московской службе спасения. Примерно из 100 желающих стать спасателями принимается на работу только один.

Информационно-справочная служба. В нее стекаются все звонки о пробках на дороге. Позвонив в информационно-справочную службу Московской службы спасения, можно получить ответ практически на любой вопрос: исторический, медицинский, узнать какую-нибудь математическую формулу... Правда,



должен оговориться, что подобный звонок – удовольствие не из дешевых – примерно 2,5 доллара за минуту.

Информационное агентство. Освещение работы Московской службы спасения. Имеется своя современная телестудия...



Итак, после медосмотра и краткого инструктажа экипажи ГОР рассасываются по «собоям». Пристроившись в один из экипажей, я тихонечко уселся на заднем сиденье малокомфортабельного «Собоя» и просто всматривался в спасателей. Вроде бы обычные мужики, каких на улице встречаешь тысячи, но что-то в них не так. От них веет какой-то непонятной силой. Посмотрят тебе в глаза и ты холодеешь. Холодеешь не от того, что страшно, а того, что никак не можешь понять, что в них не так. Ощущение, будто их глаза видели нечто такое, что в корне ломает человека.

– Значит так, – скомандовал командир экипажа, обернувшись ко мне. – У каждого из нас своя работа. Мы не мешаем работать тебе – ты не мешаешь работать нам. С вопросами во время нашей работы не приставай – это очень мешает. Под ногами старайся не путаться. И вообще, если нервы слабые, то лучше выходи сейчас. И еще, мы не любим «светиться» ни на экране, ни в прессе, поэтому будем признательны, если наши лица и фамилии не появятся в статье. Надеюсь, мы договорились.

Поступил сигнал, что на МКАДе произошло серьезное ДТП. Два человека погибли на месте, еще два ранены. Чтобы извлечь пострадавших, необходима помощь спасателей.

Сказать по правде, за свою журналистскую жизнь я повидал многое. Но то, что увидел на МКАДе, повергло меня в состояние шока. Я даже в кошмарном сне не мог представить, что аварии могут быть такими чудовищными. Автомобиль «жигуль» девятой модели, совершая обгон справа на скорости примерно 150 км/ч, врезался в МАЗ, который был припаркован на обочине. Самосвал не был оборудован противооткатной балкой и «девятка» угодила в задний мост. Удар был такой силы, что груженный МАЗ продвинулся на 15 м вперед. При этом ему вывернуло задний мост. У «девятки» кузовом МАЗа снесло крышу. И самое страшное – головы водителя и переднего пассажира оказались чуть выше кузова МАЗа. Последствия этого вы можете

представить. Опознать по лицу, кто мужчина, а кто женщина, просто невозможно. К тому же двигатель, вошедший в салон, переломал ноги так, что кости торчали наружу сквозь спортивные штаны водителя и колготы переднего пассажира... Расписывать во всех подробностях это ДТП не хочется, поскольку прочтение этих строк вряд ли доставит хоть какое-нибудь удовольствие психически нормальному человеку. А подробностей, поверьте мне, было предостаточно. Скажу лишь одно – после увиденного я понял, что не так в глазах спасателей. Видеть каждый день такие картины – это, знаете ли, не идет на пользу.

Фотографировать мне не разрешили. Едва успел достать фотоаппарат, как ко мне тут же подбежал инспектор ДПС и сказал, что до приезда оперативно-следственной группы фото- и видеосъемку производить нельзя. Признаюсь, мне и не особо хотелось фотографировать. Уж дюже мерзкое зрелище. Больше всего мне запомнился запах той аварии: запах теплого асфальта, вперемешку с запахом горячего моторного масла, крови и жженой электропроводки. Каждый из этих запахов по отдельности терпим. Но когда они перемешиваются, получается дико не приятный, тошнотворный букет.

Я отошел в сторонку и наблюдал за работой спасателей. Да чего уж там, за их работой наблюдали все: и инспектора ДПС, коих было в огромном количестве, и медики, и рядовые зеваки... За их работой было приятно наблюдать. Каждый был занят делом. Не было пустой беготни. Спасатели даже не переговаривались и не координировали действия друг друга. Они работали молча, четко и слаженно.

За считанные минуты они извлекли раненого пассажира «девятки», сидевшего на заднем сиденье в полубессознательном состоянии. Его погрузили в машину «скорой помощи» и увезли в больницу, куда некоторое время назад увезли пострадавшего водителя МАЗа.

Командир экипажа отрапортовал диспетчеру о том, что работа на месте ДТП завершена. Тут же металлический голос из радиации дал новые координаты, где необходима помощь спасателей: женщина вышла на лестничную клетку, чтобы выбросить мусор, и случайно захлопнула дверь, по ту сторону которой остался ее двухгодовалый сынишка.

Когда мы отъезжали от места ДТП, спасатели уже вовсю шутили, травили байки... Было такое ощущение, будто они дети,



прокатившиеся на аттракционе, после которого море приятных ощущений. Борис, командир экипажа, увидев мое выражение лица, которое всем своим видом излучало непонимание их веселости, подмигнув глазом, сказал:

– Это наша работа. – Затем он немного погрузился и, тяжело вздохнув, невнятно повторил: – Это наша работа...

– Эффект привыкания? – интересуюсь я.

– Что-то вроде того. Понимаешь, если все человеческие беды принимать близко к сердцу, крыша съедет, – поясняет Борис. – У нас многие не выдерживали. Многих пришлось серьезно лечить. Работа спасателя – это только с первого взгляда романтика. На самом деле в ней нет ничего романтического. Каторжный труд, мало спим, мало едим... После «учебки» к нам на испытательный срок приходят начинающие спасатели, 50% не выдерживают и недели работы. Говорят, мол, на фиг мне это надо – кошмары по ночам, постоянное чувство отвращения...

– А какой в вашей практике был самый запоминающийся выезд?

– Да каждый наш выезд – это что-то уникальное, запоминающееся. Приходится успокаивать психов, разгуливающих в чем мать родила по Крымскому мосту; доставать животных из вентиляционных шахт; снимать кастрюли с детских голов; обезвреживать разъяренных собак... Я могу продолжать очень долго.

– Э-э, – перебил Бориса водитель. – А как же Гурьянова, Каширка, Пушка?..

Тут лица ребят нахмурились. Каждый из них, наверное, вспоминал увиденное. После некоторого замешательства Борис сказал:

– С нами в смене работает один спасатель, который разгребал завал на Гурьянова. Пришел после двух смен подряд на базу «сдаваться», как сообщение – «Взрыв на Каширке». Взорвался тот дом, в котором он жил с семьей. Когда он услышал, стал бледный как поганка. Руки затряслись, голова завибрировала. Четверо суток он работал на Каширке. Нашел семью. Мертвую. Он считает себя виноватым в смерти семьи. Упрекает себя в том, что плохо разгребал завал. С тех пор он никак не может прийти в себя. Ему предлагали бросить эту работу, пока она его окончательно не добила. Но он решительно заявил, что нет.

Ребята притихли и молчали всю дорогу. Кто-то глубокомысленно смотрел в окно, кто-то тербил ремешок каски...

Приехав на место, первое, что мы увидели, – зарванную мамашу. Она подбежала к спасателям и с еще большим энтузиазмом принялась рыдать, умоляя о помощи. Из ее малопонятных, рубленных фраз можно было уловить, что ее двухлетний мальчик дома один. Потом она простонала что-то про не выключенный утюг...

– Ну что? – интересуюсь я, – будете взламывать дверь?

– Не взламывать, а открывать, – с обидой отрапортовал Борис. – Взламывают воры. Мы – спасатели.

С того момента, как мы приехали, и до того момента, как дверь была открыта, прошло не больше 10 минут. Вошли в квартиру и увидели беспечно играющего на полу малыша. Приезду спасателей он ничуть не удивился. Будто ждал их. Радужно развел руками, забавно хихикнул и попытался вручить Борису свой игрушечный автомобильчик. Спасатели проверили состояние здоровья мальчика, успокоили его маму и, пожелав впредь быть внимательнее, удалились. Кстати, про не выключенный утюг мамаша не наврала. В соседней комнате мирно дымился утюг.



Поступил сигнал. На одной из набережных Москвы-реки тонет человек. Рассекая по московским пробкам, наш ГАЗелевский «Соболь» спешит на выручку попавшему в беду человеку.

– Ну никто дорогу не уступит, – негодует водитель. – Видят, что едет автомобиль с включенными спецсигналами, – и все равно, не уступают! Не уж-то не понимают люди, что, случись с ними беда (не закончив фразу, водитель махнул рукой)...

– М-да, это беда какая-то, – присоединяется Борис. – Бестактность и отсутствие уважения со стороны других водителей поражают. Раньше, когда у нас были джипы, мы могли колесить хоть где. Любую пробку могли окольными путями объехать. На газелях такого себе позволить не можем. Вернее, газели не позволяют. Машина хлипкая. На бордюр еле еле вскарабкивается, чего уж говорить о чем-то более сложном.



– А почему от джипов отказались?
 – Очень дорогие в эксплуатации. Запчасти, сам понимаешь, баснословных денег на иномарку стоят. К тому же их приходится подолгу дожидаться. А бензин?! «Роверы», что были у нас, потребляли исключительно 95-й. А жрали примерно 40 л на сотню. Короче, сам понимаешь. Вот и пришлось пересест на «Соболя».

– А «Соболь», сколько потребляет при вашей-то езде?
 – От 20 до 25 л на сотку, – сообщил водитель. – Это, пожалуй, единственное ее достоинство. Ах да! Еще запчасти можно везде и всегда достать. И на этом все – больше нет достоинств. Проходимость плохая. Надежность – маленькая. Динамика плохая. Если на «Роверах» мы выжимали до 160 км/ч, то «Соболь» выше 120 км/ч не идет. И разгоняется медленно. Она порожняком-то еле едет, а тут загружена под полторы тонны.

– И какое самое уязвимое место «Соболя»? Что «сыплется» быстрее всего?

– Быстрее всего сыплется вся ГАЗель, – продолжает водитель. – Нет такого узла, который был бы наиболее уязвим. Машина 30 тысяч прошла, и все – рухлядь на колесах. Рассыпается прямо на глазах...

Приехав на место, мы и впрямь увидели барахтающегося в мутных и холодных водах Москвы-реки человека. Я толком опомниться не успел, как двое спасателей уже накачивали надувную лодку, а третий готовил альпинистское снаряжение. Меньше чем через две минуты человек был на берегу. На вопрос: «Как он очутился в воде», спасенный не смог дать вразумительного ответа – уж даже пьян он был.

– Это чудо, что он в таком нетрезвом состоянии умудрился удержаться на плаву, – говорит Борис. – Парню крупно повезло...



Очередной вызов. В мусоропроводе застрял кот, который не дает жильцам вот уже вторые сутки спокойной жизни.

– Господи, сколько ж можно из мусоропроводов домашних животных вытаскивать? – с раздражением говорит Бо-

рис. – Опять все перепачкаемся, провоняем и будем оцарапаны...

Едва подойдя к указанному подъезду, мы услышали душераздирающий кошачий крик.

– Так, – скомандовал Борис, – долго ковыряться не будем. Болгаркой выпилим кусок мусоропровода, на том и порешим.

В общем, так оно и вышло: быстренько вырезали болгаркой кусок мусоропровода, извлекли из него кота и передали в руки жильцов.

Возле нашей машины стоял паренек лет 11 – 12 и о чем-то бойко просил водителя.

– Слышь, Борь, – обращается водитель к командиру, – парень говорит, что он с другом катался на лифте и что его друг свалился в шахту.

– Передай по рации в центр. А мы пошли.

...Из шахты лифта доносился жалобный стон. Было понятно, что парнишка серьезно ранен. Быстро открыв двери лифта, мы увидели лежащего враскоряку подростка. Нога его была залита кровью. Парнишку вытащили из шахты, положили на носилки и передали в руки врачей «Скорой помощи».



За время дежурства произошло много событий. Были серьезные ДТП, были запертые двери, были покусанные разбушевавшимися собаками люди... Обо всем и не рассказать.

Больше всего меня поразило энтузиазм людей, работающих в Московской службе спасения. За всю историю своего существования они не получили ни копейки дотаций из государственных источников. Можно сказать, что спасатели работают «за спасибо».

По возвращении на базу экипажи передали другой смене оборудование. Прошли тщательный медицинский осмотр и отпущены по домам. После дежурства со спасателями я почувствовал какое-то спокойствие. Осознавать, что, не дай Бог, случись беда, есть люди, которые сделают все, чтобы спасти тебя.

Телефон Московской службы спасения: 937-99-11



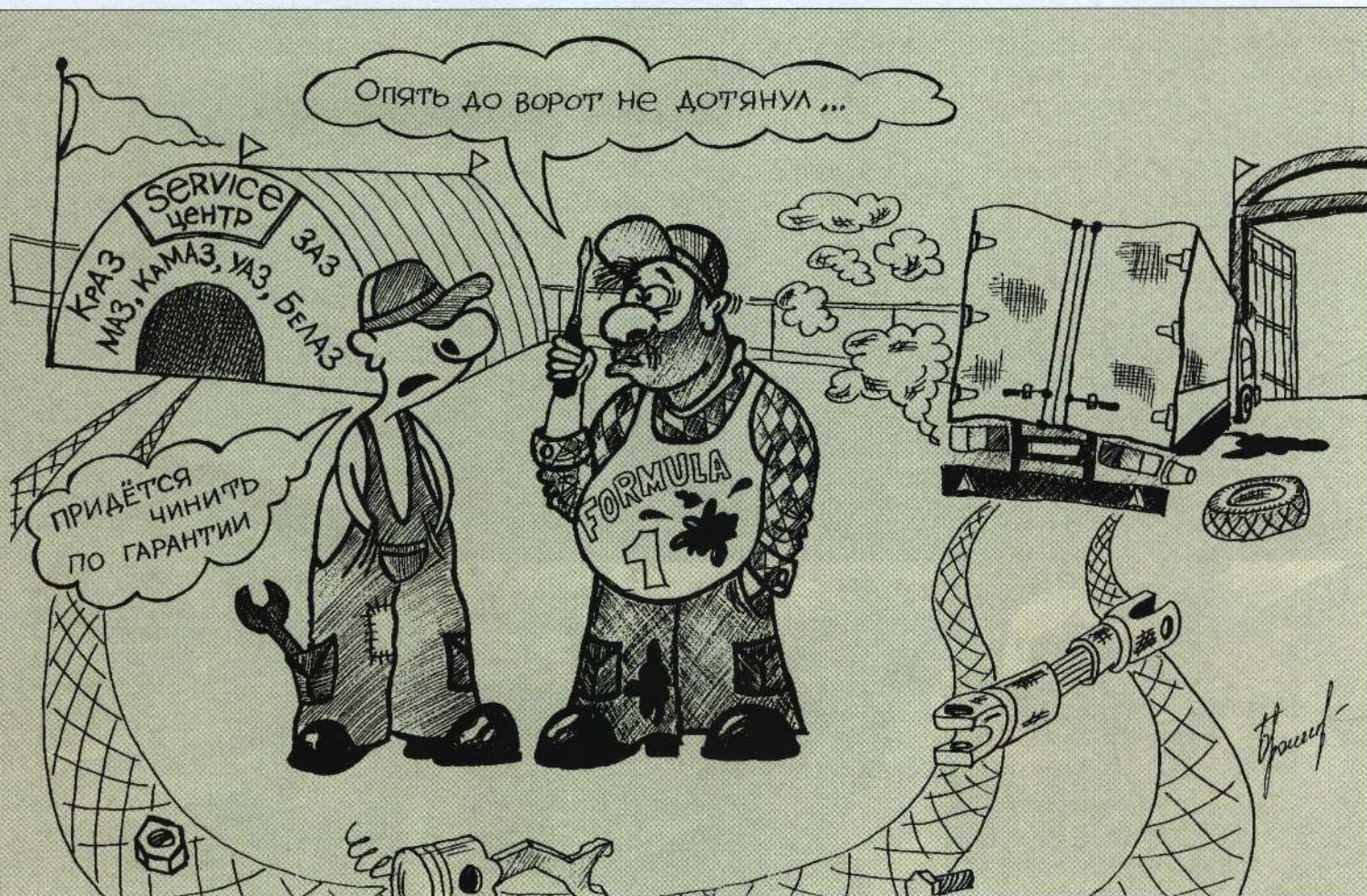
Дмитрий Жигульский

Как я ремонтировал машину

Репортаж задумывался о ремонте автомобиля хоть и на реальной сервисной станции, но без указания названия и адреса. Просто хотелось рассказать о том, насколько слабо в нашей стране развито сервисное обеспечение грузовых автомобилей, тем более импортных. Но после того, как я поднял кабину уже отремонтированного и оплаченного тягача, понял, что такой ремонтный беспредел прощать нельзя и будет лучше, если те, кто решит поставить машину в ремонт на эту сервисную станцию, будут готовы и к такому развитию событий.

Как это ни странно, но машины имеют свойство ломаться. Хуже всего, когда капитально накрывается двигатель, особенно импортного автомобиля. Цена ремонта зависит от того, насколько часто встречается эта машина в нашей стране. Стоимость ремонта обратно пропорциональна популярности и прямо пропорциональна году выпуска. Поясню: 5 – 6-летние машины (импортные) ломаются не так часто и запчасти на них, как правило, только оригинальные. Соответственно и цены для российского перевозчика запредельные. Ремонтные работы популярных марок стоят значительно дешевле редко встречающихся автомобилей, а запчасти на них не выпускает только что ленивый.

У меня тягач оказался не бестселлером на российских просторах, и попал я поэтому по полной про-



ГОК

ГРУППА КОМПАНИЙ «ГОК»



Запасные части, шиномонтаж, мелкий ремонт для большегрузных автомобилей, прицепов, автобусов импортного производства

Тел.: 502-9675, 937-9610, 435-0527

Факс: 195-4220

www.gok.ru, e-mail: info@gok.ru, shop@gok.ru

грамме. Дело не в марке автомобиля, просто в процессе эксплуатации банально убили двигатель.

Когда встал вопрос выбора сервисной станции, то приоритет был отдан ближайшей к месту стоянки автомобиля. Так тягач оказался на сервисной станции с громким названием «Интертранс-экспедиция» по адресу: ул. Иловайская, 38а.

Напомню, что данная фирма образовалась на базе крупнейшего автопредприятия после распада могущественного Совтрансавто. В советские времена парк состоял из «мерседесов», во время перестройки активно эксплуатировались «ивеки евростар», сейчас кроме международных перевозок фирма занимается сервисным обслуживанием и ремонтом импортной техники и продажей запасных частей для автомобилей.

Несколько лет назад я приезжал на станцию на «мерине» для регулировки тормозов, но ни один из слесарей не смог разобраться в гидропневматической системе автомобиля, и мне пришлось самому у дома, сняв барабаны, понять, как подвоятся тормозные колодки. Труда и знаний на эту операцию много не потребовалось, и уже тогда у меня

сложилось осторожное мнение о квалификации специалистов. Но ремонт двигателя решил все же делать на этом сервисе.

Снять и разобрать «стуканувший» двигатель особого труда и знаний для водителя, когда-либо сталкивавшегося с этой проблемой, не составляет. Главное назначение сервисных станций в том, что при наличии специнструмента и опытных слесарей максимально быстро определить проблему и качественно устранить ее.

Через несколько дней после ремонта я приехал на сервисную станцию, где мне показали разобранный двигатель и источник стука: провернувшийся шатунный вкладыш второго цилиндра. Дальше началось самое интересное.

Есть такое понятие, как дефектовка двигателя. Оно включает в себя полную диагностику деталей и узлов, степень их износа, в результате которой и решается их дальнейшая судьба. В этом и есть смысл работы сервисных станций, за это и платятся деньги.

Я так и не смог узнать состояние коленвала. На вопрос о ремонтных размерах шатунных шеек и подлежит ли коленвал ремонту, я так и не

получил ответа, кроме совета купить новый. А новый стоит, между прочим, \$2500. Затем мне посоветовали свозить его в контору, занимающуюся ремонтом двигателей, где, возможно, помогут. Так я и сделал. Там мне полностью промерили коленвал, порылись в справочниках и вынесли вердикт, что восстановлению он не подлежит.

Состояние поршневой группы на сервисной станции оценили на глазок. Есть царапины на юбке поршня – меняй поршневую группу. Никто не измерял зазоры компрессионных колец, не замерял состояние гильзы. Оригинальный новый поршневой комплект на один цилиндр стоит около \$500. Если умножить на 6, то получится \$3000 за поршневую группу. В итоге ремонт двигателя тянул на \$9 – 10 тыс.

Но самое интересное было в счете, который я получил за разборку и дефектовку двигателя. По нормочасам все это тянуло на 36 часов, и сумма набегала под штуку «баксов». Еще раз акцентирую внимание – только разборка и дефектовка. Чтобы разобрать двигатель слесарю средней руки требуется 4 – 6 часов неспешной работы максимум. По счету получается, что еще 30 ча-

"ИНТЕРТРАНС ЭКСПЕДИЦИЯ"

109651, Москва, ул. Иловайская, д.38а
Тел.: (095) 356-8111, 357-2030
Факс: (095) 357-2660



109651, Moscow, Ilovaiskaya, 38a
Tel.: (095) 356-8111, 357-2030
Fax: (095) 357-2660

№	Работа	Цена	Нормо-часы	Кол-во	Ед.	% скидки	Сумма
1	Тягач без прицепа (мойка)	194.70	-	1	раб	0	194.70
2	Снять двигатель	811.23	8.00	1	час	0	6489.84
3	Разобрать, дефектовать двигатель	811.23	36.00	1	час	0	29204.28
Итого по работам:							35888.82
Итого: 35,888.82 руб. ,включая НДС: 5,981.47 руб.							35,888.82 руб.

К оплате: Тридцать пять тысяч восемьсот восемьдесят восемь рублей 82 копейки

- С объемом работ, запчастей согласен.
- За качество материалов (запчастей) предоставленных заказчиком станция тех. обслуживания ответственности не несет.
- За вещи, ценности оставленные в автомобиле на время ремонта станция тех. обслуживания ответственности не несет.
- С правилами хранения автомобиля ознакомлен.
- Автомобиль из ремонта получил. Качество ремонта проверено в моем присутствии. Замененные детали и остатки материалов получил. Претензий не имею.

Автомобиль выпустил _____

Заказчик _____

сов мне диагностировали двигатель. Максимум, что определили мастера за это время – какой цилиндр «стуканул». Дефектовкой это назвать никак нельзя.

Я так и не смог выяснить, ремонтируется ли воздушный компрессор или меняется в сборе. Одни на сервисе говорят, что перебирают, другие – нет. По-моему, вся эта информация никак не стоит таких денег.

Долго не думая, я приобрел б/у двигатель без навесного оборудования за \$3000 и отвез на сервис

для замены. Несколько прокладок под навесное оборудование я искал месяц. Мне предлагали полный комплект на двигатель за \$850, но три прокладки за \$100 отдельно никто не продавал. С горем пополам через несколько недель я нашел то, что мне нужно, и отвез на станцию.

Вот и пришла пора забирать машину из ремонта. Тягач стоял на улице. Запустив двигатель буквально на 5 минут, я понял, что забирать машину слишком рано. Беглого взгляда хватило, чтобы определить дефекты сборки: течет тосол, температурный и масляный датчики не работают, скорости не включаются, некоторые трубки не подсоединены, гидроусилитель пустой, уровень масла в двигателе нулевой, тосол ниже минимальной отметки. Как можно объявить такую машину готовой к эксплуатации? Указав на недостатки, отказался забирать машину из ремонта. Через несколько дней мне доложили об устранении недостатков.

Датчики так и не работали. Мне было заявлено, что это мои датчики вдруг резко перестали работать. Этот аргумент я не смог парировать. За диагностику датчика и регулировку рычага КПП с меня взяли

дополнительные деньги. Правда, я уже заплатил за установку КПП 2500 руб, но никак не думал, что установка коробки не включает в себя правильную регулировку механизма переключения скоростей. В счете видно, что замена топливных фильтров может происходить, оказывается, без крепления топливных элементов. Как это?

Делать нечего, иду оплачивать счета. Мне очень «понравилась» работа кассира сервисной станции. Деньги пересчитывались четыре раза: два раза вручную, два раза на машинке для счета, плюс каждую купюру кассир просвечивала то ли под ультрафиолетом, то ли разглядывала под увеличительным стеклом. Такую бы тщательность при ремонте.

Расставшись с деньгами, я пошел забирать буксировочную трубу, на которой притащили тягач, но ее и след простыл, хотя за день до этого она стояла в углу. Еще убыток.

Запускаю двигатель, жду, когда давление в тормозной системе дойдет до нормы, и выезжаю с территории сервисной станции. Надеюсь, что здесь отремонтировать машины больше не буду. Уже на МКАД выяснилось, что не включаются

ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ И АВТОБУСЫ

IVECO

Продажа автомобилей: (095) 792-8595

Продажа запчастей: (095) 725-8668

Сервис: (095) 796-6376

E-mail: s@ivecorussia.com
<http://www.ivecorussia.com>

ется восьмая передача. Но в целом благополучно доезжаю до стоянки. Перед тем как отправить машину в рейс, прошу водителя облазить весь двигатель, протянуть крепление навесного оборудования и отрегулировать злосчастный рычаг переключения скоростей. Оказалось, что часть болтов и гаек только наживлены, вдруг резко потек гидроцилиндр подъема кабины, но окончательно вывело меня

из равновесия то, что вместо двух приводных ремней поставлен только один, хотя в первую попытку забрать машину я указывал слесарям на этот недостаток.

Вывод печальный. Чтобы снять, разобрать и поставить другой двигатель я заплатил почти \$2000. Расходные материалы составили менее \$200, остальное работа. Как она была выполнена – смотри выше. Желание только хапнуть денег дав-

но стало основой бизнеса в России. И данная сервисная станция всего лишь цепочка того бардака и беспредела, который творится в стране. Хотя все данные для нормальной работы сервиса есть: наличие базы, людей, опыта у некоторых слесарей и известность. Поэтому правы те, кто ездит за границу и ремонтируется в Белоруссии, Польше, странах Балтии. Значительно дешевле и качественнее.

Примечания: Продолжение з/н №340 от 16/01/02

№	Работа	Цена	Нормо-часы	Кол-во	Ед.	% скидки	Сумма
1	С/П 4 лапы крепления двигателя	839.82	0.80	1	час	0	671.86
2	Поставить двигатель	839.82	6.50	1	час	0	5458.83
3	Поставить КПП	839.82	3.00	1	час	0	2519.46
4	Заменить хомут гофры глушителя	839.82	1.00	1	час	0	839.82
5	Оборудовать электрику	839.82	2.00	1	час	0	1679.64
6	Поставить компрессор	839.82	2.40	1	час	0	2015.57
7	Заменить клананную крышку	839.82	0.60	1	час	0	503.89
8	С/П турбину	839.82	1.20	1	час	0	1007.78
9	Заменить масло и фильтр в двигателе	839.82	1.00	1	час	0	839.82
10	Заменить топл. фильтр	839.82	0.60	1	час	0	503.89
11	Крепление топливных элементов	839.82	0.50	1	час	0	419.91
12	Устранить течь охлаждающей жидкости	839.82	1.00	1	час	0	839.82
13	Залить масло в ГУР, прокачать	839.82	0.50	1	час	0	419.91
14	Залить охлаждающую жидкость	839.82	0.40	1	час	0	335.93
15	Диагностика датчика давления масла	839.82	1.00	1	час	0	839.82
16	Ремонт эл. проводки	839.82	1.00	1	час	0	839.82
17	Замена ламп	839.82	0.30	1	час	0	251.95
18	Регулировка механизма переключения передач	839.82	0.60	1	час	0	503.89

Итого по работам: 20491.61

Использованные материалы, запасные части

№	№ по каталогу	Наименование	Цена	Кол-во	Ед.	Сумма
1	974 50 304	Штуцер соединительный 6 мм	185.63	1.000	шт	185.63
2	190 36 29	Фильтр масляный ОС267	612.51	2.000	шт	1225.02
3	190 76 40 (А-40)	Фильтр топл тонк.очистки	532.35	2.000	шт	1064.70
4	15W40 mobil D (208л)	Масло моторное MOBIL Delvac HP 15W-40 (208л)	79.39	23.000	л	1825.97
5	А - 40	Тосол А-40 (208 л)	22.26	40.000	кг	890.40
6	DexIID mobil ATF (208л)	Масло трансм. MOBIL ATF 220 Dexron IID (208л)	123.83	1.000	л	123.83
7	24x3	Лампочка салонная	3.75	1.000	шт	3.75
8	DexIID mobil ATF (208л)	Масло трансм. MOBIL ATF 220 Dexron IID (208л)	123.83	1.000	л	123.83

Итого по запчастям и материалам: 5443.13

Итого: 25,934.74 руб. ,включая НДС: 4,322.46 руб.

25,934.74 руб.

К оплате: Двадцать пять тысяч девятьсот тридцать четыре рубля 74 копейки

- С объемом работ, запчастей согласен.
- За качество материалов (запчастей) предоставленных заказчиком станция тех. обслуживания ответственности не несет.
- За вещи, ценности оставленные в автомобиле на время ремонта станция тех. обслуживания ответственности не несет.
- С правилами хранения автомобиля ознакомлен.
- Автомобиль из ремонта получил. Качество ремонта проверено в моем присутствии. Замененные детали и остатки материалов получил. Претензий не имею.

Автомобиль выпустил _____

Заказчик _____

В одном из прошлогодних номеров «Автотрака» мы сообщали, что российское представительство компании MAN впервые продало новый тягач F2000 частному лицу на условиях товарного кредита. Об итогах годичной эксплуатации этого грузовика и тонкостях конструкции нам рассказал его владелец.

MAN F2000 Evolution: ГОД ЭКСПЛУАТАЦИИ



Для начала напомним, что семейство тяжелых грузовиков MAN «F2000» появилось в середине 90-х гг. и было удостоено титула «Грузовик 1995 г.». В 1998 г. машина пережила модернизацию, после которой к названию грузовика и добавилась приставка Evolution. Сегодня производство этих машин постепенно сворачивается и скоро семейство F2000 канет в историю, полностью уступив место флагмана новейшему грузовику MAN TG-A.

Итак, тягач модели FE410A был куплен в марте 2001 г. и запущен в эксплуатацию в июле того же года. На сегодняшний день машина прошла 92 000 км. Данный тягач оборудован самой большой из предлагавшихся для серии F2000 кабиной с высокой крышей и пневмоподвеской. Несмотря на самое просторное исполнение, по мнению владельца, немало места внутри «съедают» высокий моторный туннель и расположенный на нем ящик для документов. Но это, пожалуй, единственный недостаток и в остальном салон устраивает.

Касательно кабины владелец также не рекомендует заказывать на тягачи F2000 омыватель фар, а если таковой и установлен, им надо пользоваться крайне осторожно. В бачке омывателя жидкость не обогревается и, когда холодная вода при включении омывателя попадает на горячую работающую фару, стекло от перепада температуры может просто лопнуть. Замена стекла в Германии, например, обойдется в \$30. А если такое случится, например, в Польше, готовы уже \$100, причем за неоригинал! Как говорится, делайте выводы.

Интересно, что, когда владелец получал машину, он заметил, что кабина установлена с перекосом: водительская сторона стояла явно выше пассажирской. Но потом выяснилось, что такой перекос предусмотрен конструкцией. Когда внутри сидит только водитель (а тем более, упитанный водитель!), кабина слегка

заваливается на его сторону. Чтобы этого не было, на опорные площадки кабины с водительской стороны конструкторы подложили резиновые проставки. В итоге под весом водителя эти резинки-компенсаторы сжимаются и кабина встает ровно.

Сердце грузовика – рядная 24-клапанная «шестерка» серии D2866 LF31. При рабочем объеме 12 л мотор развивает 410 л.с. и отвечает нормам Евро-2. Этот мотор – пример здорового консерватизма фирмы в области двигателестроения. В то время как остальные производители чуть ли не поголовно перешли на насос-форсунки и систему Common Rail, инженеры MAN все еще остаются верны принципу подачи топлива с помощью рядного ТНВД. Кстати, этот же двигатель немцы поставили и на свою новую модель TG-A. Силовому агрегату просто добавили электронное управление ТНВД и систему рециркуляции выхлопных газов. И после этого двигатель легко уложился в нормы токсичности Евро-3. Такой подход имеет несколько плюсов. Во-первых, мотор не очень усложнился, сохранил свою надежность и несильно вырос в цене. А во-вторых, этот силовой агрегат уже хорошо изучен механиками станций ТО. В конечном счете это выливается в экономию не только при покупке нового тягача, но и его последующем техобслуживании.

Однако вернемся к нашему герою. Специально для российских условий езды на тягач поставили подогреваемый топливный фильтр-сепаратор, дополняющий два фильтра тонкой очистки. Кроме этого, владелец сразу перевел мотор, КПП и задний мост на синтетическое масло. Заметим, что интервал смены масла в двигателе при эксплуатации в Европе составляет порядка 80 000 км. Но на машинах, «прописанных» в России, производитель советует менять масло примерно на 50 – 60 тыс. км. (Ничего не поделаешь – нашим дорогам по чистоте еще далеко до европейских.) Также упомянем еще одну рекомендацию специалистов фирмы MAN, которая, правда, касается грузовиков с большим километражем. Дело в том, что на двигателях, сделанных под стандарт выхлопа Евро-2, отмечена незначительная (несколько микрон) усадка гильз цилиндров. Явление это не смертельное, но при пробеге мотора в 700 тыс. км немецкие механики все же рекомендуют сделать перегильзовку. Операция недорогая, зато после нее мотор отходит еще 700 000 км.

Поначалу двигатель отличался немалым аппетитом. При загрузке автопоезда в 20 т агрегат потреблял в среднем по 37 – 38 л «соляры» на 100 км. Но механики пояснили владельцу, что такой расход дизеля – обычное явление в период обкатки, длящийся примерно до 70 тыс. км. Сейчас расход на «сотню» упал до 20 – 25 л на порожней и до 30 – 33 л на груженой машине.

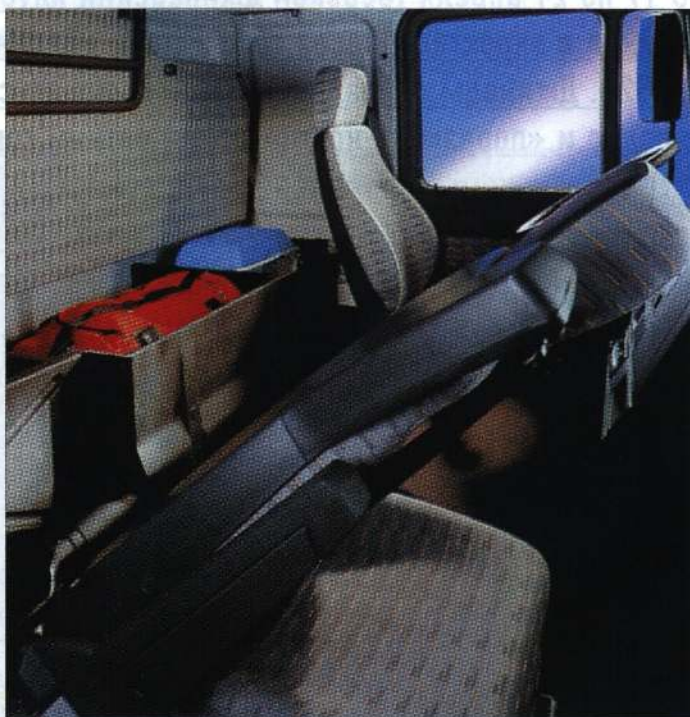
Теперь о поломках. Первая случилась на 50 тыс. км, когда компрессор «погнал» масло в воздушную систему. Сам компрессор – одноцилиндровый, но, по мнению владельца, на машину лучше заказывать двухцилиндровый агрегат, имеющий большую производительность.

Вторая неисправность случилась через год после покупки: в рейсе отказал генератор, поставляемый на MAN фирмой Bosch. Диагноз – «кончина» реле-регулятора (так называемой

«таблетки»). Причем случилось это через несколько дней после истечения гарантии на машину. Так что за ремонт (машина чинилась в Польше) владельцу пришлось выложить \$75. Выяснилось, что это типичная болезнь бошевских генераторов, выпущенных на испанском заводе фирмы. Но самое интересное в этой ситуации было то, что владелец ремонтировал свой MAN на сервисе фирмы... Renault! Дальнейшая езда без «таблетки» могла привести к полному выходу генератора из строя, так что владельцу пришлось заезжать не на мановскую станцию ТО, а на ту, которая оказалась ближе. И на сервисе выяснилось, что такие же испанские генераторы стоят и на французских грузовиках, где с этой проблемой механики уже не раз сталкивались. Была ли это некачественная партия генераторов либо есть какая-то другая причина – неясно. Но факт налицо.

На этом фоне образцово выглядят 16-ступенчатая механическая КПП, ведущий мост и подвеска, не доставлявшие владельцу проблем. Но как и мотор, эти узлы имеют свои особенности. Так, при движении назад рекомендуется выжать сцепление, подождать, не отпуская его, 3 – 5 с и после этого включать скорость. Дело в том, что задняя передача не имеет синхронизатора и задержка позволяет выравнивать скорости вращения валов в коробке. Кроме этого, на отцепленном от фуры тягаче наблюдалось резкое падение давления в пневмобаллонах правой или левой стороны. Причем происходит это как при выключенном, так и при работающем двигателе. Но неисправностей здесь нет. Просто данное явление характерно для моделей Evolution как итог модернизации задней пневмоподвески. И как только тягач «принимает на седло», давление в баллонах выравнивается.

Каково же итоговое мнение о машине? Думаем, что лучшим ответом на этот вопрос служит тот факт, что это уже четвертый грузовик марки MAN, которым пользуется этот водитель.





Лесные бродяги

Александр Евдокимов

С 19 по 21 апреля тверской джиперский клуб «Лебедушка» учинил в окрестных лесах трофи-рейд «Весенняя распутица-2002». Джиперы собрались, чтобы пообщаться после зимы, а заодно и «поразмять кости» перед летним гоночным сезоном. В эту теплую компанию и попал ваш покорный слуга. Но попал я сюда не просто так, а с поводом – лицезреть дебют джиперской команды журнала «Автотрак»...

Всего в категорию «рейд» были заявлены 36 экипажей из Москвы, Питера, Твери и Белгорода. Здесь стоит остановиться и пояснить читателям, что в данном случае означает гоночная дисциплина «рейд» и каков принцип формирования команд. Открываем регламент и читаем: «Рейд – состязание, проводимое по закрытому маршруту в лесной, ненаселенной местнос-

ти и включает в себя тяжелые, разнообразные дороги, требующие использования возможностей полноприводного автомобиля и мастерства экипажа. Это глубокие колеи, броды, болота, бревна, лесной ландшафт, раскисшая почва. Рейд – командная дисциплина. Состав команды – 3 экипажа, сформированные по добровольному принципу. Команды преодолевают спе-

цучастки разной степени сложности за контрольное время». Выигрывает та команда, которая по итогам двух дней набирает большее количество очков за пройденные трассы. Всего же на два дня организаторы разметили 56 разных спецучастков. Словом, участникам было где развернуться, но надо было успеть пройти как можно больше до официального закрытия трасс. В противном случае пройденные спецучастки не засчитывались.

...Итак, регистрация пройдена, стартовые номера получены, координаты местности занесены в прибор спутниковой навигации и наша колонна из двух Nissan Patrol под номерами 38 и 25 и Toyota Land Cruiser 60 под номером 50 выдвигается искать на свои колеса приключений. Вот и

сезд с асфальта в лес, на первый спецучасток. Судья включает секундомер, и веселье начинается. Два впередиидущих Nissan Patrol включили полный привод и лихо рванули по грязи вперед. А на нашем «круизере» возникает заминка – не подключается передний ведущий мост! Впрочем, ничего не скажешь. Что делать? Не возвращаться же с позором в лагерь, не проехав и метра по бездорожью! В данной ситуации было принято героическое решение – лезть в грязь на заднем приводе, а дальше видно будет. Рискованная затея, тем более что впереди, кроме непролазной трясины, ничего и не виднелось. И все-таки мы полезли...

Дальнейший процесс словами описать сложно. Не передать ими всех пируэтов, которые выделывал сидевший за рулем Борис Харашутин, чтобы не дать машине увязнуть. Масла в огонь подливал еще и тот факт, что на «тойоте» не работала лебедка самовытаскивания. Так что застревать нам настоятельно не рекомендовалось. И пилот старался от души. Мотор ревел, грязь из-под колес доставала, наверное, до макушек деревьев, а все незакрепленные предметы и пассажиры от этой сумасшедшей скачки летали по салону, как шарики в погремушке. Тогда-то я и постиг весь глубинный смысл выражения «встряхнуть мозги»... Но, в конце концов, машина прямо-таки пролезла по трассе, здорово удивив этим не только остальных членов команды, но и самого водителя, который, по его словам, не ожидал от машины такой прыти. И это, повторюсь, на заднем приводе! А если бы «гребли» оба моста, это ж как машина ехала бы? Чтобы это выяснить, а заодно больше не испытывать судьбу в



этих лесах, Борис и его штурман Олег Окунь полезли выяснять, куда «пропал» передний мост.

Пока ребята чинили машину, в десятке метров от них полным ходом шло сражение с бездорожьем на очередном СУ. Идущий первым Алексей Гуркин пытался с ходу пробиться через глубокую колею, пролегающую по болоту. Но в тот день Фортуна явно повернулась к нашей ко-

манде задом. Машина почти прошла это гиблое место, но уже на самом выезде Patrol все-таки забуксовал и лег на брюхо. Всего пары метров не хватило до спасительной земной тверди. Следовавший вторым Patrol Сергея Корнилова двинулся следом, но и без того коварная колея оказалась здорово разворочена «зубастой» резиной первой машины и превратилась в





настоящую западню. В итоге оба «патруля» сели всерьез и надолго. Делать нечего, народ расчехлил лопаты, размотал лебедки – и пошла работа. У красного Nissan дела шли неплохо, хотя и сидел он аккурат по центру болота. Его упорный экипаж через пару часов все-таки откопал и вытащил машину, объехав колею по лесу. А вот у «патруля» Алексея во время вызволения из цепких лап трясины не выдержали сцепление и ШРУС переднего моста. Починить «умерший» джип в лесу было нереально, а это означало не только сход автомобиля, но и конец борьбы всей команды! Ведь засчитываются только спецучастки, пройденные всеми тремя машинами. Потому это и называется «командный зачет». Дело кончилось тем, что Борис с Олегом починили свою машину, объехали злополучную колею, подцепили «патруль» на буксир, и вся команда понуро двинулась обратно в лагерь. Первый день для нас закончился, по сути, едва начавшись...



Но в лагере было решено, что сдаваться рано и надо бороться до конца. Благо правила гонки разрешают в случае выхода в

первый день из строя одного из джипов найти ему на замену другую машину с экипажем. И на второй день в наш поредевший был строй вступил новый экипаж на Toyota Land Cruiser 80. Для дела победы Алексей даже пожертвовал со своего «ниссана» чудовищные внедорожные «катки» фирмы Super Swamper, которые потом заняли место на «круизере» Бориса. После этой операции машина под номером 50 стала походить на помесь трактора с луноходом. Позднее выяснилось, что и проходимость «круизера» стала соответствующей.

Второй день был для нас более удачен. Капитальных поломок не было, настрой был боевой, и в итоге команда прошла 7 спецучастков, набрав 23 очка. И если в первый день мы прошли всего два СУ и заняли последнее место, то по итогам второго дня поднялись до восьмой позиции. Но все же отставание после провала первого дня было слишком велико. В итоге после двух дней лесных скитаний и земляных работ мы прорвались через 9 спецучастков, набрали 29 очков и заняли десятое из двенадцати мест. Да, мы не стали первыми, но и не стали последними!

P.S. А победительницей стала питерско-московская команда «Две столицы» (Быковы, Прокошин, Демин, Занозин, Дворников, Боголепов, Дрожжа) на УАЗах. Второй была тверская команда «ТТО» (Кившар, Поляков, Казак, Ревяко, Батарин), которая также выступала на бессмертных творениях Ульяновского автозавода. Третьими приехали московские «Танкисты» (Огиенко, Хаев, Подобедов, Ишутин, Анциферов, Ноздрачев) на двух «ленд-роверах» и Toyota Land Cruiser 70.



Остеохондроз

Ваш доктор Титова Ирина Юрьевна

Устройство нашего позвоночника проще, чем устройство автомобиля. Представлю вам самые элементарные анатомические сведения о строении позвоночника. Составляющие позвоночный столб позвонки соединены между собой межпозвоночными дисками, дугоотростчатыми сочленениями и связками. Значение межпозвоночных дисков в физиологии движений, статической нагрузке и перегрузке позвоночника чрезвычайно велико. В условиях повседневной деятельности при вынужденных позах, ходьбе, беге, прыжках, падениях, ударах чрезмерные физические нагрузки на организм нейтрализуются или смягчаются благодаря исключительно высокой упругости и эластичности дисков.

В основе остеохондроза позвоночника могут лежать самые разнообразные причины – травма, различные перегрузки позвоночного столба, которые возможны при выполнении определенных видов работ, во время учебы, занятий спортом (акробатика, тяжелая атлетика и пр.).

Длительное в течение трудового дня пребывание в полусогнутом состоянии ведет у шоферов к статической перегрузке поясничного отдела позвоночника, у лиц канцелярского труда, работающих со склоненной головой, к перегрузке шейного отдела позвоночника.

Спондилез шейного отдела позвоночника характеризуется сочетанием болей в шейном отделе позвоночника и ограничением его подвижности, особенно бокового сгибания и вращения. Прогрессирующая тугоподвижность может сопровождаться стойкими болями и появлением затруднений при управлении автомобилем. Интенсивность болей различна. Иногда она настолько мучительна,

что не поддается никакому терапевтическому лечению в течение нескольких недель.

Боль может отдавать в руку на стороне поражения, ограничению ее подвижности.

Остеохондроз и спондилез грудного отдела позвоночника. Заболевание часто развивается у лиц, профессия которых сопряжена со статическими перегрузками позвоночника грудного отдела. Возраст больных 40 лет и старше. Заболевание развивается довольно медленно и вначале проявляется лишь незначительными болевыми ощущениями, локализующимися в области спины и усиливающимися после длительной статической нагрузки, например после длительного сидения за столом с согнутой спиной и головой. С течением времени интенсивность болей усиливается, они становятся более длительными и появляются уже при непродолжительной статической нагрузке. Боли могут быть односторонними или носить опоясывающий характер, распространяясь по ходу ребер к передней части грудной клетки и животу.

В далеко зашедших стадиях остеохондроза и спондилеза грудного отдела позвоночника боли приобретают мучительный характер, не зависят от положения тела и даже усиливаются ночью.

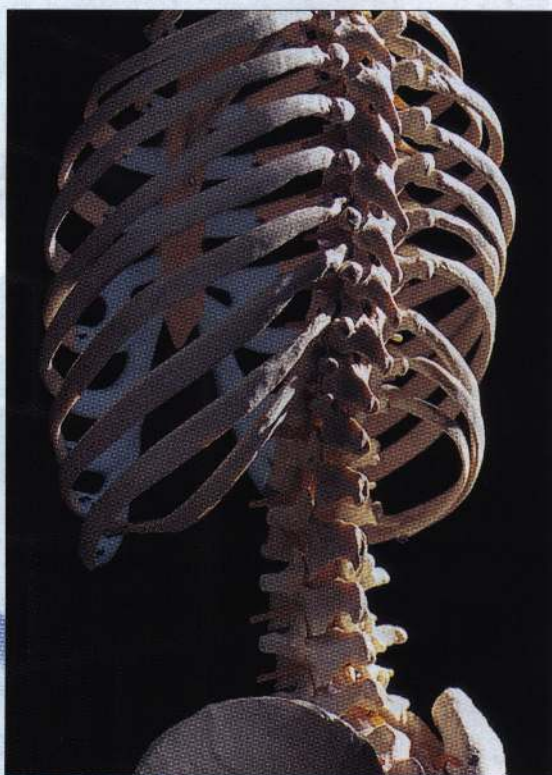
Остеохондроз и спондилез поясничного отдела позвоночника.

Поясничный отдел позвоночника является довольно уязвимым местом в плане развития болезненных процессов из-за некоторых особенностей анатомического строения этой области. Угол между линией расположения этих позвонков и горизонтальной плоскостью составляет 20 – 45 градусов, и этот наклон способствует

более быстрому изнашиванию диска между указанными позвонками, несмотря на то что его толщина является наибольшей по сравнению с толщиной других дисков позвоночника. Это способствует нестабильности и соскальзыванию вышележащих отделов позвоночного столба при врожденных аномалиях, развитию дегенеративных изменений в межпозвоночном хряще и суставах.

Мы поговорили о самых типичных признаках данного заболевания, и если вы обнаружили у себя подобные симптомы, советую вам обратиться к врачу в целях проведения рентгенологического обследования для подтверждения диагноза, а следовательно, правильного выбора лечения, о котором мы обязательно поговорим в следующем номере журнала.

Здоровья вам и всегда «зеленой улицы».



ЗИС-151

Александр Новиков

Его идея возникла на «ГАЗе», там же изготовили опытный образец, но «клепали» в Москве, на Заводе имени товарища Сталина.

В недавно вышедшей в издательстве «АРТ-ЦДТС» монументальной книге «ГАЗ-51/63» известный метр советской автомобильной журналистики Лев Шугуров рассказывает о рождении этой машины так: «...Опытная модель трехосного автомобиля ГАЗ-33, изготовленная и ис-

пытанная в 1946 г., имела односкатные колеса, однако испытания показали, что мощности двигателя ГАЗ-51 для трехосной машины недостаточно – нужен мотор типа «ЗИС-120». Возник вопрос о поставке таких двигателей с «ЗИСа» на «ГАЗ». На «ЗИСе» тогда директорствовал Иван Алексеевич Лихачев, а на «ГАЗе» – Иван Кузьмич Лоскутов. Узнав об этом, Лихачев взорвался: «Это что же, вашу мать, я, Лихачев, должен стать смежником у Ваньки Лоскутова? Никогда!»

В конечном счете Министерство автомобильной промышленности СССР принимает соломоново решение – дальнейшие работы по машине на Горьковском автозаводе прекратить и всю документацию и опытный образец передать на «ЗИС», унифицировав ее с базовым московским грузовиком ЗИС-150. Новый автомобиль должен был заменить довоенную трехоску ЗИС-6. Его проектировала группа конструкторов под руководством Г.А. Сонкина, в которую входили Праль, Арманд, Антонов и другие. По своим показателям второй опытный образец автомобиля 6х6, созданный уже на «ЗИСе», не отличался, за исключением динамики, от американских грузовиков повышенной проходимости, поставляющихся по ленд-лизу. Однако, к ве-



ликому сожалению, по приказу свыше конструкторов «ЗИСа» заставили отказаться от одинарной ошиновки задних колес и сохранить двойную, как того требовал заказчик, что значительно ухудшило проходимость. При этом ссылались на высокую оценку проходимости американских армейских грузовиков 6x6: Studebaker, International, GMC, — хотя испытания, проведенные в НАМИ, показывали обратное. Но несмотря на это, в производство пошел десятиколесный ЗИС-151, и в качестве запасных пришлось возить не одно, а два колеса.

Первоначально, еще в конце войны, на «ЗИСе» была создана своя собственная модификация грузовика ЗИС-150 с приводом на все ко-



2

леса, такая машина появилась в ноябре 1944 года под индексом ЗИС-150П (повышенной проходимости), она имела те же размеры, что и дорожный вариант, но оказалась на тонну тяжелее, поэтому на конвейер не попала, уступив место трехосному ЗИС-151, опытные образцы которого построили в 1946 году. ЗИС-152 с американскими аналогами роднили: назначение, конструкция, компоновка, габариты и размеры грузовой платформы с решетчатыми бортами и откидными продольными скамейками, однако он был длиннее американцев на полтора метра, тяжелее их почти на 1000 кг.



1

1. Первый образец ЗИС-151, построенный в 1947 году на «ЗИСе», как две капли воды похож на ленд-лизковский «Интернейшнл М-5-6». Фото из фондов Музея «АМО-ЗИЛ»

В раздаточную коробку ЗИС-151 входил двухступенчатый демультипликатор, увеличивавший рабочий диапазон с 7,7 (коробка передач

левала брод глубиной до 0,8 м, брала подъемы крутизной в 30 градусов и могла двигаться с боковым креном в 25 градусов. При грузо-



3

ЗИС-150 с ускоряющей пятой передачей) до 14,0. У демультипликатора отсутствовала прямая передача, поэтому на всех режимах в раздаточной коробке постоянно вращались шестерни. Пять карданных валов с десятью крестовинами передавали крутящий момент на задние ведущие колеса. Это создавало немалые механические потери в трансмиссии, а увеличенный вес предопределил огромный расход топлива — около 47 л на 100 км на шоссейных дорогах и 55 л/100 км по бездорожью. При мощности двигателя всего 92 л.с. максимальная скорость ЗИС-151 составляла 55 км/ч. Однако машина преодо-

подъемности 4500 кг на шоссе и 2500 кг на проселке машина могла буксировать прицеп общей массой 3600 кг.

Первые серийные ЗИС-151, пошедшие в производство 2 апреля 1948 года, комплектовались, как и обычные ЗИС-150, деревометаллической кабиной, они не имели предпускового подогревателя, отопителя кабины водителя и многих других усовершенствований. Но коллектив инженеров и технологов московского автозавода постоянно вел наблюдения за эксплуатационными показателями ЗИС-151, изучали пожелания потребителей, продолжали работать над повышением

2. Первый образец ЗИС-151 проходит испытания. Фото из фондов Музея «АМО-ЗИЛ»

3. ГАЗ-33 1946 года с односкатной ошиновкой всех колес, кабиной и оперением от гражданского «интернейшнла», прокладывает колею в снегу. Фото из фондов Музея «АМО-ЗИЛ»

1. Полугусеничный автомобиль-вездеход ЗИС-153 увидел свет в 1952 году, однако его серийный выпуск так и не был налажен. Фото из фондов Музея «АМО-ЗИЛ»



1



2

2. Седельный тягач ЗИС-151Б с пассажирским полуприцепом Т-100 предназначался для транспортировки лесоразработчиков. Опытный образец 1956 года. Фото из архива А.С. Исаева

качества и улучшением конструкции вездеходов. Основные изменения в конструкцию машины были внесены в течение 1952 – 1953 годов: щиток приборов неразборного типа уступил место щитку с вынимаемыми приборами круглой формы, была улучшена система охлаждения двигателя, вместо кнопочного стартера введен стартер с механическим включением. Пневматический привод тормозов получил вывод для подключения к тормозной системе прицепа, воздушный компрессор – водяное охлаждение головки, а количество ресиверов для воздуха увеличилось до трех.

Главным заказчиком и потребителем московских вездеходов было Министерство обороны Союза ССР. Даже 246-страничная инст-

рукция по эксплуатации ЗИС-151 печаталась в Военном издательстве этого ведомства, поэтому обычные для любой книги данные о тираже отсутствовали. Для армии были созданы и две основные модификации машины: ЗИС-151А, оборудованная лебедкой, помогавшей при самовытаскивании автомобиля из грязи, и седельный тягач ЗИС-1215 для буксировки полуприцепов с ракетными установками. Универсальный кузов с откидными скамейками позволял перевозить 20 солдат. Сзади располагались специальные бамперы, для использования автомобилей-толкачей. На обычном грузовом шасси ЗИС-151 строились боевые машины реактивной артиллерии БМ-24, БМД-20 и БМ-14, транспортно-заряжающие машины

зенитных ракет, передвижные средства связи, маслтопливо-заправщики. Повысить проходимость трехосного вездехода пытались использованием арочных шин, а также были построены опытные образцы полугусеничного автомобиля ЗИС-153.

Но самыми специальными армейскими машинами на основе ЗИС-151 стали бронетранспортер БТР-152 и большой плавающий автомобиль БАВ (ЗИС-485). Первый начали разрабатывать в 1946 году под руководством Бориса Михайловича Фиттермана. БТР имели несущий кузов, бронелисты которого устанавливались под большими углами наклона, что увеличивало вероятность рикошета и способствовало повышению живучести машины. В бортах открытого сверху бронекорпуса имелось шесть бойниц, через которые десант мог вести огонь из личного оружия. Для его высадки служил люк в хвостовой части корпуса. Машина при боевой массе 8600 кг развивала скорость до 75 км/ч, что позволял двигатель повышенной до 110 л.с. мощности. Серийный выпуск БТР-152 начался в 1950 году. В отличие от своего грузового собрата эта машина имела односкатные шины увеличенного размера, а на его модификации БТР-152В нашла применение система централизованного изменения давления воздуха в шинах. Она позволила в зависимости от плотности дорожного покрытия на ходу изменять опорную площадь шин, уменьшая удельное давление на грунт, и сохранять подвижность машины при их небольших повреждениях, восполняя утечку воздуха посредством подкачки.

Большой плавающий автомобиль БАВ (ЗИС-485) был создан Виталием Андреевичем Грачевым на основе изучения американской трехосной амфибии GMC DUCW-V-353 времен второй мировой войны, поставившейся по ленд-ли-

зу и стоявшей на вооружении Красной Армии. Первые опытные образцы ЗИС-485 появились в 1950 году, а с 1952-го началось их серийное производство. Машина имела металлический цельносварной корпус понтонного типа, внутри которого монтировалась рама для крепления основных агрегатов. Шестицилиндровый карбюраторный двигатель ЗИС-485 рабочим объемом 3555 см³, радиатор, водяной теплообменник и масляный теплообменник располагались в носовом отделе. Движителем на воде служил трехлопастной гребной винт. Позади него устанавливался руль лодочного типа. Имелись два водооткачивающих насоса. БАВ мог перевозить через водные преграды десант из 25 человек или военные грузы массой до 2,5 т, в том числе автомобили и артиллерийские орудия. Для облегчения погрузки тяжелой техники задний борт был откидным, имелись тяговая лебедка-кабестан и легкосъемные колейные трапы.

И в народном хозяйстве вездеходы московского Завода имени Сталина нашли широкое применение. Универсальный кузов с высокими решетчатыми бортами и тентом хорошо подходил для перевозки сельскохозяйственных грузов: сена, соломы, овощей, скота. Напомним, что в те времена советская автопромышленность еще не выпускала специализированных автомобилей или прицепов для таких грузов. Седельные тягачи ЗИС-121Б таскали первые советские низкорамные полуприцепы-тяжеловозы Т-151, некоторые автохозяйства превращали обычные машины в балластные тягачи, укорачивая или заменяя кузов с решетчатыми бортами и скамейками на кузов для погрузки балласта. Огромное количество бензоцистерн и топливозаправщиков на шасси ЗИС-151 обеспечивали топливом самолеты, танки и тракторы. Мастерские для ремонта и обслу-

живания различных машин работали в МТС. На базе ЗИС-151 устанавливались многочисленные нефтяные вышки и другое оборудование для разведки и разработки полезных ископаемых. В магазины Москвы и Ленинграда живая рыба поставлялась в специальных квадратных автоцистернах на шасси все того же ЗИС-151. С пожарами на аэродромах боролись мощные пожарные машины на том же шас-

си. Самая распространенная в пятидесятых советская пожарная лестница «АЛМ-32» использовалась не только по прямому назначению, но также при ремонте и украшении зданий, коленчатых подъемников тогда не выпускалось. А телескопические вышки Т-13,5 помогали эксплуатировать городскую осветительную сеть. Компрессорные станции «ВСК» и одноковшовые экскаваторы ДКА-025 на шасси

1. Модель пожарного автомобиля на шасси ЗИС-151 ПМ3-15 1956 – 1959 годов. Фото автора

2. Механическая пожарная автолестница АЛМ-32 изготавливалась с 1955 по 1958 год. Фото автора



1. Шнекороторный снегоочиститель Д-232 строил с 1956 по 1960 год Северодвинский завод дорожного машиностроения. Фото автора



2. Авторазливочные станции АРС-12 на шасси ЗИС-151 выпускались с 1954 по 1958 год. Фото автора



ЗИС-151 трудились на разрушении старых дореволюционных построек и готовили котлованы для новых жилых домов. Шнекороторные снегоочистители Д-262 со своим автономным двигателем для привода

рабочего оборудования очищали снег с взлетных полос и отбрасывали его на сто метров в сторону. В сибирском городе Серове на шасси ЗИС-151 был даже установлен передвижной родильный дом.

Вместе с вездеходами ГАЗ-63 московские машины также поставлялись на экспорт при посредничестве внешнеторгового объединения Технопромимпорт, однако таким высоким спросом, как горьковские, они не пользовались, вследствие устаревшей конструкции, тихоходности, малой топливной экономичности.

В Москве, на «ЗИСе», тем временем продолжали совершенствовать выпускаемую продукцию. Виталий Грачев и люди из его СКБ без дела не сидели. Он сам преодолевал водные преграды за рулем только что построенного опытного образца нового вездехода ЗИС-128, ставшего отправной точкой для коренного совершенствования устаревавшего ЗИС-151. В 1955 году был готов модернизированный ЗИС-151Г. Эта машина уже имела односкатную ошиновку всех колес, централизованную систему регулирования давления воздуха в шинах. При движении по песку и снегу давление воздуха могло снижаться с 3,0 – 3,5 до 0,5 кгс/см². Но при этом уменьшалась и скорость движения до 10 км/ч.

18 сентября 1958 года с конвейера сошел последний ЗИС-151, и в тот же день после обеда перешли на выпуск новых грузовиков повышенной проходимости ЗИС-157. Заводская многотиражка «Московский автозаводец» тогда писала: «...В соревновании в честь XXI съезда КПСС одержана крупная производственная победа. Со сборочной линии главного конвейера номер 1 сошли первые новые трехосные грузовики, к массовому выпуску которых готовился весь коллектив нашего завода...»

Техническая характеристика автомобиля ЗИС-151 (в скобках данные автомобиля ЗИС-151А)

Годы выпуска	1948 – 1958	
Число мест:	в кабине	3
	в кузове	20
Грузоподъемность, кг:	по шоссе	4500
	по грунтовым дорогам	2500
Двигатель:	тип	ЗИС-121, карбюраторный четырехтактный
	число цилиндров	6
	рабочий объем, см ³	5,555
	степень сжатия	6,0
	мощность, л.с. при об/мин	92/2600
	число передач	5
Колесная база, мм	4225/1120	
Колея колес, мм:	передних	1590
	задних	1720
Собственная масса в снаряженном состоянии, кг	5580 (5870)	
Максимальная скорость, км/ч	60	
Контрольный расход топлива, л/100 км	42	

ОГРАБЛЕНИЕ ПО-ПОЛЬСКИ

Дмитрий Зленко

«Автотрак» уже неоднократно писал о дорожных грабехах. Но все материалы касались исключительно российских дорог. Не так давно к нам в редакцию обратился дальнбойщик Сергей Кулагин, который стал жертвой грабителей в Польше

Ограбление произошло в ночь с 13 на 14 марта. Примерно в 21:30 по местному времени Сергей пробил колесо. Вернее, ему помогли пробить колесо – в асфальт была вбита железная, остро заточенная труба. Остановившись на обочине, водитель стал осматривать покрышку.

Чтобы поменять переднее колесо на своем грузовике марки «рено», Сергей остановил попутный грузовик, дабы «стрельнуть» второй домкрат, без коего не обойтись.

Поставив новое колесо, Сергей поблагодарил выручившего его водителя, отдал домкрат и распрощался с ним. Едва грузовик, водитель которого помог Сергею заменить колесо, успел отъехать, как вдруг, откуда ни возьмись появился белый микроавтобус. Поравнявшись с Сергеем, из белой машины выпрыгнул крепкого телосложения человек, который нанес сокрушительный удар Кулагину в лицо. Сергей потерял сознание и упал на асфальт. Пришел в себя он лишь в микроавтобусе, когда его пеленали скотчем. Попытка пошевелиться ни к чему хорошему не привела – последовал столь же сокрушительный удар по затылку.

С асфальта микроавтобус вскоре съехал на проселочную дорогу. Через какое-то время машина заехала в лес, где Сергея привязали скотчем к дереву. Всего в микроавтобусе было пять бандитов. Через некоторое время двое

бандюков уехали, а трое других остались сторожить Кулагина. Всю ночь Сергей провел привязанным к дереву. Под утро пошел снег. На Сергее была футболка, поверх которой легкая спортивная кофта.

Можно ли назвать это проявлением благородства со стороны грабителей, но Сергеем привезли его джинсовую теплую куртку, которую кое-как нацепили на него. Помимо прочего, по просьбе Сергея ему вернули все документы.

Вскоре налетчики потихоньку стали уходить в лес. Поняв, что он теперь совершенно один, Сергей стал пытаться перетереть скотч. Примерно через 40 минут он высвободился и пошел на гуд машин. Остановив попутку, Сергей добрался до ближайшей стоянки, с которой сообщил о произошедшем в полицию.

Польская полиция имеет особенность искать крайнего в произошедшем. Таким крайним они посчитали Сергея, заявив ему, что он договорился с бандитами, дабы получить страховку за перевозимые 20 тонн шампуня. Сергею все же удалось убедить полицейских в том, что он ни при чем...

Через 8 дней «рено» Сергея нашли. Позвонили ему и сообщили, что он может забрать свой грузовик. Когда он увидел своего кормильца, ему чуть не поплохело – машина была раскурочена до неузнаваемости. Ремонт обошелся пострадавшему в 3 тысячи американских долларов. А в полиции, когда он забирал авто, ему сказали:

– Пан, вам очень повезло. Вы счастливый человек. Тебя не убили. У тебя остались все документы, нашли твою машину... Радуйся. В Польше за год совершается около 100 нападений и не всякому везет, как тебе...

Сергею действительно повезло. Теперь он воробей в этом вопросе стрелянный и готов поделиться опытом, как

надо вести себя, чтоб не попасть в подобную ситуацию. А если все же угодил, то как свести последствия к минимуму:

– Во-первых, ни в коем случае не стоит ехать ночью. Это самое время для дорожных налетов.

– Во-вторых, ночевать исключительно на охраняемых стоянках.

– В-третьих, брать только застрахованный груз. Это хоть как-то вас обезопасит.

Ну а если на вас все-таки напали, то вы должны помнить, что вас ждут дома. Поэтому оказывать сопротивление – полнейшая глупость. Эти ребята на понт не берут.

Когда вас связывают, вы должны максимально напрячь тело, дабы оно увеличилось в размере. В дальнейшем это поможет вам высвободиться.

Нужно по мере своих сил запоминать время движения, имена и прочие детали, которые помогут полиции.

И главное, о произошедшем нужно обязательно сообщить консулу своей страны.



ВНИМАНИЕ

УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА ОРГАНИЗАЦИИ

Название организации

Юридический адрес

Ф.И.О. подписчика

Вид деятельности предприятия

Адрес доставки/индекс

Контактный телефон Факс

E-mail

Прошу выставить счет для оплаты подписки на следующие номера:

№1, 2002 №2, 2002 №3, 2002 №4, 2002 №5, 2002 №6, 2002

В количестве экземпляров каждого номера.

ПЛАТЕЖНОЕ ПОРУЧЕНИЕ № _____ (Дата)

почтой
(Вид платежа)

Сумма прописью _____ рублей 00 копеек.

ИНН	Сумма	
Плательщик	Сч. №	
	БИК	
Банк плательщика	Сч. №	
Сбербанк России г. Москва	БИК	044552323
Банк получателя	Сч. №	30101810900000000323
ИНН 7732117377	Сч. №	40702810940440105980
ООО «Журнал Автотрак»	Вид. оп.	Срок плат.
Химкинское ОСБ №7825	Назн. пл.	Очер. плат.
Получатель	Код	Рез. поле

Назначение платежа Подписка на журнал «Автотрак» с № ___ по № ___ в кол-ве ___ экземпляров каждого номера. НДС не облагается.

Почтовый адрес подписчика _____

Телефон подписчика _____

М.П.

Подписи

Отметка банка

Для юридических лиц, чтобы подписаться на журнал, необходимо: заполнить учетную карточку подписчика; по факсу или по почте отправить учетную карточку с указанием банковских реквизитов вашей организации (в течение 3 дней вам будет выслан счет для оплаты); отправить копию платежного поручения по факсу (095) 732-6460 или по почте по адресу: 119633 Москва, а/я 117. **Журнал «Автотрак».**

Цена одного номера – 50 руб. 00 коп.

ПОДПИСКА на II полугодие ЧЕРЕЗ РЕДАКЦИЮ!

УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА ЧАСТНОГО ЛИЦА

Ф.И.О.

Индекс Область

Город Улица

Дом Корпус Квартира

Контактный телефон

E-mail

Прошу оформить подписку на следующие номера:

№1, 2002 №2, 2002 №3, 2002 №4, 2002 №5, 2002 №6, 2002

**ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ
РОСПЕЧАТЬ И АПР**

Роспечатать
Индекс **81170**

АПР
Индекс **41762**

Вы можете подписаться на любое количество номеров.

Цена одного номера для физических лиц – 30 руб. 00 коп.

Для частных лиц, чтобы подписаться на журнал, необходимо:

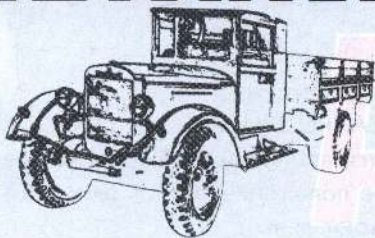
- заполнить учетную карточку подписчика и платежное поручение;

- перевести деньги на указанный расчетный счет;

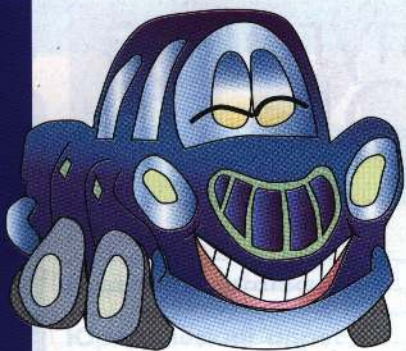
- отправить карточку и копию платежного поручения по факсу (095) 732-6460 или по почте по адресу: 119633 Москва, а/я 117.

Журнал

АВТОТРАК



ООО «Журнал Автотрак» <small>получатель платежа</small>		
Расчетный счет 40702810940440105980 в Сбербанке России, Химкинское ОСБ №7825, г. Москва <small>наименование банка</small>		
корреспондентский счет № 30101810900000000323 БИК 044552323		
Идентификационный № 7732117377		
<small>Фамилия, и.о., адрес плательщика</small>		
Вид платежа	Дата	Сумма
Подписка на журнал «Автотрак» с № ___ по № ___ в кол-ве ___ экз.		
Кассир	Плательщик	
ООО «Журнал Автотрак» <small>получатель платежа</small>		
Расчетный счет 40702810940440105980 в Сбербанке России, Химкинское ОСБ №7825, г. Москва <small>наименование банка</small>		
корреспондентский счет № 30101810900000000323 БИК 044552323		
Идентификационный № 7732117377		
<small>Фамилия, и.о., адрес плательщика</small>		
Вид платежа	Дата	Сумма
Подписка на журнал «Автотрак» с № ___ по № ___ в кол-ве ___ экз.		
Квитанция Кассир	Плательщик	



— Милые дамы, данный знак распространяется не только на машинки красного и черного цвета!

•••

Похороны в автобусном парке. Встает бригадир со стопочкой и говорит:

— Степаныч был настоящим мужиком — жил как мужик и умер как мужик. Во сне. А не как эти 48 обосравшихся пассажиров.

•••

Останавливает милиционер авто с блондинкой за рулем:

М.: — Ваши права, пожалуйста.

Б.: — Чего?

М.: — Права, пожалуйста.

Б.: — А что такое права?

М.: — Это такая вещица с вашей фотографией.

Б.: — А-а-а-а. (Копается в своей сумочке. Достает зеркальце.) Пожалуйста.

М. (смотрит в зеркальце): — Ну, что же вы сразу не сказали, что вы милиционер?

•••

— Привет! Меня зовут Иван. И как говорят у нас в России — гуляем на всю Ивановскую...

— Привет! Меня зовут Хуан. В общем, мы в Мексике тоже неплохо отдыхаем.

— Скажи, вот если мужчина говорит, что у меня волосы хорошо пахнут, это домогательство или нет?

— Да нет, это комплимент, моему.

— А если он карлик?!

•••

В полупустынном баре сидит супружеская пара и пьет дорогое вино. Заходит алкаш, берет пиво и громко, смачно испускает газы. Муж:

— Немедленно извинитесь за то, что портите воздух перед моей женой!

Алкаш:

— Ой, блин, извините, я и не знал, что сейчас ее очередь.

•••

Надпись под знаком «Обгон запрещен»:

Приходит девушка устраиваться на работу секретаршей. Директор:

— Скажите, а кто вы по городу?

Девушка:

— Вообще-то Близнецы... Но для вас могу стать Раком!

•••

— Что такое: черно-бело-красное и не может развернуться в коридоре?

— Монашка с копьём в шее.

•••

В аптеке:

— У вас есть какие-нибудь гормональные противозачаточные средства или, на худой конец, презервативы?

— На худой конец вчера ветнамцы разобрали.

•••

В школе:

— Дети, сколько будет два на два?

Вовочка:

— Групповуха!

•••

— Почему «Формулу-1» не продают в России?

— Потому что за 5 секунд шины успевают не только снять, но и продать.

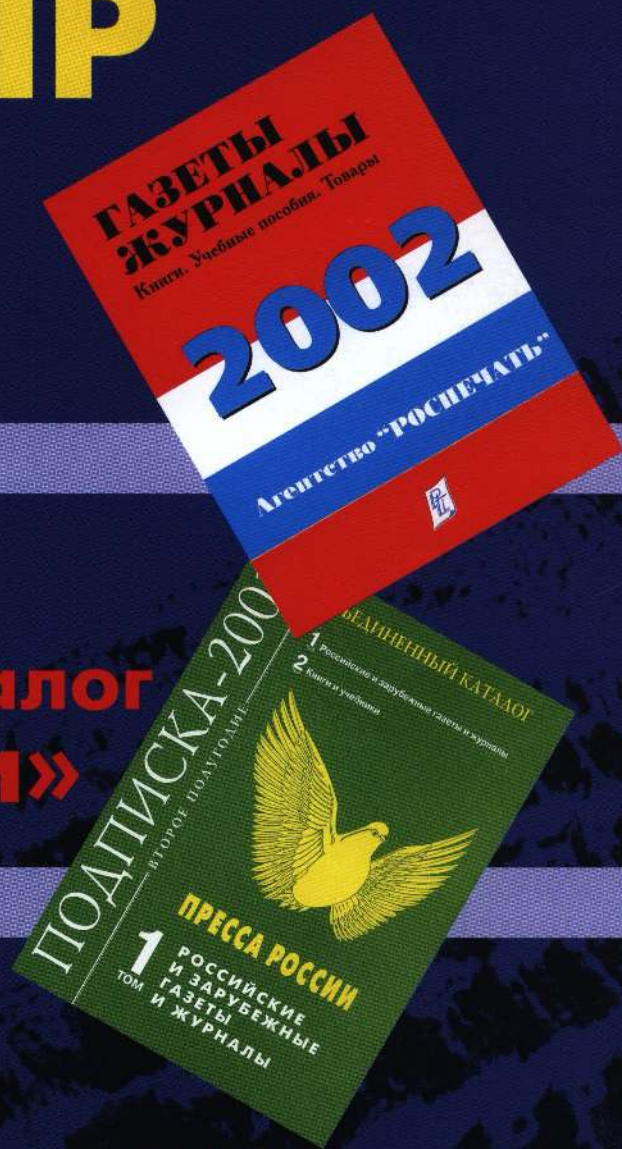
Дополнения к «Правилам Дорожного Движения РФ»

1. Водитель всегда должен помнить, что он — ЧМО (человек материально обязанный).
2. В случае если сотрудник ГИБДД не остановил водителя, водитель должен сам остановиться и спросить, что случилось, почему не остановили?
3. Или еще лучше: заметив сотрудника ГИБДД, водитель должен сам, без напоминаний нарушить какое-либо правило.
4. Водитель, помимо аптечки и огнетушителя, отныне должен иметь при себе бутерброды, термос с горячим чаем и смену теплого белья на случай, если остановивший его работник ГИБДД замерз и проголодался.
5. Замечания инспектора ГИБДД следует выслушивать стоя. На коленях.
6. Водитель не должен знать Правила Дорожного Движения лучше инспектора.
7. Отвлекать инспектора во время пересчета денег **КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩЕНО!!!**
8. В случае если сотрудников ГИБДД двое и более, штраф увеличивается пропорционально их количеству. При этом водитель не должен ставить инспекторов в затруднительное положение, вручая одну купюру на двоих и более. Инспектора не обязаны искать места, где разменивают деньги.

ПОДПИСКА через РОСПЕЧАТЬ и АПР

Роспечать
Индекс 81170

Объединенный каталог
«Пресса России»
Индекс 41762



АВТОТРАК



ООО «ТАИС»
грузовые
автоперевозки
732-6460
136-5379