

АВТОПАК

№2 2001

AVTOTRUCK

Индийские мотивы, или
Особенности национальной езды

Европейские
гастроли «Интера»

Эксплуатируем
МАЗ-4370



ВСЕ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

шины MICHELIN

для грузовых автомобилей и автобусов



Сегмент Е Региональные перевозки

Передняя ось



Ведущая ось



Прицепы



Передняя ось



Ведущая ось



Сегмент А Автомагистрали

Передняя ось / Любые оси



Передняя ось



Ведущая ось



Прицепы



MICHELIN

ЗАО «Русское Генеральное Агентство ШИН МИШЛЕН»

Россия, 125252, Москва, Чапаевский пер., д. 14

Тел.: (095) 258-0926, 258-0948, факс: (095) 258-0927

E-mail: michelin@avalon.ru

Без вины виноватый

Недавно в нашу редакцию попал интересный документ с комментариями, в котором рассказывается об итогах работы автотранспорта России в 2000 году. Прочитав его, я невольно стал шарить взглядом по стене в поисках календаря. Какой сегодня год? Судя по календарю – 2001 год. По документу, который я прочитал, – 1980-й. Анализ итогов года – процесс увлекательный и полезный. Главное, какие выводы делаются из этого. Знаете, почему пассажирские и грузовые перевозки в нашей стране малорентабельны? Правильно, кризис экономики, отсутствие цивилизованной законодательной базы, безумные налоги и низкая платежная способность населения. Но одна из главных причин – частник. Это не я сказал, так написано в документе.

Эта акула бизнеса ради копеечной прибыли готова сожрать автотранспортные предприятия. Немытый, грязный, одичавший за рулем частник переманил всех клиентов низкими расценками. Он не платит налоги, не ремонтирует машины, спит с ней (машиной) на одной кровати. И только героическими усилиями вечно пьяных механиков и иногда трезвых водителей АТП в 2000 году вышли на рентабельный уровень впервые за кризисные годы. Только ни слова не написано, что именно частник в кризис 1998 года не только выживал, но и получал прибыль, расплачивался с кредиторами и развивался. Именно доля частных предприятий на транспорте развивается сегодня стремитель-

ными темпами. И надо помогать этому, а не завидовать ему. Русский человек сделает все, чтобы у соседа корова сдохла, но пальцем не ударит, чтобы завести свою. Частник потому скрывает прибыль и старается не платить налоги, что выплаты на взятки, подарки чиновникам, лицензии, пропуска, техосмотры перекрывают налоги, которые он обязан платить. Он платит чиновникам, гэибэдэшникам, бандитам. Да, грузовики во дворах не улучшают пейзаж. Но вы много видели стоянок для московских владельцев грузовиков? А те, что есть, просят по 100 рублей в сутки. Поверьте, для частника это много. Создайте муниципальные стоянки для московских грузовых машин, сде-

лайте умеренную плату. Вы думаете, что частник не мечтает о теплом гараже или боксе? Мечтает, еще как! Но в двадцатиградусный мороз он 2 – 3 часа прогревает машину, лежа на снегу, решает все технические проблемы. Да, окупаемость транспорта у частника в 2 раза выше, чем у автотранспортных предприятий и автокомбинатов. Но в золотые годы приватизации он не получил ни гайки бесплатно, не говоря уже о машинах, гаражах, ремзонах, мойках и т. п. Он все приобрел на свои деньги и начал все с нуля. В то время, пока автокомбинаты ждали, а потом делили бюджетные деньги, частник бегал высунув язык в поисках клиента и учился бизнесу. Частные автопредприятия не купаются в роскоши, а тяжелым, ежедневным трудом доказывают чиновникам право на нормальное существование и уважение. Вместо того чтобы придумывать ежегодно новые разрешительные бумажки, создайте нормальные условия для работы. Заказчик, а не чиновник должен определять критерии качества работы перевозчика и соответствие транспорта потребностям клиента.

Знаете, какая самая главная проблема частника в нашей стране? В том, что он не организован!

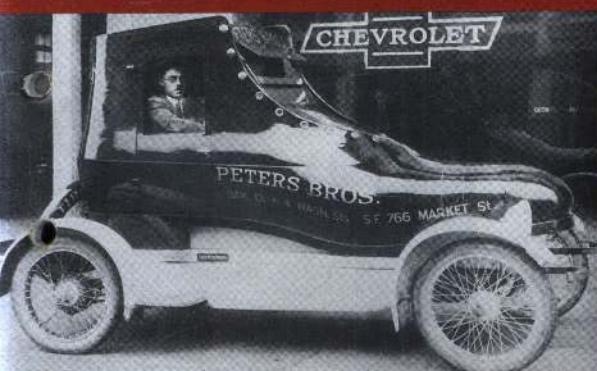
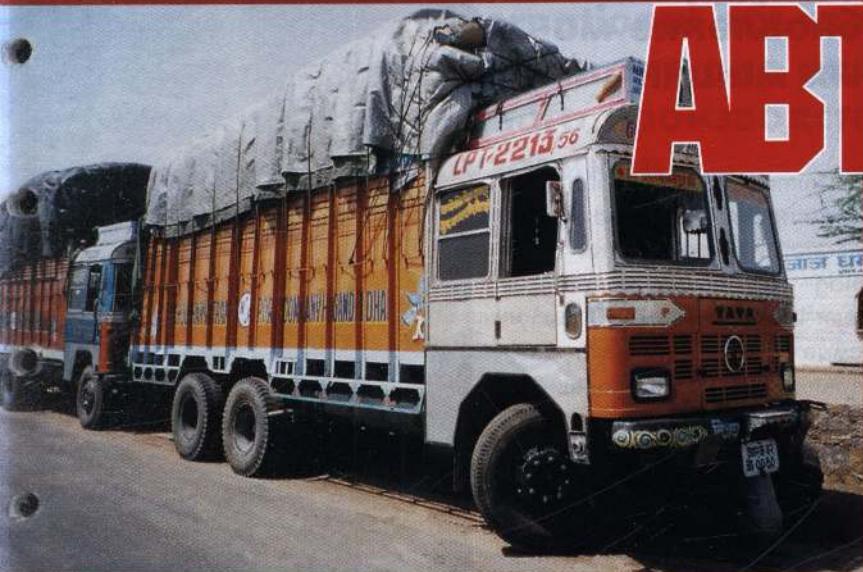


В номере

2/2001:

Без вины виноватый	14	от редакции
Индийские мотивы, или Особенности	6	новости
национальной езды		фоторепортаж
Шоферская страничка	19	нам пишут
Европейские гастроли «Интера»	20	репортаж
Классификация моторных масел	24	ликбез
Приколы нашего городка	28	актуально
«Зубренок» с характером	34	делимся опытом
Новости	37	новости
«Зубренок» с перспективами	38	актуально
Новости	40	новости
Транспортные средства, отвечающие международным	42	мнение
правилам ЕЭК ООН, – шаг в Европу		
Грузовые перевозки	46	рынок
Автобазар	48	рынок
ГАЗ-51	50	архив
Трасса побед	54	спорт
Ночной улет...	57	кадр
Чисто рекламные функции	58	кусткамера
Внимание	60	подписка
Продаю	62	объявления
Аnekdoty	64	юмор

АВТОТРАК



Учредитель:
ТОО фирма «Таис»

Главный редактор:
Дмитрий Жигульский
Обозреватели:

Иван Петров
Елена Кижаева
Александр Новиков
Александр Евдокимов

Корреспонденты:
Андрей Дмитриев
Кирилл Константинов
Дизайнер: Инна Валентик
Распространение:
Лариса Золотова

Адрес для писем: 119633 Москва,
а/я 117, «Автотрак»
E-mail: Autotruck@cityline.ru
Телефон: (095) 796-8384
Телефакс: (095) 732-6460
Рекламный отдел: (095) 722-2271
Распространение: (095) 755-0342

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.

DaimlerChrysler завершил обновление модельного ряда коммунальных машин Unimog



Напомним, что в апреле 2000 года в производство было запущено среднее семейство U 300 и U 400 нового поколения (Автотрак №1'2001). В апреле же этого года пришел черед тяже-

лого Unimog 500, который был показан прошлой осенью на автосалоне во Франкфурте. Этот Unimog сменит на конвейере модели U 2100 – U 2450, выпускаемые с начала 90-х годов. Грузовик, имеющий колесную базу 3350 мм и 3900 мм, способен взять на борт до 9000 кг спецоборудования, при этом его полная масса составляет 16 000 кг. На U 500 ставится только один двигатель – 6-цилиндровый турбодизель OM 906 LA объемом 6,37 л, развивающий в зависимости от степени форсировки 231 и 280 л.с.

Navistar International запускает в производство обновленное поколение среднетоннажных грузовиков под общим названием High Perfomance Trucks



В апреле этого года начато производство универсальной серии 4300/4400, которая сменит выпускаемые с 1988 года двух- и трехосные модели 4700, 4800 и 4900. Новинку отличает выразительный дизайн кабины и переработанный салон, предлагающий шоферу больший комфорт и удобство управления. На машину ставятся двигатели собственного производства. Это проверенные временем 6-цилиндровые электронно-управляе-

мые турбодизели семейств DT 466 (объем – 7,6 л) и DT 530 (объем – 8,6 л) мощностью от 195 до 330 л.с. Коробки передач – механические 6- и 9-ступенчатые фирмы Fuller, 7-ступенчатые КПП International TTC, а также «автоматы» Allison. Производитель особо отмечает, что интервалы ТО моторов увеличены на 25%, а общие эксплуатационные расходы на 100 000 миль пробега (160 934 км) составляют всего \$530.

Также в октябре начнется производство унифицированной с «четырехтысячником» серии 8500, предназначенной для магистральных перевозок. А в декабре этого года на конвейер встанут «строительные» грузовики серий 7300, 7400 и 7500, тоже созданные на основе семейства 4000.

Ford и Navistar International объявили о намерении объединиться для разработки и совместного производства коммерческих грузовиков

Детали и конкретные сроки начала действия СП пока неизвестны, так как обе фирмы еще дорабатывают проект соглашения. Предполагается, что альянс будет выпускать среднетоннажные грузовики полной массой от 8 до 15 т. Имея общее шасси, машины будут отличаться кабинами, интерьером и дополнительным оборудованием. Продажи также будут идти раздельно, через дилеров Ford и International. Сборку грузовиков планируется организовать на мексиканском заводе корпорации Navistar. Кроме этого, СП займется разработкой новых поколений дизельных моторов.

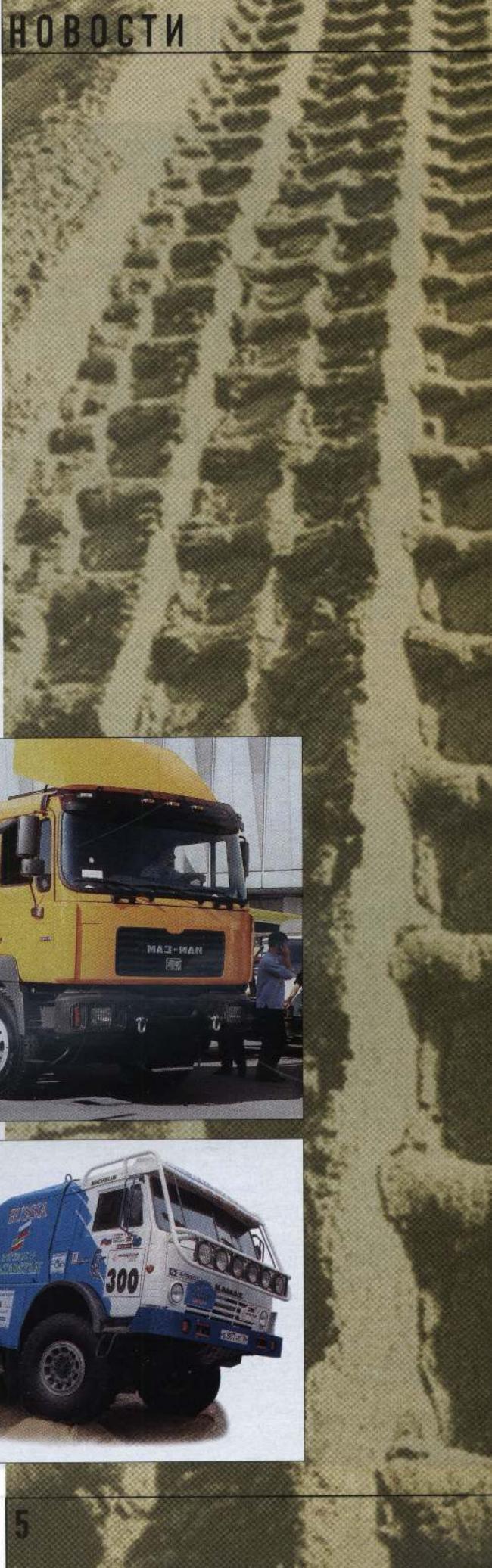
Данное объединение можно считать логическим продолжением давнего сотрудничества двух компаний. Так, уже несколько лет на «фордовские» пикапы серии Super Duty и минивэны Econoline ставится 7,3-литровый турбодизель Power Stroke V8, разработанный фирмой International.

МАЗ – МАН 543268 – лучший седельный тягач 2000 года в Республике Беларусь

По итогам конкурса «Лучший автомобиль 2000 года» победителем в номинации «лучший седельный тягач» стал автомобиль МАЗ – МАН 543268 белорусско-германского совместного предприятия «МАЗ – МАН». В конкурсе участвовал двухосный седельный тягач 543268, предназначенный для эксплуатации в составе автопоезда общей массой до 44 т. Автомобиль соответствует экологическим требованиям по нормам Евро-2. На сегодняшний день в страны СНГ поставлено свыше 300 автомобилей МАЗ – МАН. Сервисное обслуживание автомобилей осуществляется не только на территории страны-производителя, но и практически по всей Европе.

«КАМАЗ» выиграл Rallye Optic

Команда «КамАЗ-Мастер» реабилитировалась за неудачу в январе на марафоне Париж – Дакар, выиграв Rallye Optic. Недельная гонка в Тунисе показала, что главные соперники нашей команды – технические неисправности. Несмотря на то что одна машина по техническим причинам сошла с дистанции, экипаж Владимира Чагина, Айдара Беляева и Сергея Савостина занял первое место.



д. Жигульский

Индийские мотивы,

или

Особенности национальной езды

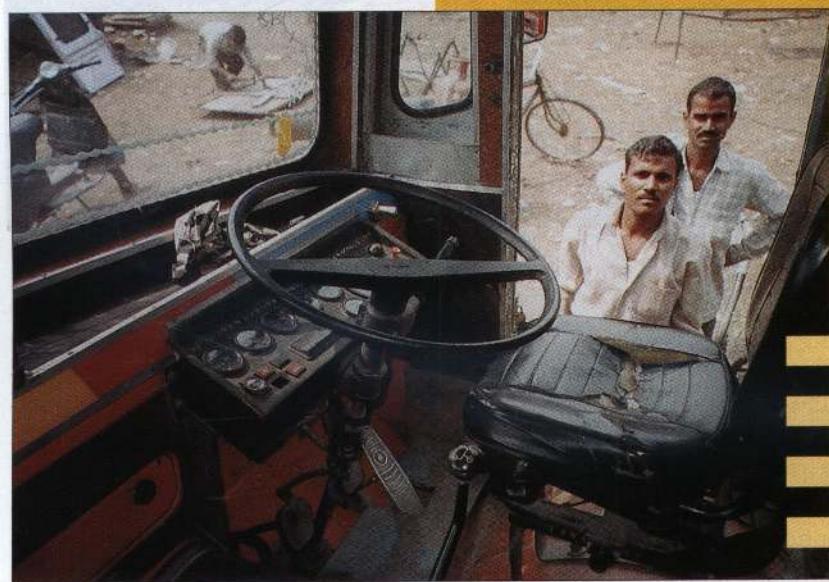


Для того чтобы попасть сегодня в Индию, не надо быть ни Александром Македонским, ни Афанасием Никитиным. Не надо ни воевать, ни тащить на себе подарки (взятки) для правителей страны праностей и ручных слонов. Иногда судьба повернет так, что чудесным образом воплощаются мечты несбыточные и далекие. И вот я в сказочной Индии среди журналистов, которых VolvoTruck привезла показать свой завод по производству грузовиков.

Надо отдать должное PR-овскому ходу компании. Лучшего места для демонстрации прогрессивных технологий и конструкторских решений грузовых машин с маркой Volvo найти было сложно. Лично мне завод и шведские машины понравились, но без эмоций. Завод как завод. Наши заводы больше и солиднее, только что у них грязи на территории не видно, да сборкой машин занимаются индузы. Машина как машина – Volvo и в Африке Volvo. Более того, в Индии строится не-

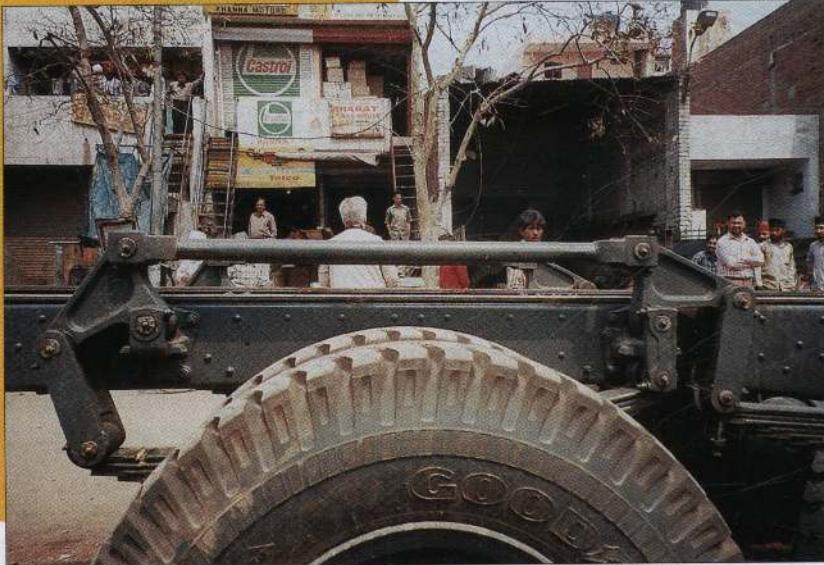


Основное транспортное средство на индийских дорогах – 10-тонные двухосные грузовики





Трехосные машины дороже двухосных на \$2000 и имеют оригинальные продольные балансиры



сколько упрощенное шасси. Пневмоэлементы в подвеске не предусмотрены, только рессоры, посадочный размер покрышек R20 вместо R22,5. Правда, я, как водитель, для тех дорог и таких нагрузок, как в Индии, предпочел бы трехлистовую переднюю рессору вместо устанавливаемых двухлистовых. Са-

мый мощный двигатель в 340 л.с. Короче говоря, ничего особенного. Самое интересное было вокруг, и пленку я перевел в основном на окружающую нас действительность. И только дома, обдумывая и вспоминая поездку, понял, что благодаря чудовищным технологическим, социальным и бы-

товым контрастам грузовики с эмблемой Volvo выглядели пришельцами с другой планеты и волей или неволей сравнивать индийские «барбухайки» приходилось только со шведскими грузовиками, просто других современных машин в этой стране нет. И прокручивая еще раз в голове эту недельную поездку, понимаешь, что на подсознательном уровне вместе с символами древней страны и древнейшей цивилизации будет возникать силуэт красной кабиной с диагональной полосой на облицовке радиатора.

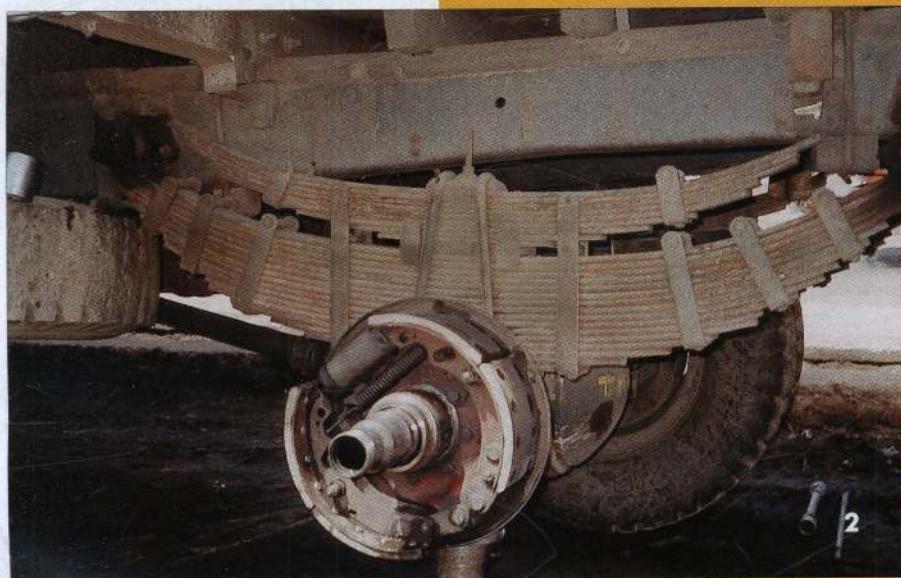
До этой поездки я считал, что машину времени еще не придумали. Но, увидев грузовики в Индии, понял – придумывать ее и не надо. В 1947 году страна получила независимость. С тех пор, как мне кажется, в конструкции автомобилей не изменено и не модернизировано ни одного болта. Машины продолжают строить по 50-летней тех-

нологии и чертежам. Если бы нам не сказали, что средний возраст грузовиков в стране составляет 7 лет, можно было бы подумать, что они эксплуатируются уже 50 лет.

Сегодня в Индии насчитываются около 2,3 млн. грузовых автомобилей общей массой более 7,5 т. Двухосные машины составляют 80% автопарка. Самый маленький грузовик по-индийски имеет грузоподъемность 4,5 т. Несколько лет назад в Москве появились в продаже индийские легкие грузовики ТАТА. Рекламировались они как



1. Для максимального использования объема кузова откидывается задний борт. Лишние 5 куб. м никогда не помешают



2. Задняя рессора 10-тонного грузовика. Судя по количеству листов, грузить можно и 20 т

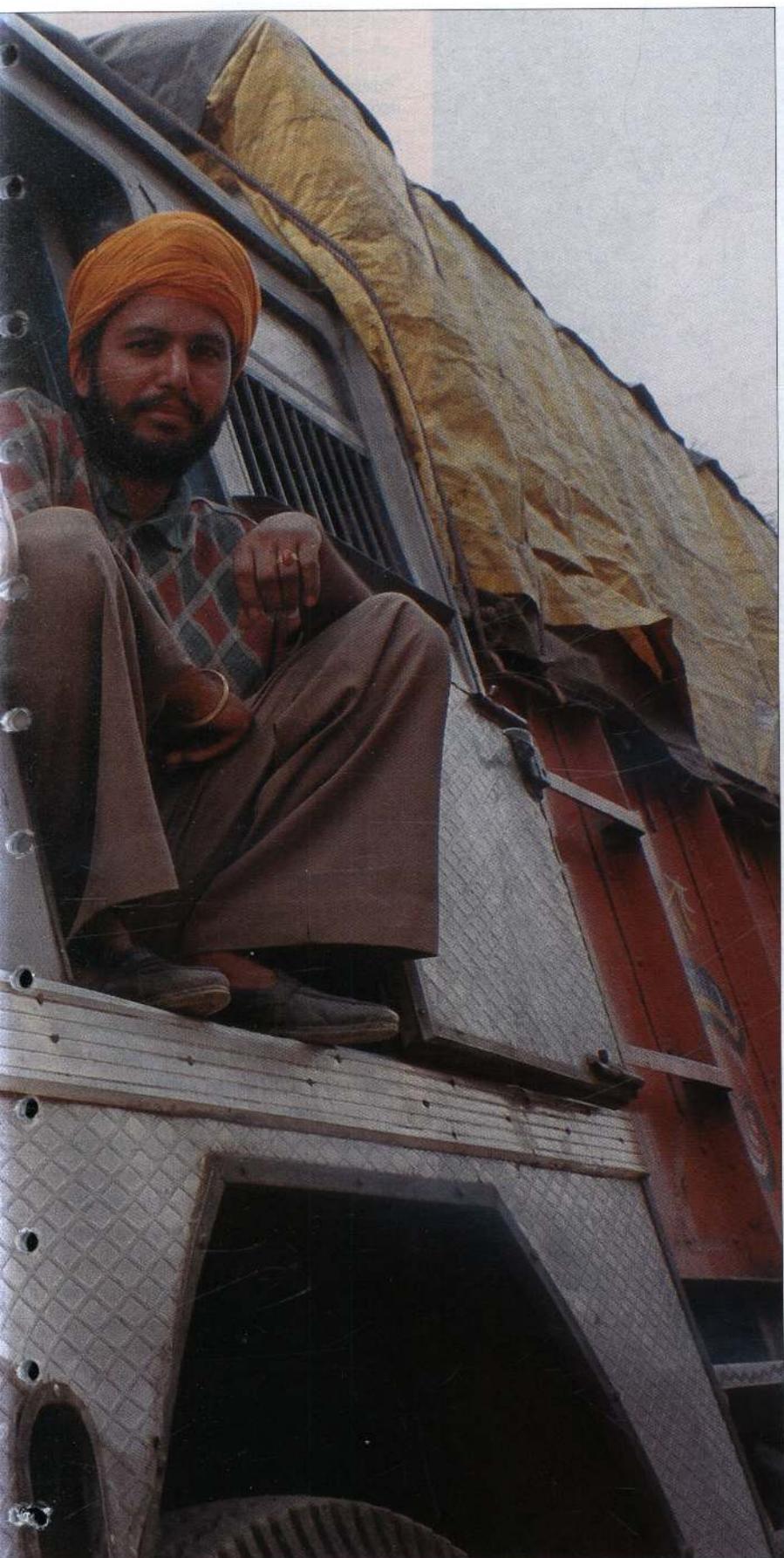
«мерседесы» индийской сборки, но спросом не пользовались и торговля ими была тихо свернута.

За четырехтонниками по популярности и массовости следуют машины грузоподъемностью 10 т. Самое интересное, что между этими двумя классами машин не существует промежуточного. Может, 6 – 8-тонные грузовики и ездят по дорогам, но они настолько редки, что говорить о них не имеет смысла. Самые популярные грузовики в Индии – 10-тонные двухосные машины с

3. Опасно? Зато с любовью.







металлическим фургоном без крыши. Сверху груз накрывают брезентом. Новая машина стоит \$15 тыс. Мощность двигателя на этих грузовиках составляет 100 – 150 л.с. Полвека назад этих «лошадей» хватало, индусам их хватает и сегодня. На вопрос, как же ездить с 10 т на таких машинах в горах, один из водителей недоуменно ответил: «Включаешь первую скорость и потихоньку (5 – 10 км) едешь в гору». Эти ребята по жизни никуда и никогда не торопятся, сделал я для себя вывод. На равнине больше 60 км/ч редко кто разгоняется. По отзывам самих водителей можно ехать и 120, но больше 20 км такого темпа машина не выдержит – будешь по трассе собирать запчасти.

Остальные 20% автопарка свыше 7,5 т составляют трехосные грузовики и автопоезда с полуприцепами. Цена трехосной машины грузоподъемностью 12 – 14 т – \$17 тыс. Впервые в жизни я увидел подвеску задних ведущих мостов на трехосных грузовиках с продольными балансирами. Каждый мост имеет свою пару рессор и связан с другим мощной продольной тягой, обеспечивающей необходимую связь колес с дорогой при прохождении препятствий и неровностей. Весь мир давно применяет рессорную подвеску с одной балансирующей осью для двух задних ведущих мостов.

Основные производители грузовиков – Tata Engineering, на которую приходятся 65% производства грузовиков, и Ashok Leyland – с 34%. Один процент поделили между собой Tatra и Volvo. Чехи строят только строительные машины, и на дорогах общего пользования «татр» я не видел. Тягачи Volvo



Самый дешевый способ доставки груза – голова носильщика

с полуприцепами иногда попадались на глаза на трассах.

Кабины на больших машинах широкие и, как правило, с лавкой вместо спального места. Но самое интересное, что спят водители не на этих лавках, а где-нибудь в другом месте. Свободное пространство кабины они используют с выгода для себя – перевозят за небольшую плату попутчиков с их барахлом и скарбом. Интересна и конструкция кабин. Их основой является металлический каркас, который обшивается деревянными или металлическими листами. Здесь есть, где разгуляться фантазии. Поэтому дизайн всех кабин разный и по нему можно изучать привычки, характер и психологию хозяина машины. Единственная штампованная металлическая деталь на грузовиках – передняя панель кабин. Строят такие машины не только на заводах. Любая более или менее крупная стоянка или мастерская готова (но, самое главное, и может) построить от голой рамы любую машину. Я очень удивился, увидев при большой стоянке недалеко от Дели строительство в высохшем болоте автобусов и грузовиков. До сезона дождей успеют построить не одну машину. Самое удивительное, что строительство этих машин ведется по чертежам, максимально грамотно и тщательно. Причем комплектацию можно заказать разную, включая газобаллонную аппаратуру для двигателя. Мне кажется, что индузы достигли совершенства в строительстве

этой, хоть и примитивной по современным меркам, но все же техники. Может, поэтому они и не стремятся усложнять ее. Для бедной страны с вечным летом вполне достаточно и такого уровня грузовиков.

Редко встречается комбинация «тягач-полуприцеп». Из-за маломощности двигателей возят они в основном легковые автомобили да скутеры (мотоциклы по-нашему). И совсем не встречаются сцепки-«паровозы», очень распространенные в Европе.

А что же творится в весовой категории до 7,5 т общей массы? Если надо перевезти груз в 50 кг на расстояние в 10 км, то «свои двои» подходят как нельзя лучше, а идеальным местом для груза является голова. Тяжело и непривычно? Зато осанке индийских женщин по-завидует любая европейка. Для перевозки более тяжелого груза существуют самые разнообразные варианты. Самый простой и дешевый – велорикша. Трехколесный велосипед мощностью в одну человеческую силу стоит 2 индийские рупии (примерно 1,3 рубля) за один километр. Возят на таком транспорте до 300 кг. В горку человеческой мощности уже не хватает, водителю приходится спешиваться и толкать аппарат впереди себя. Для перевозки более солидного по весу груза привлекают запряженных в двухколесную арбу корову, буйвола, верблюда или мотоцикл. Последний вариант представляет собой трехколесный мотоцикл с пассажирским или грузовым фургончиком. Больше всего в нем меня поразили многолистовые короткие рессоры задней подвески – грузоподъемность никак не меньше тонны. Но такая



грузоподъемность, скорее всего, маловероятна.

Характер и стиль езды индийского водителя заслуживают отдельного разговора. Начнем с того, что менталитет инду-

На этой тележке не менее 800 кг груза. Везут ее два человека

Грузовой моторикша. Самый распространенный «каблук» в Индии





На полуприцепе 72 т груза. Грузоподъемность автопоезда 30 т. Как следствие, взорванные колеса, выгнутые в обратную сторону рессоры. Один штатный домкрат уже не справляется



нам, русским, ближе и понятнее, чем психология европейца. Я не утверждаю, что индийцы нам братья по крови и разуму, но то, что нам ближе Азия, чем Европа (не в географическом смысле), – это однозначно. Их «менты» – копия наших. Живут они не на зарплату, а собирают дань с водителей большегрузных автомобилей. С помощью денег можно решить лю-

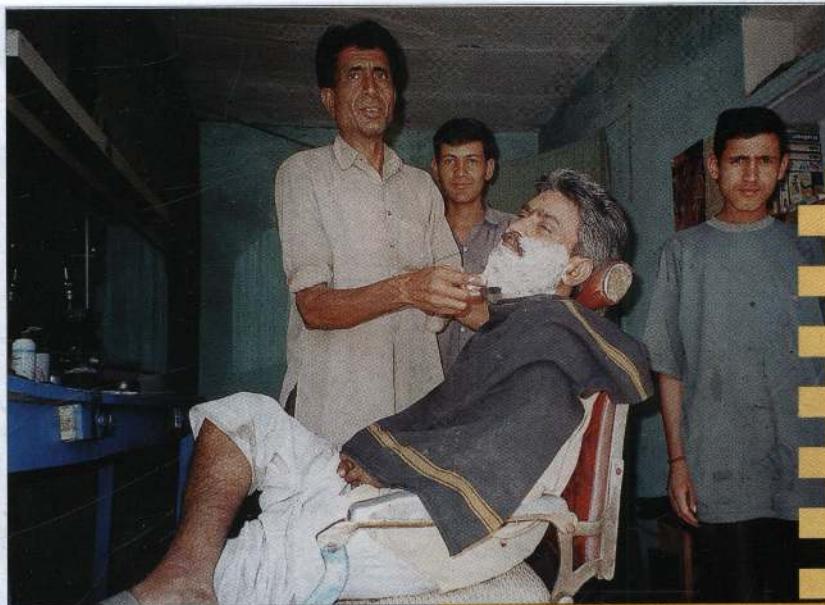
бую проблему – все зависит от их количества.

Движение в городе, особенно в старых кварталах, сродни сумасшествию. По дорогам движется все, что может, – грузовики, легковушки, мото- и велорикши, верблюды, коровы и люди. И в этом хаосе каждый находит свое место. Священные коровы, заменяющие бродячих собак, иногда создают проблемы на дорогах. Развалившись на проезжей части и подобрав под себя хвост, чтобы не отда-

вили ненароком, она тупо будет лежать, пока подоспевший полицейский легким похлопыванием ладони по крупу вежливо не попросит мадам покинуть проезжую часть. Однаковые по классу транспортные средства стараются придерживаться правил дорожного движения, но основной дорожный закон, на мой взгляд, – «чем шире рама, тем больше прав». Самое удивительное, что в этом бардаке почти нет аварий. Знаете, какая самая главная деталь на индийском транспорте? Звуковой сигнал. Любой обгон сопровождается сигналом. Так как в дорожном потоке все постоянно обгоняют друг друга, то основной звуковой фон на дорогах наряду с ревом двигателей – сигнал.

Своей, особенной жизнью живут водители-профессионалы. Средняя зарплата наемного водителя составляет \$60 – 100 в месяц. Работают не только граждане Индии, но и из других стран. Года два назад в Москве я разговорился с водителем одной из фирм, где заправляли индусы. Ему приходилось работать водителем грузовика и в Индии. Национальная особенность езды – практически никто не ездит днем. Хотя индусы привычны ко всему, но крутить барабанку в 40 – 50-градусную жару мало кто решается. Все без исключения грузовики местного производства не имеют кондиционера. Поэтому оживляется трасса только ночью. Днем же сотни и тысячи грузовиков собираются в небольших городках вдоль трассы и там водители отдыхают, стираются, моют и ремонтируют машины. Эти населенные пункты живут тем, что полностью обслуживают водителей и грузовики. Здесь можно сделать любой ремонт, любое ТО. Здесь можно жениться, завести детей и

умереть. Местные жители делают на обслуживании водителей и машин неплохие деньги. В этих городках вдоль трассы стоят обшарпанные магазинчики и мастерские. Но стоит пройти 200 метров в глубь поселка, и среди зловонных (канализации, как правило, нет) ручьев можно увидеть красивые виллы с европейским дизайном и качеством. Недалеко от Дели есть городок, где иногда скапливается до 6000 (шести тысяч!) грузовиков. Представьте картину, когда все улицы забиты грузовыми автомобилями. Но местные жители только рады – ведь чем больше



На стоянке можно отдохнуть, привести себя в порядок, отремонтировать машину



запасов топлива, тем больше денег оседает в карманах.

Водители грузовиков подразделяются на их владельцев и наемников. Психология этих людей мало чем отличается от мировых стандартов. Владелец машины старается следить за ней. В беседе с одним из водителей, владельцем 10-тонного грузовика, выяснилось, что больше 9 т он старается не возить – бережет машину. Наемник же грузит машину по принципу «влезло – ну и ладно». На трассе мы остановились у полуприцепа с тягачом Volvo, груженного металлом. Во-

Мечта автомобилиста – развалы бэушных запчастей. Первичные вальы в любом состоянии и любом количестве

До сезона дождей успевают построить два автобуса с газобаллонной аппаратурой. Площадка для строительства – высохшее болото



дитель менял взорванное колесо на полуприцепе. Чтобы вывесить мост, потребовалось два штатных домкрата. На осторожное предположение, что, может быть, нагрузка великовата, водитель радостно согласился с нами. Когда мы узнали, что на полуприцеп загружено 72 т металла, вся группа, не сговариваясь, изобразила немую сцену из «Ревизора». И если бы это был единичный случай. Позже на сервисе Volvo нам пришлось увидеть сломанные рессоры, вырванные с корнем крепления стабилизаторов и гнутые дугой рамы полуприцепов. Я нисколько не хочу обидеть друзей-индийцев, но ситуация с эксплуатацией грузовиков Volvo напомнила мне басню «Мартышка и очки».

А ради чего все эти страдания? Перевозка 10 т груза из Дели в Бомбей, а это 1500 км, стоит \$400. Цена дизтоплива \$0,3 – 0,4 за литр. Потребляет двигатель 30 – 40 литров на 100 км. Нетрудно подсчитать, что расходы на топливо составляют 40 – 50%. Но индузы умудряются получать прибыль и развиваться. Компании покупают и новые грузовики Volvo, хотя стоят они в несколько раз дороже «барбухаек». Но парадокс ситуации в том, что расценки на транспортировку груза на шведской машине с полуприцепом те же, что и на 10-тонные аборигены. Мы с журналистом из Прибалтики долго соображали что к чему и пришли к выводу, что или вчера много выпили, или сегодня «уже пора». Только позже мы выяснили одну вещь: на Volvo груз доставляется в два раза быстрее, чем на других машинах. Почему? Читайте анекдот из жизни в конце статьи. Следовательно, и денег они привозят в два раза больше. Это называется бизнес по-ин-



На больших автостоянках можно заказать постройку новой машины. Отработанная десятилетиями технология позволяет качественно и быстро даже кустарным способом строить грузовики

дийски. Но, согласитесь, это лучше, чем бизнес по-русски.

Вокруг грузового бизнеса развиваются и сопутствующие ему услуги. Нас возили в один из районов города, где целый квартал занимается разборкой всех, без исключения, автомобилей. Не пропадает ничего, включая болты и заклепки. Что можно восстановливают и реставрируют. Остальное отправляют на переплавку. Рамы режут не только газом, но и разбирают с помощью зубила и кувалды. Здесь можно купить любую б/у запчасть, договориться о ремонте или о переделке машины. Среди штабелей запасных частей я чувствовал себя козлом, которого запустили в огород. Проблемы ремонта и эксплуатации машин в России я знаю не понаслышке, поэтому для меня все было очень интересно. Нам есть чему поучиться у индусов в плане утилизации и использования вторичных ресурсов.

Неделя пролетела, на удивление, быстро и незаметно. В суматохе сборов и проводов не сразу понял, что, возможно, больше не увижу эту удивительную страну с ее удивительными людьми, культурой и обычаями. И только на подлете к Москве до меня дошло, что закончился еще один эпизод из жизни. А что впереди?

Аnekdot iz indijskoy zhizni:
Знаете, почему грузовик Volvo ездит в два раза быстрее «барбухайки»? Потому что в нем есть кондиционер. Поэтому ездить можно не только ночью, но и днем!

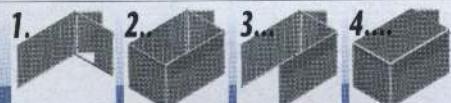
Редакция Благодарит московское представительство VolvoTruck.



Aluvan
Truck & Trailer Bodies

Бельгийская фирма
Алюван,
производящая
сборные
алюминиевые
кузова для
грузовиков и
прицепов

MOSCOW
Денис Кесаев
T+F: 095 931 01 25



1. 2. 3. 4.



5!

By Aluvan Foto O.18.11.2001

International Van n.v. Laconiastraat 1 B-8000 BRUGGE Belgium
T: +32 (0) 50 31 25 13 F: +32 (0) 50 31 12 47 E: aluvan@aluvan.be W: www.aluvan.com



ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА VOLVO TRUCK CORPORATION В РОССИИ

Москва
125083 Москва
ул. Восьмого марта, 12
Тел.: +095-9611030
Факс: +095-9611032
E-mail: vtc9.moscow@ia.
mem.volvose

Санкт-Петербург
191119 Санкт-Петербург
ул. Достоевского, 19/21
Тел.: +812-3273322
Факс: +812-3273426
E-mail:
vtc9.yuris@mem.volvose

Нижний Новгород
603000 Нижний Новгород
ул. Мослякова, 5
офис 49
Тел.: +8312-341800
Факс: +8312-342290
E-mail: volvot@kis.ru

Новосибирск
630049 Новосибирск
Красный проспект, 184,
офис 607
Тел./факс: +3832-164595
Факс: +3832-209060
E-mail: volvonisk@nov.net

Калининград
236040 Калининград
ул. Черняховского, 6
Тел.: +0112-434411,
Факс: +0112-436021
E-mail: volvo@vtc.koenig.ru

Челябинск
454021 Челябинск
ул. Молодогвардейцев, 34
Тел.: +3512-185703
Факс: +3512-186292
E-mail: bo.andersson@chel.
sumet.ru

VOLVO

VOLVO Truck Corporation

Привет, Autotruck!

Очень рад, что среди всякой публичной фитни появился нормальный журнал про грузовики. Вы создали поистине настоящий TRUCK-журнал.

Я фанат MOTO&TRUCKS, обожающий гигантские тягачи-тяжеловозы в классическом исполнении. В ВАШЕМ приветствии зачитал про легендарные TRUCKS. Очень надеюсь, что AUTOTRUCK будет печа-

тать про «королей дорог», таких как Peterbilt, Mack, Kenworth, Freightliner, International, Marmon, Western-star, Ford, GMC... Страница классики и легенд в этом журнале такая же неотъемлемая часть, как чопперы-самопалы среди обычных мотоциклов в «MOTO».

Также рад разделу юмор (не без этого) и постеру в центре журнала! Рассказывая друзьям про грузовики, показываю фото и рисунки, они

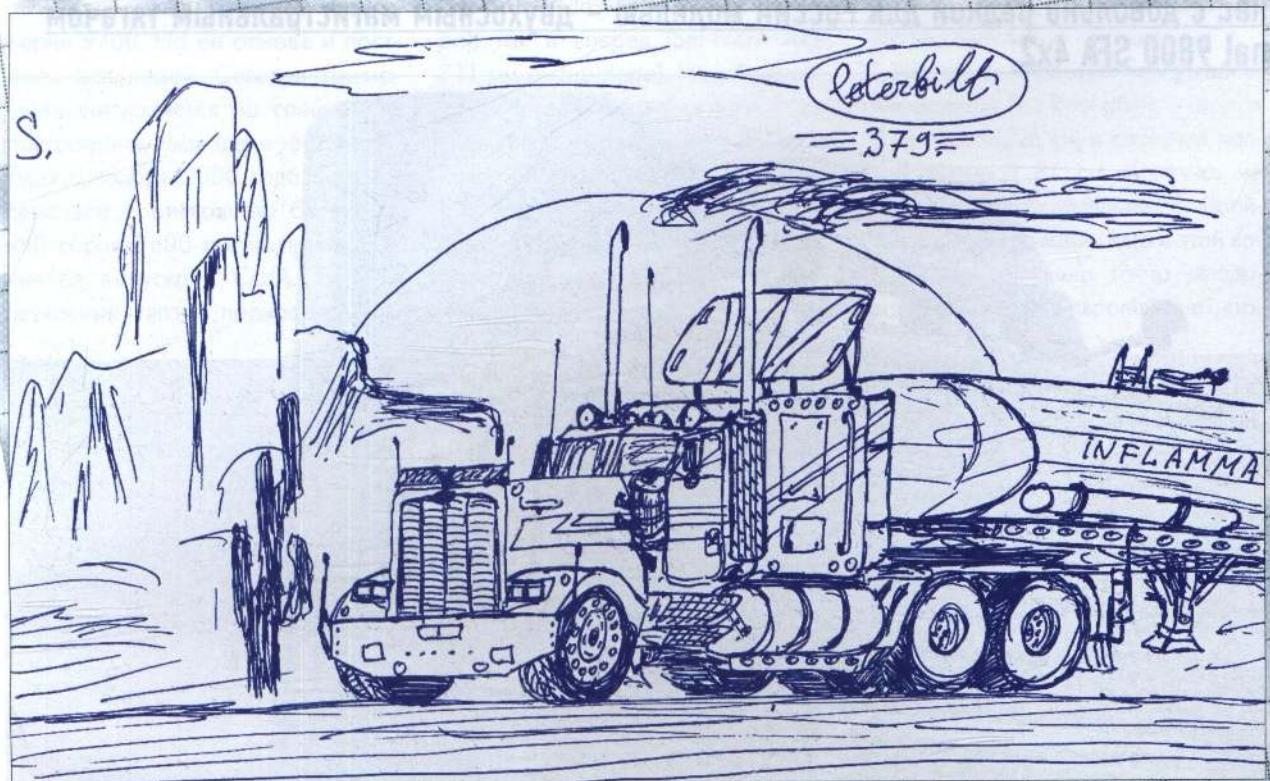
говорят «КРУТО» и рассказывают другим. Они даже дали мне кличку Frightliner (Фрейтлайнер).

Еще раз хочу поздравить ВАС с выходом в свет AUTOTRUCK и желать процветания этому классному журналу. У вас есть будущее!

Спасибо!

Виктор-Фрейтлайнер,
Москва

Факс: (095) 732-6460
E-mail: Autotruck@cityline.ru
Почта: 119633 Москва, а/я 117
Журнал «Автопром»



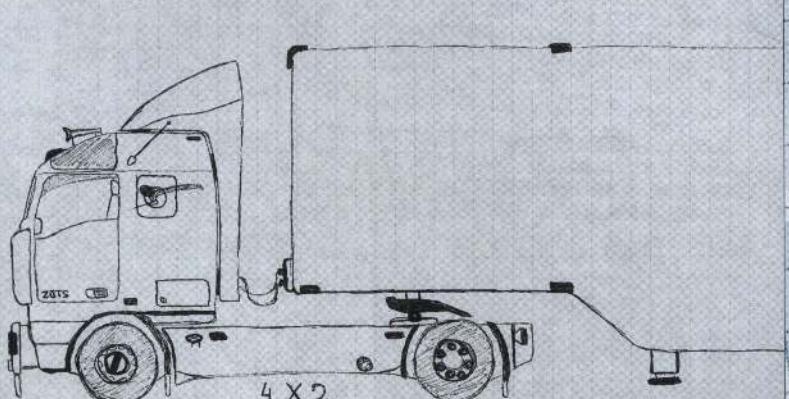
Здравствуй, мой любимый журнал!

Я очень рад, что вы создали такой замечательный журнал. Он очень интересный, увлекательный и очень полезный. Знаете, я с детства люблю грузовики, например КАМАЗ, МАЗ, и зарубежные грузовики. Я хорошо разбираюсь в КАМАЗах, различаю по моделям, грузоподъемности.

Хотелось бы побольше узнать об отечественных грузовиках нашего времени.

До свидания! Успехов вам, и пусть ваш журнал примет большие обороты!

Зорикто, 14 лет,
Улан-Удэ



Мечтаю быть дальнобойщиком!

ШОФЕРСКАЯ СТРАНИЧКА

Европейские гастроли «ИНТЕРА»

Александр Евдокимов

Наш журнал не раз писал об американских «траках». Правда, то были капотные машины. А вот «бескапотники» мы как-то до сих пор обходили вниманием. Пора бы восполнить пробел. Благо, и случай представился. Уже известная нашим читателям фирма MBL Motors «познакомила» нас с довольно редкой для России моделью – двухосным магистральным тягачом International 9800 SFA 4x2.



Между прочим, с этой машиной американцы намерены пробиваться и на рынок Западной Европы. Поближе узнав «гостя» с другого берега Атлантики, начинаешь понимать, что у него есть все шансы потеснить конкурентов и занять свое место под европейским солнцем. В общем, гляди в оба, Старый Свет, янки уже близко...

Модель International 9800 6x4 была запущена в производство в 1997 году, придя на смену тягачам серии 9700. На ее основе и построен наш герой. Сегодня эти машины выпускаются на специально построенном заводе в Бразилии. Туда с ноября 2000 года перенесено все производство бескапотной серии 9800 после прекращения ее выпуска в США. Трех- и двухосные тягачи полностью уни-

фицированы друг с другом, различаясь только размерами колесной базы и предельной полной массой автопоездов, которая у «трехосника» составляет 63 600 кг, а двухосной модели – 44 500 кг. Пожалуй, единственное кардинальное отличие заключено в аббревиатурах SBA и SFA. На модификациях трехосной модели в целях распределения нагрузок передняя ось может быть смещена как назад (Set-Back Axle, 1350 мм от бампера), так и вперед (Set-Front Axle, 711 мм от бампера). Но на двухосном «Интере» во избежание опрокидывания тягача передний мост назад не сдвигается.

С происхождением разобрались, теперь познакомимся ближе. Театр начинается с вешалки, а тягач – с «лица», то есть кабины. Их

предлагается 4 типа – от короткого (Day Cab, от бампера до задней стенки – 160 см) до гигантского 279-сантиметрового Pro Sleeper Hi-Rise с двухэтажным жилым блоком, внутренняя высота которого превышает два метра! (Из-за габаритных ограничений автопроизводители Старого Света могут только мечтать о таких «хатах».) Сами кабины клепаются из легких алюминиевых панелей, так что с коррозийной устойчивостью здесь все отлично.

На нашем «Интере» был установлен вариант Flat Roof длиной «всего» 89 дюймов (226 см) и спальной полкой шириной 81 см. Конечно, не сравнить с двуспальными «хайрайзовскими» хоромами. Зато с этой кабиной «американец» точно укладывается в западно-европейские нормы

Так выглядит трехосный International 9800 SBA с «столовой» кабиной Hi-Rise. Настоящий сухопутный лайнер!





**Окон-
ча-
тельно
меня
додило
то, что
даже
подло-
котни-
ки
можно
наст-
раи-
вать
по вы-
соте.**

мативы по длине – в паре с 13,6-метровым полуприцепом автопоезд занимает на дороге не более 16,5 метра. (У нас разрешенная длина автопоезда – до 20 метров). Естественно, на машину можно поставить и «царскую» кабину, но под нее придется растягивать колесную базу до предельных 4343 мм, из-за чего автопоезд примерно на полметра вылезает за габаритные рамки. Так что в данном случае 89-дюймовая кабина – самый оптимальный для Европы вариант. Так сказать, золотая середина.

С другой стороны, всем бы европейским тягачам такую «сереб-

дину»! В просторном салоне – типичная Америка с ее неистребимой тягой к шику и комфорту. Руль и кресла обшиты кожей (базовое оснащение!), панель приборов отделана под дерево, сиденья установлены на пневмоподвеске и имеют все мыслимые и немыслимые регулировки. Окончательно меня добило то, что даже подлокотники можно настраивать по высоте. И это не единственные проявления заботы конструкторов о водителе. Таких «знаков внимания» по салону раскидано немало: ящики, полочки, кармашки, подстаканники. Одних «штурман-

ских» фонариков и плафонов освещения я насчитал 8 штук. Ну а про такие «мелочи», как подогрев зеркал, круиз-контроль, кондиционер и автономный отопитель, даже упоминать неловко. (Оглядывая все это, припомнил кабину своего «стотридцатого» ЗИЛа...) Заметим, что мы имели дело с конкретным и не самым «навороченным» вариантом исполнения. К примеру, внутри пустовали ниши под магнитолу, телевизор и радиостанцию. Оно и понятно – покупатель волен дооснащать салон самостоятельно. Но заказчик, напротив, может сразу «упаковать» кабину всем, что пожелает, – от шкафов для одежды до микроволновой печки и спутникового телевидения. Были бы деньги. И производитель, предлагая множество вариантов внутренней отделки и оснащения, выполнит самую изощренную фантазию своего клиента, который получит машину, уже готовую к «заселению».

Однако одной богатой комплектацией клиента в свой стан не заманишь, тем более что все американские «грузовые» компании предлагают не меньшую свободу выбора. На этот случай у Navistar International припасен один козырь. Модели 9800 стали первыми в Америке бескапотными тягачами, кабины которых имеют совершенно ровный пол, что позволяет свободно перемещаться по салону. (Ну а в двухэтажной кабине вообще можно танцы устраиваться!)

Отсутствие тоннеля между креслами связано с конструкцией моторов Cummins M11 Plus, которые до 2000 года были базовыми для International 9800. На этих дизелях воздухозаборник выведен на крышу, а воздушный фильтр сдвинут к задней стенке кабины. Это и позволило снизить высоту силового агрегата. Правда, на доставшемся нам «Интере» все же был невысокий, около



5 см, моторный кожух. Дело в том, что двигатели серии M11 Plus имеют рабочий объем 11 литров. На этом же грузовике стоял больший по размерам шестицилиндровый турбодизель более мощной серии Cummins N14 Plus, которая стала базовой для серии 9800, сходящей с конвейера в Бразилии. При той же компоновке системы воздухозабора этот мотор имеет объем уже 14 литров. В данном варианте его номинальная мощность – 370 л.с. в диапазоне 1800 – 2100 об/мин. При этом у двигателя весьма умеренный аппетит: при полной массе автопоезда 40 000 кг машина «съедает» порядка 34 литров горючего на 100 км. С таким расходом 870 литров солярки в двух баках хватит примерно на 2000 – 2500 км. Само собой, подачей топлива управляет электроника, а токсичность выхлопа соответствует нормам Евро-3. Электроника также контролирует состояние мотора и глушит его в случае потери масла или падения уровня охлаждающей жидкости. Смена моторного масла требуется каждые 40 000 км. Если вместо «минералки» заливать «синтетику», этот интервал удлиняется до 90 000 км. Для того чтобы водитель не знал даже намека на проблему с запуском мотора зимой, в стандартную комплектацию входит подогрев топливной системы. Чтобы ускорить запуск, на моторе даже установлен баллончик с эфиром, который впрыскивается прямо во впускной коллектор. А мы все с горячей водой да паяльными лампами...

Крутящий момент в 1970 Нм при 1200 об/мин проходит через 10-ступенчатую механическую КПП Eaton-Fuller и передается на ведущий мост Rockwell, оснащенный блокировкой межколесного дифференциала. И КПП, и задний мост имеют внутренние масляные

насосы. Масло же в этих агрегатах меняется каждые 300 000 км.

Передний мост, выдерживающий предельную нагрузку в 7500 кг, подведен на рессорах. Задняя ось держит 13 000 кг и оборудована родной пневмоподвеской International Air Ride.

Тормозная система – двухконтурная пневматическая с барабанными механизмами и саморегулировкой зазоров. Если помогать основной тормозной системе с помощью моторного замедлителя, колодок тягача хватает примерно на 250 000 – 300 000 км пробега. Воздушный компрессор

первый взгляд похожих тягача могут быть совершенно разными по содержанию. Ведь каждый грузовик строится под определенные заказчиком условия работы. Под эти самые условия и подбираются узлы и агрегаты. И тут у клиента есть где развернуться. Одна только номенклатура двигателей чего стоит. Так, на серию 9800, кроме двух вышеперечисленных дизелей Cummins M11 или N14, также предлагаются моторы Detroit Diesel S60 объемом 12,7 л. Разброс же мощностей этих трех моторов – от 280 до 525 л.с.! Что, вам даже этого мало? Хотите чего



примерно за 2 минуты полностью накачивает всю тормозную систему тягача и полуприцепа. Если же давление в тормозах ниже нормы, машина сразу предупреждает водителя звуковым сигналом. Мелочь, казалось бы, но такие штришки лишний раз подчеркивают образ качественной и дружелюбной к шоферу машины.

Подводя итог всему сказанному, вновь повторю, что мы знакомились с отдельно взятым вариантом. Так что брать этот «Интер» за какой-то эталон не стоит. Даже если поставить рядом такой же International 9800 SFA 4x2, два на

помощнее? Пожалуйста: 15-литровый Cummins Signature 600 сил этак под 650 вас устроит?

Дальше – больше. Механические КПП могут иметь от 9 до 15 передач. Если лень ворочать рычагом, можно заказать 5-ступенчатый автомат Allison. Количество же комбинаций мостов, главных пар и подвесок вообще исчисляется десятками. В итоге получается какой-то конструктор «Лего» для взрослых. И заказчик, играя с этим конструктором, создает для себя не то, что МОЖНО, а именно то, что НУЖНО. И в этом – суть заокеанских тягачей.

Над аккумуляторным ящиком – корпус воздушного фильтра с трубой воздухозаборника. Справа внизу – домкрат для подъема кабины

Классификация моторных масел

Для политика и общественного деятеля основной жизненный вопрос – быть или не быть.

Для обывателя – пить или не пить.

Для автомобилиста – лить или не лить.





Масла, применяемые для смазывания поршневых двигателей внутреннего сгорания, называют моторными.

В зависимости от назначения их подразделяют на масла для дизелей, масла для бензиновых двигателей и универсальные моторные масла, которые предназначены для смазывания двигателей обоих типов. Все современные моторные масла состоят из базовых масел и улучшающих их свойства присадок. По температурным пределам работоспособности моторные масла подразделяются на летние, зимние и всесезонные.

Классификация моторных масел согласно ГОСТ 17479.1-85 подразделяет их на классы по вязкости и группы по назначению и уровням эксплуатационных свойств.

ГОСТ 17479.1-85 предусмотрено обозначение моторных масел, сообщающее потребите-

лю основную информацию об их свойствах и области применения. Стандартная марка включает следующие знаки: букву М (моторное), цифру или дробь, указывающую класс или классы вязкости (последнее для всесезонных масел), одну или две из первых шести букв алфавита, обозначающих уровень эксплуатационных свойств и область применения данного масла. Универсальные масла обозначают буквой без индекса или двумя разными буквами с разными индексами. Индекс 1 присваивают маслам для бензиновых двигателей, индекс 2 – дизельным маслам.

Классы вязкости моторных масел, установленные ГОСТ 17479.1-85, представлены в табл. 1, а группы по назначению и эксплуатационным свойствам – в табл. 2. Примеры маркировки с пояснением значения ее составных частей облегчат пользование данными табл. 1 и 2. Так, марка М-6₃/10В указывает, что это моторное масло всесезон-

ное, универсальное для среднефорсированных дизелей и бензиновых двигателей (группа В); М-43/8-В2Г – моторное масло всесезонное, универсальное для среднефорсированных дизелей (группа В2) и высокофорсированных бензиновых двигателей (группа Г1); М-14Г2(цс) – моторное масло класса вязкости 14, предназначенное для высокофорсированных дизелей без наддува или с умеренным наддувом.

Нередко возникает необходимость решения вопросов взаимозаменяемости отечественных и зарубежных моторных масел, например, когда необходимо выбрать отечественное масло для импортной техники или зарубежное масло для экспортной отечественной техники. Общепринятой в международном масштабе стала классификация моторных масел по вязкости Американского общества автомобильных инженеров – SAE J300. Уровень эксплуатационных свойств и область применения

Таблица 1. Классы вязкости моторных масел (ГОСТ 17479.1-85)

Класс вязкости	Кинематическая вязкость, мм ² /с, при температуре	
	100° С	-18° С, не более
3 ₃	>3,8	1250
4 ₃	>4,1	2600
5 ₃	>5,6	600
6 ₃	>5,6	10 400
6	Св. 5,6 до 7,0 включ.	-
8	Св. 7,0 до 9,3 включ.	-
10	Св. 9,3 до 11,5 включ.	-
12	Св. 11,5 до 12,5 включ.	-
14	Св. 12,5 до 14,5 включ.	-
16	Св. 14,5 до 16,3 включ.	-
20	Св. 16,3 до 21,9 включ.	-
24	Св. 21,9 до 26,1 включ.	-
3 ₃ /8	Св. 7,0 до 9,3 включ.	1250
4 ₃ /6	Св. 5,6 до 7,0 включ.	2600
4 ₃ /8	Св. 7,0 до 9,3 включ.	2600
4 ₃ /10	Св. 9,3 до 11,5 включ.	2600
5 ₃ /10	Св. 9,3 до 11,5 включ.	6000
5 ₃ /12	Св. 11,5 до 12,5 включ.	6000
5 ₃ /14	Св. 12,5 до 14,5 включ.	6000
6 ₃ /10	Св. 9,3 до 11,5 включ.	10 400
6 ₃ /14	Св. 12,5 до 14,5 включ.	10 400
6 ₃ /16	Св. 14,5 до 16,3 включ.	10 400

Все современные моторные масла состоят из базовых масел и улучшающих их свойства присадок.

Моторные масла, относящиеся к одному и тому же классу FPI, но производимые разными фирмами, могут существенно отличаться по составу базовых масел, типам используемых присадок.

зарубежные производители моторных масел в большинстве случаев указывают по классификации API (Американский институт нефти). ГОСТ 17479.1-85 в справочных приложениях дает примерное соответствие классов вязкости и групп по классам вязкости по SAE и классам API по условиям и областям применения моторных масел. Следует подчеркнуть, что речь идет не об идентичности, а только об ориентировочном соответствии. Данные табл. 3 дают возможность, зная стандартную марку отечественного масла, выбрать его зарубежный аналог или, зная характеристики импортного масла по классификациям SAE J300 и API, найти его ближайший отечественный аналог.

Классы вязкости SAE в большинстве случаев имеют более широкие диапазоны кинематической вязкости при 100°C, чем классы вязкости по ГОСТ 17479.1-85. По этой причине одному классу SAE могут соответствовать два смежных класса по ГОСТ 17479.1-85. В таком случае предпочтительно указать аналог, имеющий самое близкое фактическое значение вязкости по проспектным данным или нормативной документации на данный продукт.

Классификация API подразделяет моторные масла на две категории: «S» (Service) – масла для бензиновых двигателей и «C» (Commercial) – масла для дизелей. Универсальные масла обозначают классами обеих ка-

тегорий. Классы в категориях указывают буквы латинского алфавита, стоящие после буквы, обозначающей категорию, например SF, SH, CC, CD, или SF/CC, CG/CD, CF-4/SH для универсальных масел.

Моторные масла, относящиеся к одному и тому же классу FPI, но производимые разными фирмами, могут существенно отличаться по составу базовых масел, типам используемых присадок и, следовательно, иметь специфические свойства, удовлетворяющие предъявляемые требования близко к предельным значениям или иметь запас качества. При выборе аналога по области применения и уровню эксплуатационных свойств обязательно должны быть приняты во

Таблица 2. Группы моторных масел по назначению и эксплуатационным свойствам (ГОСТ 17479.1-85)

Группа масла по эксплуатационным свойствам		Рекомендуемая область применения
A		Нефорсированные бензиновые двигатели и дизели
Б	B ₁	Малофорсированные бензиновые двигатели, работающие в условиях, которые способствуют образованию высокотемпературных отложений и коррозии подшипников
	B ₂	Малофорсированные дизели
B	B ₁	Среднефорсированные бензиновые двигатели, работающие в условиях, которые способствуют окислению масла и образованию отложений всех видов
	B ₂	Среднефорсированные дизели, предъявляющие повышенные требования к антикоррозионным, противоизносным свойствам масел и работоспособности предотвращать образование высокотемпературных отложений
Г	Г ₁	Высокофорсированные бензиновые двигатели, работающие в тяжелых эксплуатационных условиях, способствующих окислению масла, отложению всех видов и коррозии
	Г ₂	Высокофорсированные дизели без наддува или с умеренным наддувом, работающие в эксплуатационных условиях, способствующих образованию высокотемпературных отложений
Д	D ₁	Высокофорсированные бензиновые двигатели, работающие в эксплуатационных условиях более тяжелых, чем для масел группы Г ₁
	D ₂	Высокофорсированные дизели с наддувом, работающие в тяжелых эксплуатационных условиях или когда применяемое топливо требует использования масел с высокой нейтрализующей способностью, антикоррозионными и противоизносными свойствами, малой склонностью к образованию всех видов отложений
E	E ₁	Высокофорсированные бензиновые двигатели и дизели, работающие в эксплуатационных условиях более тяжелых, чем для масел группы D ₁ D ₂
	E ₂	Отличаются повышенной диспергирующей способностью, лучшими противоизносными свойствами

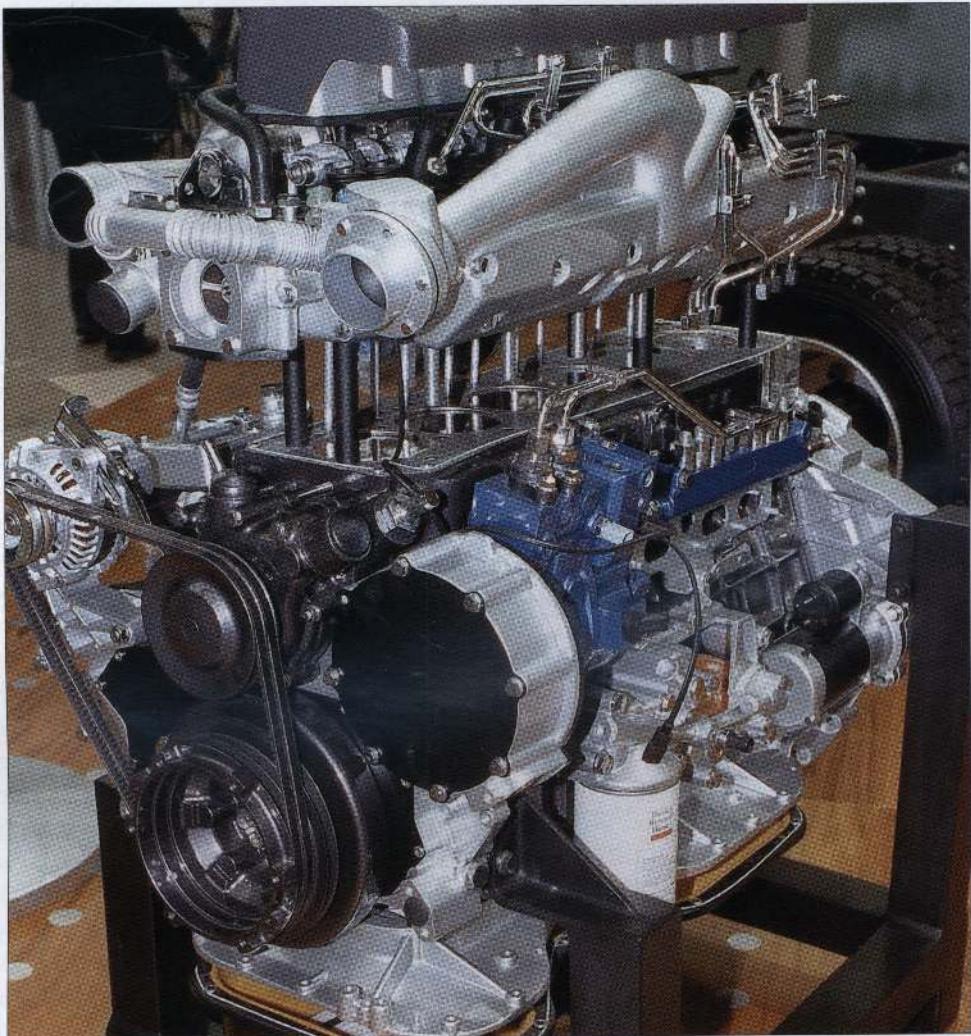
Таблица 3. Соответствие классов вязкости и групп моторных масел по ГОСТ 17479.1-85 и классификациям SAE и API

Класс вязкости по ГОСТ 17479.1-85		по SAE	Класс вязкости по ГОСТ 17479.1-85		по SAE
Группа масла по ГОСТ 17479.1-85	по API		Группа масла по ГОСТ 17479.1-85	по API	
3 ₃	5W		24		60
4 ₃	10W		3 ₃ /8		5W-20
5 ₃	15W		4 ₃ /6		10W-20
6 ₃	20W		4 ₃ /8		10W-20
6	20		4 ₃ /10		10W30
8	20		5 ₃ /10		15W-30
10	30		5 ₃ /12		15W-30
12	30		6 ₃ /10		20W-30
14	40		6 ₃ /14		20W-40
16	40		6 ₃ /16		20W-40
20	50				
Группа масла по ГОСТ 17479.1-85			Группа масла по ГОСТ 17479.1-85		
A	SB		Г ₂		CC
Б	SC/CA		Д ₁		SF
Б ₁	SC		Д ₂		CD
Б ₂	CA		Е ₁		SG
В	SD/CB		Е ₂		CF-4
В ₁	SD				SH*
В ₂	CB				SJ*
Г	SE/CC				CG-4*
Г ₁	SE				

*Эти классы API не имеют аналогов в отечественной классификации.

внимание все специальные требования к моторному маслу со стороны изготовителя техники (например, ограничения по сульфатной зольности, отсутствие или, напротив, наличие определенного количества цинка, отсутствие в составе масла растворимых модификаторов трения, содержащих молибден и т.п.).

Дизели отличаются от других двигателей внутреннего сгорания большим разнообразием конструкций, способов смесеобразования, назначений, условий эксплуатации и чрезвычайно широким диапазоном агрегатных мощностей (от нескольких киловатт до десятков тысяч). Поэтому ассортимент дизельных масел значительно различается по предъявляемым к ним требованиям и эксплуатационным свойствам. Важнейшие критерии, определяющие выбор смазочного масла, — тип и назначение дизеля, уровень его форсирования, степень жесткости условий эксплуатации, вид и качество применяемого топлива.



Приколы нашего городка

К. Константинов

Сразу оговорюсь, что использовать слова ГАИ и гаишники мне удобнее. Все эти игры с переименованием похожи на попытку замести следы, но сути не меняют.

Отношения между гаишниками и водителями в нашей стране напоминают мне садомазохистские игры. Я, конечно, не специалист в этой области, но люди в погонах давно ассоциируются с садистами, смысл работы которых – остановить машину, найти какую-нибудь правовую зацепку (а часто и без всякого повода) и начать унижать водителя. Получив

удовлетворение, а заодно энную денежную сумму, гаишник сразу теряет интерес к клиенту и переключается на следующую жертву. «Этого не может быть, слишком грубо и пошло!» – начнут возмущаться люди в погонах, прочитав эти строки. Но я никогда не забуду, как 3 – 4 года назад был остановлен в Москве прыщавым лейтенантом и в «заду-

шевной» беседе с ним услышал, что они (менты) нас (водителей) «имели и будут иметь» всю жизнь. Причем я не нарушил ни одной буквы закона. Вы думаете, что это жизненная позиция одного недоумка? К несчастью, это позиция всей системы.

Имеют ли право гаишники применять карательные меры к водителям при отсутствии у них лицензии, справки СЭС, сертификата на товар и других похожих бумаг? Нет, не имеют! Но каждый из них при отсутствии этих бумаг начинает страшить и вымогать деньги. Повторю – каждый! Причем они прекрасно знают, что в их компетенцию входит только проверка наличия этих документов, но не более того. Следовательно, каждый страж закона этот же закон и нарушает. Вы только вдумайтесь – тот, кто следит за законностью, используя служебное положение, занимается вымогательством и обыкновенным грабежом. И если водитель при отсутствии бумажки нарушает административный закон, то люди в погонах нарушают уже Уголовный кодекс. А из этого следует, что те, кто стоит на дорогах с полосатыми палками, ходят под статьей. А основная их работа – собирать дань с водителей и обеспечивать беспрепятственный проезд сильных мира сего. Жестко и зло? Но десять лет работы за бараккой грузовика дают мне право говорить об этом. А посмотрите, что творится на въездах-выездах из Москвы. Под предлогом борьбы с терроризмом останов-



Рисунок В. Рыбакова

ливается каждый грузовик. Проверка груза заключается в проверке всех документов, которые необходимо иметь водителю. И не дай Бог не хватит какой-нибудь бумаги – «разводить» водителя будут по полной программе. А чем объяснить такую же проверку выезжающих из Москвы грузовиков? Наверное, следят, чтобы гексоген из города не вывозили. Но московские гаишники – ангелы по сравнению с их коллегами на южных трассах. Ростовские, краснодарские, астраханские пикеты без дани не проедешь даже со всеми документами. Мне, как водителю, до сих пор интересно, каким образом басаевцы прошли незамеченными маршем на нескольких машинах до Буденновска.

Пора вещи называть своими именами. Почему пьяных за рулем не уменьшается, а становится все больше? Да потому, что те, кто обязан пресекать любые попытки езды в нетрезвом виде, за \$100 – 500 (все зависит от состоятельности клиента) отпускают с напутствием ездить осторожнее. Гаишники видят в водителях «дойных коров» и лохов. Я стараюсь не просить ментов ни о чем. Даже если они и объяснят, то сделают это с таким видом, как будто оказывают великое одолжение. И ты невольно почувствуешь себя идиотом, мешающим государевым людям нести важную и ответственную службу.

Водители, постоянно пребывающие в позе покорности, очень похожи на мазохистов. Разве нормальный человек способен всю жизнь терпеть издевательства на дорогах? Я отдаю себе отчет, что в большом обществе и большом государстве такие отношения между гражданами и властью, как это ни печально, давно стали нормой. Большинство водителей смирились с такой ситуацией и предпочитают платить вымогателям в форме, чем искать правду. Одни считают, что все равно не добьются справедливости, другие просто трутся, третьи не хотят тратить времени.

Есть водители, засланные казачки, убеждающие других не выступать против гаишников, смириться и помалкивать. Для большинства нашего брата характерна страусиная позиция: зарыть голову в песок и ждать – пронесет или нет. Пронесло – хорошо, а если «поимеют», то тоже ничего страшного, – жить можно и так, ведь на дворе «голубой век».

Но отстаивать свои права не только нужно, но и можно. Надо менять психологию водителя. Еще раз повторю, что если при отсутствии не нужной никому, кроме чиновников, лицензии вы нарушаете административный закон, то гаишник-вымогатель – Уголовный кодекс. Не надо выворачивать перед ними карманы, а боритесь за свои честно заработанные деньги.

Имея большой опыт общения с продавцами полосатых палок, могу посоветовать следующее. Если вы считаете, что с вас незаконно требуют денег, твердо стойте на своем. Часто, видя несгибаемость жертвы, гаишники отпускают водителя. Главный аргумент любителей выкладывать деньги по первому требованию, что машину могут задержать на 3 часа до выяснения обстоятельств. Но задерживать машину на несколько часов можно только в случае серьезных обстоятельств: есть подозрения, что машина угнана, груз ворованный, водитель не трезв. Отсутствие справки СЭС не является основанием задерживать машину даже на 5 минут. В таком случае сразу заявляйте рэкетирам в погонах, что заявление о вымогательстве завтра или даже сегодня будет лежать у начальника. Вся смелость этих бравых ребят в безнаказанности. Как только они чувствуют правовую подкованность водителя или его упротость, вся их спесь и смелость пропадает. Я не раз становился свидетелем, когда гаишники, два часа назад демонстрирующие свою крутизну, вдруг на разборе происшествия в более высокой

инстанции со слезами на глазах вспоминают о многочисленной семье, которую надо кормить, и становятся покорными и послушными как овечки. Даже если у вас отобрали права и составили протокол, шансы на то, что вам вернут их без штрафа, все равно велики.

Несколько месяцев назад меня остановили на Садовом кольце. На вопрос, как я сюда попал без пропуска на въезд в пределы МКЖД, я ответил, что машина въехала по разовому пропуску и больше не выезжала. Напомню, что пропуск дает право на въезд, но не запрещает движение автотранспорта без него в пределах МКЖД. Полосатая палка заявила, что я нарушил требование знака «въезд запрещен» и что надо готовить денежку. Резонно поинтересовавшись, где и когда я его нарушил, платить отказываюсь. Обидевшись, лейтенант составляет протокол. С этим протоколом я еду в ГАИ в группу разбора. Уже два майора в один голос заявляют, что я обязан заплатить и не возникать. Пришла пора мне удивляться. Ладно, безграмотный лейтенант, но майоры, занимающиеся разбором нарушений. Что это? Повальная безграмотность сотрудников ГАИ или полное игнорирование законов людьми, которые по долгу службы должны эти же законы защищать? Только после обращения в вышеющую инстанцию, мне права вернули с извинениями. На это у меня ушло три рабочих дня. Если мы будем требовать возмещения морального и материального убытка в суде, то соблазн лишний раз поморочить голову водителям у гаишников пропадет. Но я не знаю ни одного судебного разбирательства о возмещении убытков сотрудниками ГАИ. Не пора ли менять ситуацию?

Вот некоторые варианты противоправных действий, совершаемых гаишниками в отношении водителей коммерческих автомобилей:

линий отрыва

ПРОТОКОЛ 77 АВ
об административном правонарушении

77 AB

1643601

линия страницы

1643601
Сенаторский институт
(именно соглашения)

копия ПРОТОКОЛ 77 АВ
об административном правонарушении

" 28 " 02 1991 г. 16 час. +3 мин.

я, Илья-р Зр БПЧ об зле чл свао и

(должность, подразделение, звание, фамилия, имя, отчество лица, составившего протокол)

составил настоящий протокол о том, что гражданин (ка)

составил настоящий протокол о том, что гражданин (ка)

Фамилия Макаров Имя Владимир

Отчество

проживающий (ая) Рубинская ул. (дата и место рождения) 28-1-746

тел. не
тел. не

работающий (ая) предупреждение (наименование, должность и адрес организации)
Сведения о транспортном средстве: МАИ24-292 В 844 РОТ, принадлежит г.
(марка) (номерной знак)

(ф., и., о.; организация, адрес)

состоит на учете в ГИБДД с 28.02.1994 г. в 6 час. 10 мин. на гембокхановской
ул. Родниковая (место нарушения)

нарушив(а) п. п. 3.1 Правил дорожного движения, т. е. совершил нарушение, ответственность за совершение которого предусмотрена ст. ст. 1154 и 1154.4 КоАП РФ

ст. ст. Банковский кредитор наименование The Bank of America
запись без записей изменяется
при применении таких средств как изменяется его наименование, номер
и номеру присваивается о 009645
запись 009645/007391 изменяется
номер 009645 бес нечеты запись изменяется
в подтверждение

Свидетели _____ Имя _____ Отчество _____
нарушения: 1. Фамилия _____ Имя _____ Отчество _____
адрес места жительства _____
2. Фамилия _____ Имя _____ Отчество _____
адрес места жительства _____

В ходе досмотра (личного, вещей, транспорта) обнаружено: _____
(нужно подчеркнуть) _____ (указать обнаруженные документы)

Понятые: 1. Фамилия _____ Имя _____ Отчество _____
адрес места жительства _____
2. Фамилия _____ Имя _____ Отчество _____

Объяснение нарушителя: Мне сорвалась птичка из моего представ-
ления подсажена на чужое подобное доказательство, пропуск
и бсд. Чучуньда чучуньда чучуньда чучуньда чучуньда чучуньда

К протоколу прилагается

С протоколом ознакомлен. Копию протокола получил. Права и обязанности, предусмотренные ст. 247 КоАП РСФСР, мне разъяснены. _____ (подпись нарицательной)

Место и время рассмотрения нарушения г. Краснодар, 2008 г. мне объявлены (адрес, дата, время) (подпись нарушителя)

Journal of Health Politics, Policy and Law, Vol. 27, No. 4, December 2002
Copyright © 2002 by The University of Chicago

Полисы, либо составленного протокола

Москва, тип. "Варшава", 1999 г.

1. Отсутствие справки СЭС. Угроза поставить автомобиль на штрафную стоянку. Вы должны спокойно согласиться и попросить гаишника составить акт задержания автомобиля. Штраф не платить. Все заканчивается тем, что вас великодушно отпускают.

2. Отсутствие лицензии на перевозку груза или людей. Сразу начинается вымогательство. Если вы не лежите в карман за деньгами, вам начнут угрожать вызовом транспортного инспектора или принудительной транспортировкой в центральную транспортную инспекцию. Соглашайтесь с вызовом инспектора, но ни в коем случае недвигайтесь с места для поездки в транспортную инспекцию. Вас начнут пугать вызовом милиционского наряда. Закрывайте машину и соглашайтесь на поездку в милиционский участок. Предварительно попросите вымогателей составить протокол об административном нарушении. Заверяю вас, не будет ни транспортного инспектора, ни поездки в инспекцию, ни вызова милиции. За отсутствие лицензии только транспортный инспектор, присутствующий в данном месте и в данное время, может составить протокол об административном нарушении и направить его в транспортную инспекцию, где и будет решаться, штрафовать вас или нет. Даже транспортный инспектор на месте не имеет права штрафовать вас. Гаишники все это знают прекрасно.

3. Отсутствие сертификата на груз. Люди в погонах имеют право спрашивать только регистрационное свидетельство автомобиля, ваше водительское удостоверение, талон техосмотра, накладную на груз и путевой лист. Требование предъявить какие-либо другие документы – незаконно. Ваши действия смотрите выше.

4. Если ваша машина перевозит импортный дорогостоящий груз (электроника, бытовая техника), то гаиш-

ники могут заявить о необходимости проверки законности таможенной очистки. По закону это должны делать представители таможни, находящиеся на стационарных постах. Но это уже проблемы хозяина груза. Он сам разбирается с ментами. Любыят они тормозить такие машины в пятницу вечером, прекрасно зная, что владелец груза лучше заплатит им, чем будет ждать выходные и оплачивать простой грузовика.

5. Экологи любят проверять дымность даже на машинах, прошедших техосмотр. Не позволяйте им этого делать. Работают они под прикрытием постов, но чаще всего сами останавливают машины. Мой вам совет – внимательнее смотрите, кто вас останавливает. На экологов можете не реагировать, все равно прав у них никаких.

Очень здорово при выяснении отношений с гаишниками помогает знание телефона дежурного офицера и патрульной службы ГИБДД. Эти люди хоть из одного ведомства с вымогателями, но более адекватно реагируют на ситуацию и принимают чаще всего справедливые решения. Мобильные телефоны есть у многих и звонок в патрульную службу или в управление собственной безопасности снижает большинство проблем на месте. Убедился на собственном опыте.

Когда готовился этот номер в печать, к нам попал административный протокол, составленный инспектором на водителя грузовика. Суть в том, что остановлена была машина на Сельскохозяйственной улице для проверки наличия пропуска на въезд в пределы МКЖД. Сержант нарушил столько правил и положений, что начинаешь сомневаться в его умственной полноценности. А нарушил он:

**Телефоны ГУ ГИБДД:
патрульная служба
отдел безопасности
дежурный офицер**

1. Приказ, запрещающий останавливать машины вне стационарных постов ГИБДД.

2. Инспектор останавливал машину на автобусной остановке, что категорически запрещено.

3. Ширина проезжей части на улице, где была остановлена машина, равна 7 м, следовательно, действия инспектора провоцировали пробки и создание аварийной обстановки на дороге.

4. Водителю не были объяснены его права, хотя в бланке протокола об этом прямо сказано.

5. Если у инспектора есть сомнения в подлинности, то проще простого запросить по радио сверку номера пропуска по компьютеру, а не отбирать его.

6. В протоколе можно указывать только одно нарушение. Если зафиксировано сомнение в «подленности» пропуска, то нечего писать о нарушении знака «въезд запрещен», тем более когда нельзя указать место и время нарушения.

7. Сержант отказался вписывать свидетелей со стороны водителя, что является грубейшим нарушением.

8. Угрожал водителю тем, что усложнит возврат пропуска и прав.

Водителю права отдали сразу и без лишних вопросов, пропуск оказался настоящим. Жаль только потерянного времени.

Что касается знания русского языка этим законником, то такие шедевры грамотности я бы вешал в рамку на стене у каждого милиционского начальника. Интересно, из какого леса выловили этого грамотея? Надо очень постараться, чтобы даже такого взяли в гаишники. Он, конечно, крайность, но динамика интеллектуального развития этого ведомства ясна. Оптимизма мало.

**Имея
боль-
шой
опыт
обще-
ния с
продав-
цами
полоса-
тых
палок,
могу
посове-
товать
следую-
щее.**

**Если вы
считае-
те, что с
вас не-
законно
требуют
денег,
твердо
стойте
на
своем.**

(095) 923-7834, 925-1711
(095) 923-7892, 923-3390
(095) 200-9081

KPFERUS RESEY

MEGA
VISION

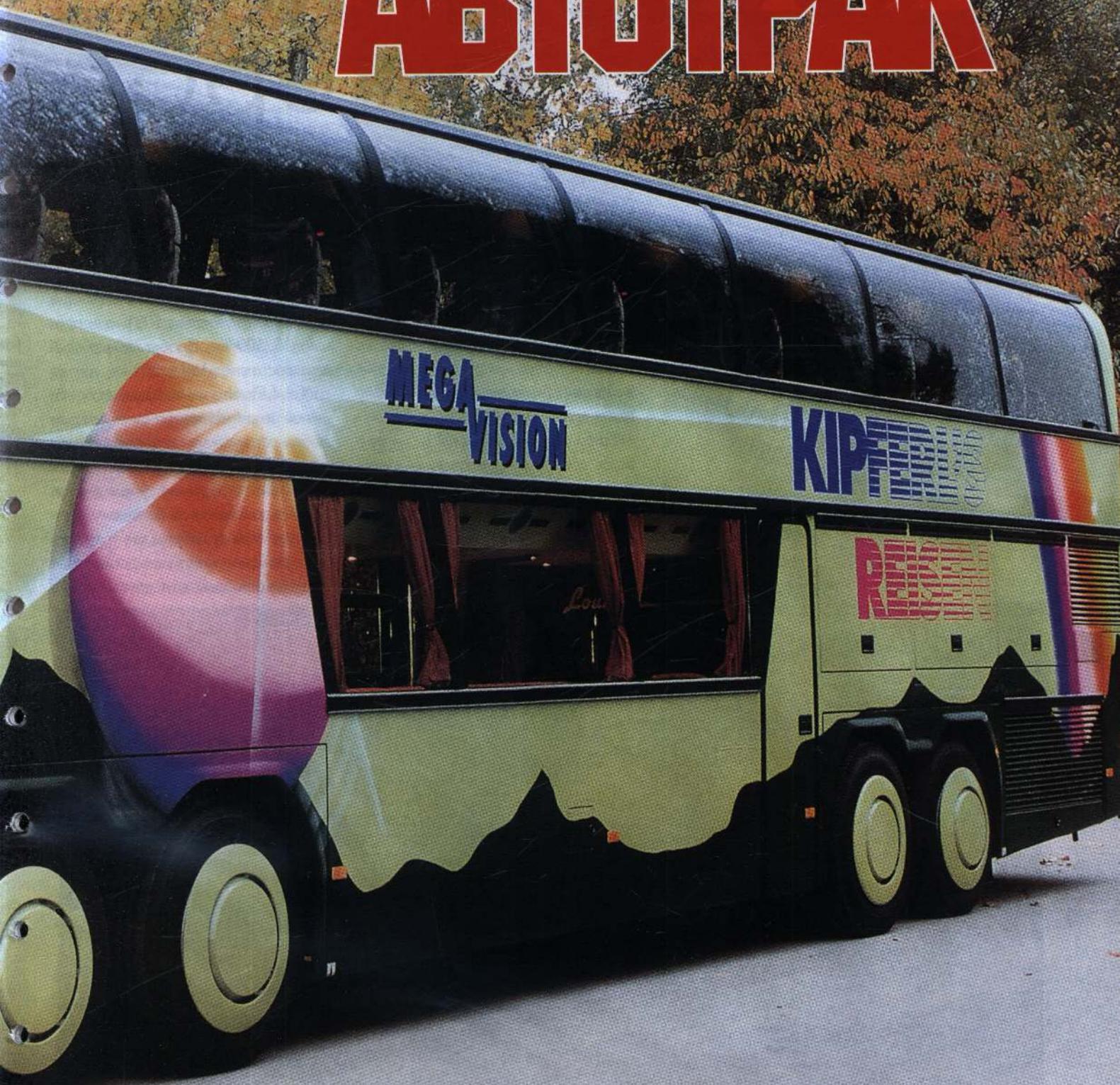
Technische Daten
Länge: 10,74 m
Breite: 2,49 m
Höhe: 3,10 m
Gewicht: 10.000 kg (LA 1024)
Antrieb: 2 x 80 PS und AG
Reifen: 10 R 20
Beladen: 20.000 kg
Antrieb: strahlgetrieben - 100%
Antriebshilfe: elektrisch - 100%
Antrieb: 100% elektrisch - 100%
Gelenk: 2x 100% elektrisch - 100%
Fahrerhaus: Neoplan 20 T - Fahrerhaus
Fahrerhaus: 10,24 m
Fahrerhaus: 10,24 m
Beladen: 10,24 m

NEOPLAN

KPFERUS

Durchdringende Reaktionen
Durchdringende Reaktionen
Durchdringende Reaktionen

ABTOTPAK



К. Константинов

«Зубренок» с характером

В первом номере нашего журнала за 2000 год мы уже знакомили читателя со среднетоннажным грузовиком МАЗ-4370. Где-то прошла информация, что коммерческое название новой машины будет «Зубренок». Но официально оно нигде закреплено не было, и мы по-прежнему, да простят нас ее создатели, будем звать машину «Зубренок».

Машина, на наш взгляд, интересная и достойна того, чтобы следить за ее судьбой. К сожалению, объемы производства таковы, что массовый пере-

возчик ее практически не знает. Три сотни машин в год на Белоруссию и Россию – совсем не серьезная цифра. Но тем не менее в Москве уже ездят два десятка таких машин. Чтобы узнать, какова она в эксплуатации и с какими проблемами приходится сталкиваться ее владельцу, мы обратились в одну из московских фирм, занимающихся поставками продуктов питания в магазины и эксплуатирующих одну машину МАЗ-4370.

Когда летом 2000 года на фирме встал вопрос о приобретении городской развозной машины грузоподъемностью более 1,5 т, то кандидатом номер один сначала был «Бычок», так как других практически и не было. В результате поисков выяснилось, что

существует еще один «парнокопытный» – «Зубренок». После недолгих раздумий сердце решили отдать дикому брату «Бычка» МАЗ-4370, тентованному фургону грузоподъемностью 5 т. Приобретена машина была в августе 2000 года с 800 км на одометре и на середину апреля 2001 года прошла 19 500 км. Пробег за рабочий день составляет 150 – 200 км, загрузка 4 – 4,5 т. Что же происходило с машиной за эти восемь месяцев, с нами любезно поделился информацией владелец Андрей.

Кабина и органы управления.
Надо отдать должное большому внутреннему объему кабины, где три человека свободно могут разместиться, не создавая проблем друг другу. Кабина



от самосвала удачно вписалась в архитектуру новой машины. Удобно сиденье водителя на пневмоподвеске с продуманной регулировкой. Органы управления такие же, как на большом МАЗ. Нарекания вызывают качество сборки и материалы, из которых изготовлена кабина. Дешевый дерматин и пластик хоть и вызывают ностальгию по СССР, но на современной машине смотрятся нелепо. Пластик в местах крепления уже потрескался. Про щели в палец толщиной в стыках панелей мы уже писали в первом репортаже. Открытая полка над головой для документов не справляется со своими обязанностями — периодически бумаги на ходу падают вниз. Водителю среднего роста приходится сдвигать сиденье почти к задней стенке, чтобы удобно устроиться за рулем. На новой машине спинка сиденья не касается задней стенки кабины, но со временем конструкция разбалтывается до такой степени, что спинка начинает тереть о стену кабины и рвать ткань. Протяжка крепления сиденья ни к чему не привела, и остается только ждать, когда ткань совсем сплетет со спинки. Можно сдвинуть кресло ближе к рулю, но рулевая колонка оказывается между ног.

Если говорить о педальном узле, то нами уже отмечалось высокое расположение педали привода сцепления. Более того, чтобы ее продавить, необходимо было затратить большое усилие. Но причина крылась не в педали, а в самом сцеплении. Почти сразу порвался трос привода газа — подошел от большого МАЗ. Закисла педаль тормоза — небольшое количество смазки сняло проблему.

Система отопления неправлялась с холодами. Если на обогрев лобового стекла тепла хватало, то боковые замерзали и никакие режимы отопления не спасали их от льда. Зимой на ходу сквозняки свободно «гуляли» по кабине, водителю пришлось утеплять ее и заделывать щели. Кабине не хватает жесткости. Если ее откинуть, то двери уже невозможно ни открыть, ни закрыть. Поэтому если вы решили под-



Пластиковые крылья не откидываются вместе с кабиной

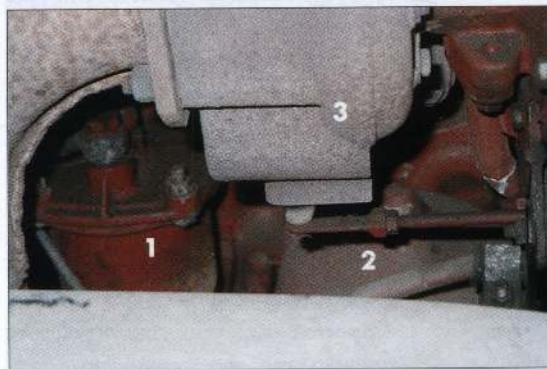
нять кабину, то не забудьте взять из нее все необходимое. И последнее о кабине. Открыть двери можно любым ключом, даже от дома. Об этом знают большинство водителей. Андрей вышел из положения тем, что в одну из личинок замка забил деревянный клин, а другая дверь блокируется автоматически при включении сигнализации, при этом личинка дверного замка не участвует ни в процессе открытия, ни в процессе закрытия двери.

Двигатель. Мы уже указывали, что тракторные двигатели хоть и модернизированные для установки на автомобили — не лучший агрегат для грузовика. Они достаточно шумные и вибрации от его работы наводят на мысль, что грузовик замерз и у него «зуб на зуб не попадает». Но как говорит мой знакомый: «На безрыбье и рак шансоньетка». За неимением лучшего и дешевого приходится довольствоваться таким. Проблем с ним пока не было никаких. Родное масло заменили сразу на Mobil. В процессе обкатки потребление масла двигателем все время уменьшалось и сейчас оно столь незначительно, что говорить о нем не приходится. Что касается обслуживания двигателя, то это уже отдельная песня.

Большая ошибка проектировщиков в том, что пластиковые подкрылки закреплены не в колесных нишах кабины, как на большинстве машин, а на раме автомобиля. Если на нормальных



Привод воздушного компрессора — главный источник расхода моторного масла



машинах при откидывании кабины подкрылки с последней поднимаются вверх и доступ к двигателю свободен, то на «Зубренке» они остаются на месте и приходится изображать сапера, лежащего на брюхе и обезвреживающего мину, чтобы добраться до систем двигателя. Согласитесь, что, лежа на подкрылке, особенно зимой, много не нарекомтируешь.

Чтобы поменять масляный фильтр, вам придется снять турбину наддува

Чтобы снять топливный фильтр грубой очистки (1) и масляную центрифугу (2), необходимо демонтировать турбину (3)



Два листа передней рессоры сломались одновременно

воздуха. Иначе поменять фильтр не получится. Вот они – конструкторские издержки, когда на тракторный двигатель с компоновкой блока, не приспособленного под турбонаддув, приходится устанавливать турбокомпрессор. Он же (турбокомпрессор) здорово мешает при работах с топливным фильтром грубой очистки. Стакан фильтра закреплен на четырех болтах за турбиной, и, чтобы их открутить-закрутить, руки должны иметь змеиную гибкость.

Сцепление. На 3000 км лопнул привод вала сцепления. Сняли, заварили, поставили на место. Поездив немного, получили ту же проблему. Ремонт провели по той же технологии. Но Бог троицу любит, и через какое-то время все повторилось сначала. Закончилось все тем, что лопнул сам вал привода сцепления. Когда стали разбираться, оказалось, что бракованный вал встал на перекос во втулках и поэтому усилие на педаль сцепления значительно возросло. Рычаг сцепления не выдерживал нагрузок и ломался. После установки нового вала проблема исчезла.

Крестовины. Почти сразу пришлось заменить две крестовины. На одной лопнула одна шейка, на другой две.

Подвеска. На первых двух тысячах километрах лопнули сразу две стремянки на одной рессоре заднего моста. Они оригинальные, и поиски их ни к чему не привели. Пришлось нарезать новые и закаливать в кузнице. Подушку под стремянки с небольшими изменениями поставили от «Бычка». После этого срезало болт крепления нижнего кронштейна переднего амортизатора. Такой болт найти не смогли

и пришлось опять вытачивать. На этом приключение с подвеской не закончились. Где-то на 9000 км пробега сломалась передняя рессора: сразу оба листа и посередине. Рессоры оригинальные, переменного сечения: в середине толстые и узкие, а к концам становятся тоньше и шире. В Москве найти их невозможно. Пришлось ехать в Минск. Оказалось, что за день на заводе делают всего четыре такие рессоры и они в большом дефиците даже там. Как рассказали представители завода, сначала при испытаниях на МАЗ-4370 устанавливали многогибистовые рессоры, но они не выдерживали нагрузки и ломались. Судя по тому, что подумывают об установке дополнительного листа в переднюю рессору, проблема существует и ее пытаются решать. Что касается ходовых качеств подвески, то претензий нет никаких: машина идет мягко и даже при максимальной загрузке нет ее пробоя.

Рулевое управление. На нашей машине происходят какие-то странности с гидроусилителем. При вращении руля в крайнем положении вдруг резко начинается вибрация. Машину трясет как при пробуксовке ведущего колеса в песке или рыхлом глубоком снеге. В чем причина, понять не могут до сих пор. Как мне рассказали, на «Зубренке», эксплуатирующейся в одной из московских фирм, лопнул шток гидроцилиндра. Деталь оригинальная и в Москве не найти.

Электрика. Основная проблема в том, что двух аккумуляторов по 90 А, по мнению Андрея, не хватает зимой на прогрев двигателя жидкостным независимым обогревателем и следующим за ним пуском двигателя электростартером. Если в двадцатиградусный мороз прогревать двигатель перед запуском автономным отопителем до 40°C, то аккумуляторов хватает только на пару попыток запуска двигателя. Если не запустил со второй попытки, отсоединяя энергоаккумуляторы, цепляя боксир и гадай, сообразит ли водила на тягаче не останавливаться резко или нет. Как сказал водитель с

«Зубренка», плотность электролита и зарядку аккумуляторов проверяли.

А теперь по мелочи. Окраска машины оставляет желать лучшего. Краска на бортах и на боковых противоподкатных брусьях слезает лоскутами. Диски колес в идеальном состоянии, правда, они немецкие. Тент рвется на клеенных швах. Топливный бак на 100 л и, по мнению водителя, маловат – часто приходится заправляться. Чтобы проверить уровень тосола, приходится поднимать кабину, но на приборную доску выведена контрольная лампа уровня охлаждающей жидкости. Зимой на плоской тентованной крыше в углублениях скапливается лед и при резком торможении можно получить глыбу льда на крышу машины. Хорошо, что на крышу, а ведь можно и дальше.

Что имеем. По мнению водителя Андрея, МАЗ-4370 идеальная машина для города. Мягкая, вместительная, маневренная, удобная для погрузо-разгрузочных работ. Что касается поломок, то да, неприятно, но для водителя нет ничего невыполнимого или из ряда вон выходящего. Живы будем, починим.

Лично мне, автору этих строк, машина очень симпатична. Да, качество оставляет желать лучшего. Но это проблема всего постсоветского автопрома, она свойственна всем заводам и всем машинам. Нельзя говорить о проблемах автомобильной промышленности отдельно от проблемы всей экономики в целом. Больная экономика не может породить качественный товар. Да, есть конструктивные недоработки, но главное, чтобы над их устранением работали. Нет запасных частей? Но при выпуске трех сотен автомобилей в год их и не может быть. Да, грузовик на 50% дороже «Бычка», но чтобы снизить цену, необходимо наращивать выпуск. Если машина встанет на конвейер, то при правильной ценовой и маркетинговой политике она будет очень популярна, поверите мне. Главное, чтобы руководители, конструкторы и рабочие завода сделали правильные выводы.

«Круглый стол»

18 апреля в Москве на территории 41-го автокомбината прошла конференция, организованная компанией Carrier Transicold совместно с 41-м автокомбинатом, Мосавтотранс и посвященная рефрижераторным перевозкам в Москве и Московской области, выполняемая в рамках программы «Продовольственный холод». Участники отметили рост рефрижераторных перевозок в городе. Крупные производители и продавцы продуктов питания все активнее привлекают для перевозок товара машины с установками для охлаждения и предъявляют повышенные требования к подвижному составу. Некоторые перевозчики активно обновляют парк подвижного состава в пользу машин с холодильными установками. Главная проблема — высокие цены на такие машины, отсутствие оборотных средств у перевозчиков и нормальных финансовых схем при приобретении подвижного состава.



Расширение модельного ряда

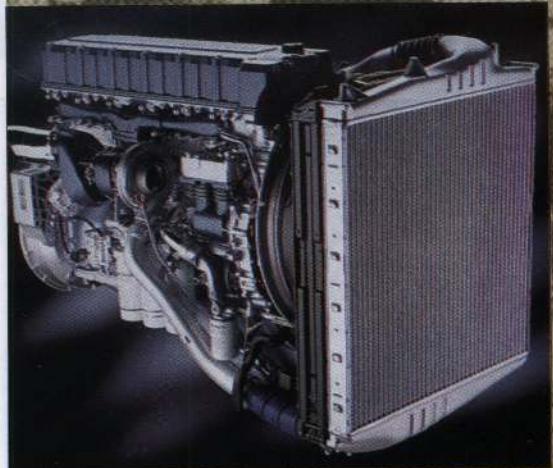
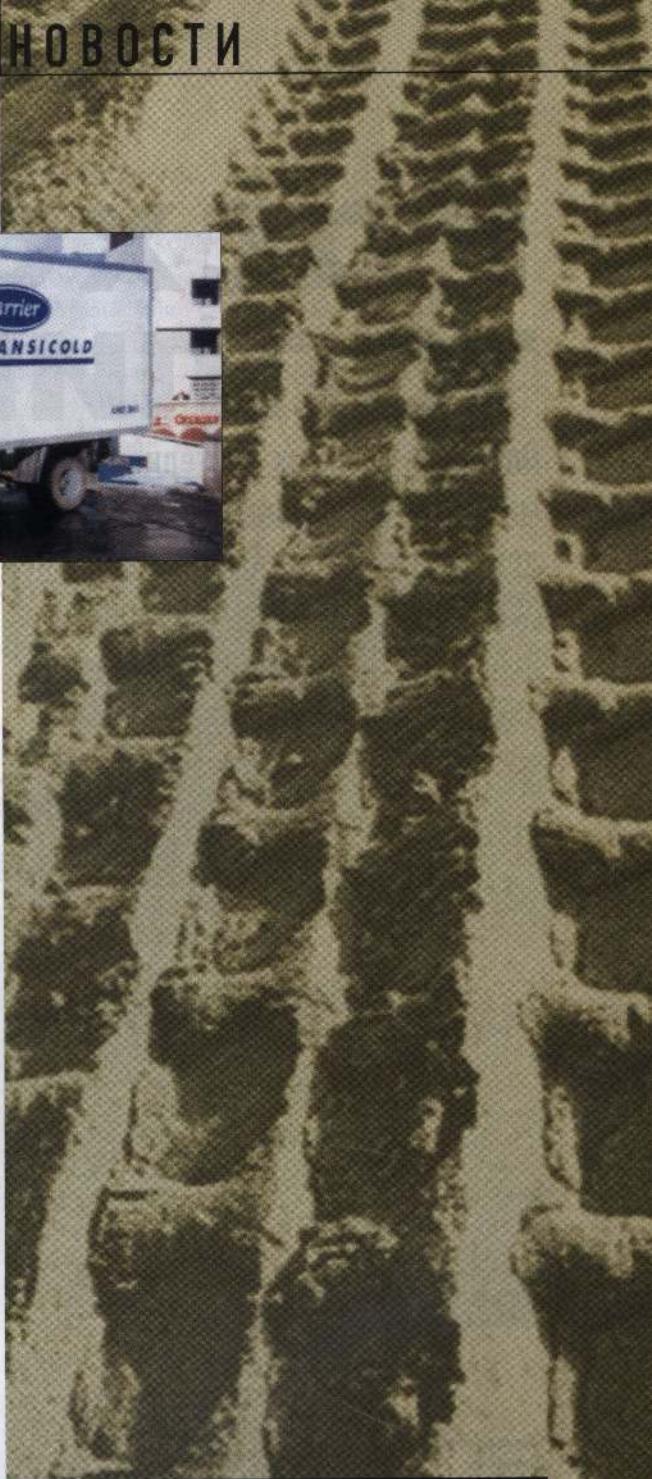
За три года работы совместного предприятия «МАЗ – МАН» выпущены более 300 единиц техники. Решением учредителей утверждена реализация программы по расширению модельного ряда. Начиная с 2001 года СП «МАЗ – МАН» приступит к выпуску шасси 6x4 под спецтехнику (самосвалы, автобетоносмесители, коммунальная техника, самосвальные полуприцепы). Кроме этого, к концу 2001 года будет наложен серийный выпуск седельных тягачей, оснащенных двигателем по нормам Euro-3. Цены на технику МАЗ – МАН в этом году снижены на 6%.

VOLVO TRUCK начинает производство нового двигателя, соответствующего нормам Euro-3

На международной выставке грузовых автомобилей в Лейпциге Auto Mobil International Truck Show корпорация Volvo Trucks представила новый двигатель D12C мощностью 460 л.с., тем самым расширив гамму двигателей Euro-3.

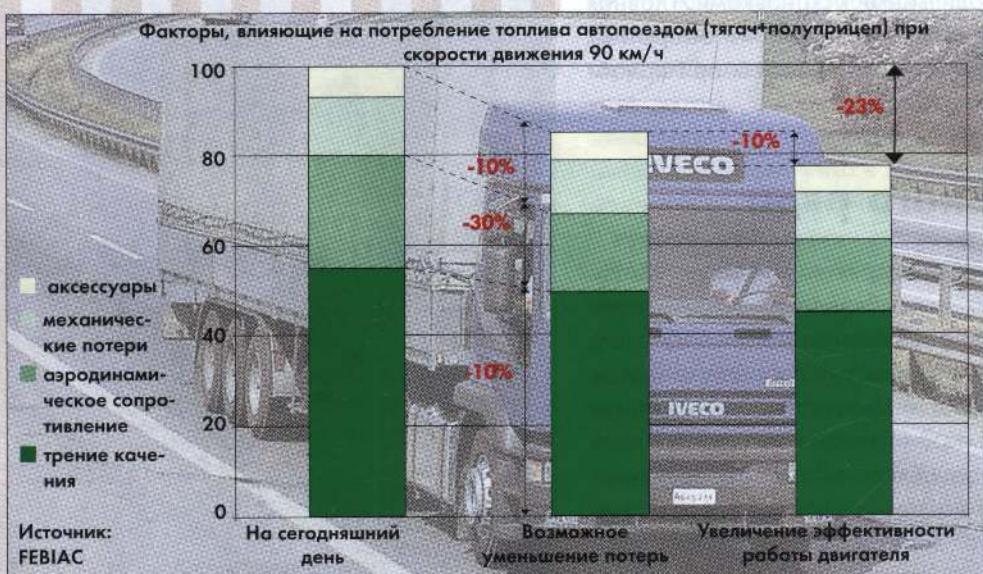
За прошедший год компанией Volvo Trucks были предложены грузовые автомобили с 6-, 7- и 12-литровыми дизельными двигателями, соответствующими нормам Euro-3, мощностью от 180 до 420 л.с. С выпуском D12C 460 л.с. клиенты Volvo получают мощный двигатель с таким же низким расходом топлива, что и его предшественник, отвечающий требованиям Euro-2. Новый двигатель предлагается для серий Volvo FH и NH.

Новые требования Euro-3 будут распространяться на все новые зарегистрированные грузовики с 1 октября 2001 года.



Расход топлива: прогноз и ближайшие перспективы

Одним из главных критериев экономичности автомобиля наряду с надежностью, затратами на сервисное обслуживание, ценами на расходные материалы является потребление топлива на единицу пробега.



Односкатное ведущее колесо – ближайшая перспектива

Топливные кризисы, периодически сотрясающие экономику стран, заставляют производителей автомобилей, в том числе и коммерческой техники, искать пути уменьшения расхода топлива.



Составляющая расхода топлива. Как правило, перевозчики не могут адекватно и быстро среагировать на повышение цен на топливо и компенсировать возросшие затраты на перевозки. В течение короткого времени расходная часть на приобретение топлива может

мощность двигателя в среднем увеличилась вдвое.

Есть ли резервы для дальнейшего уменьшения потребления топлива? На рис. 1 показаны четыре основные фактора, на которые тратиться значительная часть энергии работы двигателя при движении автопоезда (тягач + полуприцеп) на скорости 90 км/ч. Это – трение качения, аэродинамическое сопротивление, механические потери энергии при передаче усилия от двигателя к ведущим колесам и затраты, связанные с работой аксессуаров: кондиционера, гидроусилителя, воздушного компрессора, генератора и т.п. Если общие потери энергии работы двигателя на эти четыре фактора принять за 100%, то картина получается следующая.

Больше всего энергии уходит на преодоление трения качения – 55%. Исследования показали, что уменьшение давления воздуха в покрышках на 1 атмосферу приводит к увеличению потребления топлива на 1 л на 100 км (для автопоезда). Ведущие производители коммерческой техники ведут активную работу по созданию систем для контроля и поддержания давления в шинах прямо на ходу из кабины водителя. Аналогичные системы применяются на военных и спортивных грузовиках, но необходима работа по упрощению конструкции, увеличению ее надежности и уменьшению веса. Количество покрышек автопоезда, их размер, площадь контак-

та резины с дорогой заставляют конструкторов разрабатывать новые типы покрышек. Активные испытания проходят односкатные колеса, призванные в ближайшее время если не полностью, то значительно потеснить двухскатные конструкции. Все эти меры и разработки способны снизить затраты на преодоление трения качения на 10%.

Аэродинамические потери составляют 25%. Аэродинамические щитки колесных арок и нижнего пояса тягача и полуприцепа, уменьшение щели между полуприцепом и тягачом, применение новых материалов и конструкции боковых стенок полуприцепа, уменьшение лобового сопротивления позволяют, по мнению разработчиков, снизить затраты на аэродинамическое сопротивление автопоезда на 30%.

Механические потери между двигателем и колесами составляют 13%. Резервы по уменьшению этих потерь конструкторы видят в применении новых масел в трансмиссии и новых материалов при производстве и конструктировании коробки передач и заднего моста.

7% теряются на работу аксессуаров, которые необходимы для работы тормозной системы, рулевого механизма, электрических систем и создания комфортных условий работы водителя. Вполне возможно, что вместо механического привода этих систем появится только электрический привод. Нагнетание воздуха в воздушную систему машины и привод гидроусилителя руля, работа кондиционера будут происходить не с помощью ремней, как сегодня, а индивидуальными электродвигателями. Это потребует перехода на новый электрический стандарт 42 V вместо 24 V, применяемого сегодня. Все это позволит

уменьшить потери энергии на аксессуары и трансмиссию до 10%.

Улучшение эффективности работы двигателей – оптимизация фаз газораспределения, применение новых облегченных материалов, новые системы подачи топлива в цилиндры – позволяет в течение 7 – 8 лет поднять эффективность работы двигателя на 10%.

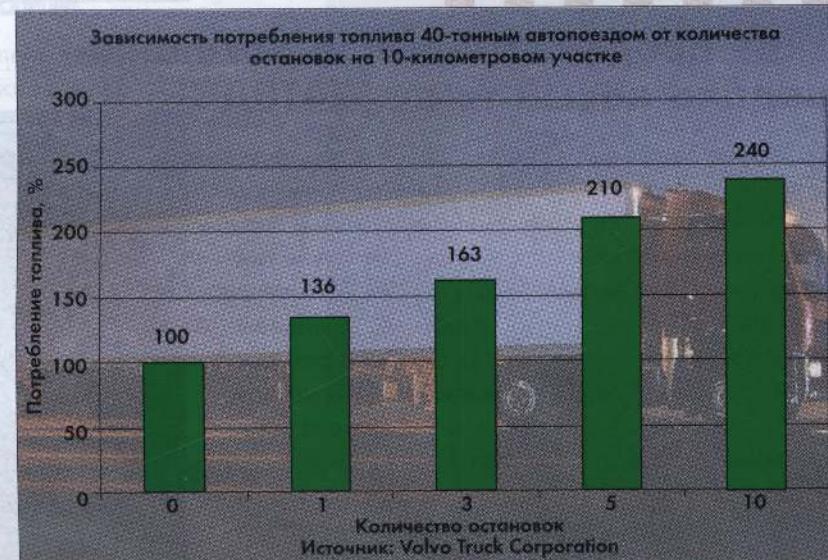
Таким образом, все вышеперечисленные факторы способствуют снижению потребления топлива автопоездами на 23% к 2008 году.

Исследования, проведенные Volvo Truck Corporation, убедительно показывают зависимость потребления топлива от характера движения. Так, на участке в 10 км при 10 остановках и сле-

вплоть до выделения для них отдельной полосы или целых дорог, где бы количество остановок было минимальным.

Резервы для уменьшения потребления топлива есть, и работы в этом направлении идут полным ходом. Самое печальное, что это мало коснется России и нам придется еще долго, если не всегда, быть мировой помойкой устаревших и отживших свое тех-

Оптимальные аэродинамические формы способствуют уменьшению потребления топлива



дующих за ними троганий и разгоне, что имитирует езду автопоезда по городу с остановками у светофора, потребление топлива возрастает на 240% по сравнению с тем, если бы этот участок автопоезд прошел с ходу без остановок. Муниципалитеты некоторых европейских городов рассматривают вопрос об изменении характера и графика движения грузовиков,

нологий. Благо территория у нас большая. Пока большая.

В статье использованы материалы журнала «FEBIAC»



AB Volvo продает свой пакет акций Mitsubishi Motor Corporation

Volvo и Daimler Chrysler Group достигли договоренности, по которой Volvo передает свои 3,3% акций в Mitsubishi Motor Corporation и все свои права и обязательства по отношению к японской компании концерну Daimler Chrysler. Общая сумма сделки составляет \$297 млн.

Таким образом, стратегический альянс между Volvo и Mitsubishi Motor Corporation аннулируется и сотрудничество между компаниями приостанавливается. Проект по грузовым автомобилям средней грузоподъемности тем самым прекращается, и Volvo не будет приобретать акции компании Fuso Truck and Bus, как планировалось прежде.

Уже есть соглашение между Volvo, Daimler Chrysler и Mitsubishi Motor, касающееся стран Западной Европы: Volvo будет продолжать деятельность по продажам и сервисному обслуживанию грузового автомобиля Mitsubishi Canter в Великобритании, Франции, Италии, Польше и Швеции до 1 ноября 2001 года, когда по дистрибуторскому соглашению права перейдут к Daimler Chrysler.

В настоящее время компании должны заключить соглашение о продолжающихся продажах и сервисном обслуживании в Восточной Европе. До принятия окончательного решения Volvo, как и прежде, гарантирует и обеспечивает беспрерывную поддержку владельцам грузовых автомобилей Canter и сервисным станциям в России, Румынии и Литве.

Российское представительство компании МАН продало новый тягач FE410A

Это было бы вполне заурядным событием, если бы покупатель был юридическим лицом. Впервые в России новый автомобиль продан частному лицу на лизинговых условиях. Индивидуальный перевозчик, занимающийся коммерческой перевозкой грузов, уже имеет в личном пользовании грузовик МАН-24332 1989 года выпуска. И когда встал вопрос о приобретении новой машины, неудивительно, что выбор был сделан в пользу МАН. По сути, представительство МАН пошло на трехгодичный эксперимент, который, возможно, даст ответ о платежеспособности частника-индивидуала в России и о его способности заниматься бизнесом на новом и современном уровне. Двухосный тягач с двигателем мощностью 410 л.с. соответствует нормам Евро-2. Покупатель машины планирует осуществлять на ней международные перевозки. Основная проблема, с которой столкнулся перевозчик, — долгое юридическое оформление разрешения на международные перевозки, ужесточившееся в России с этого года.

Строительство кольцевой автодороги

Началось строительство обьездной кольцевой автодороги вокруг Санкт-Петербурга. В настоящее время транзитные машины, включая грузовики, вынуждены следовать через город, ухудшая и без того не простую экологическую обстановку и создавая дополнительные трудности в организации движения. Из федерального бюджета на строительство кольцевой автодороги выделено 20 млрд. рублей.



В апреле 2001 года начинаются официальные продажи грузовиков DAF серии CF, впервые показанные на франкфуртском автосалоне осенью 2000 года

Напомним, что серия CF занимает промежуточное положение между легкой LF и тяжелой XF. Машины серии CF, общей массой от 18 до 40 т и выше могут использоваться как шасси для тяжелых развозных грузовиков, строительной и специальной техники, магистральные тягачи. На грузовики CF65 устанавливаются 5,9-литровые двигатели PACCAR 185 л.с., 220 л.с., 250 л.с. CF75 комплектуются 9,2-литровыми дизелями DAF мощностью 249 л.с., 310 л.с., 360 л.с. На самую тяжелую версию CF85 устанавливаются двигатели объемом 12,6 л мощностью 340 л.с., 381 л.с. и 428 л.с. Все двигатели рядные шестицилиндровые с четырьмя клапанами на каждом цилиндре и соответствуют экологическим требованиям Евро-3. Сначала будут производить шасси с колесной формулой 4x2 и тягачи. Позже планируют выпускать машины 6x2 и 8x2. А с 2002 года модельный ряд пополнится шасси 6x4 и 8x4.

Не верь глазам своим

Силами редакции нашего журнала в феврале 2001 года выборочно, на 25 заправках, было проверено дизельное топливо на Московской кольцевой автомобильной дороге на соответствие сезонности. Несмотря на объявление «зимнее дизтопливо» на всех, без исключения, заправках и устные заверения операторов, 30% топлива оказались летним и кристаллизовались уже при -4° . Никто не запрещает торговать летним топливом зимой, но обман покупателя и потребителя является административным, а исходя из тяжести последствий и уголовным преступлением. Где же вы, проверяющие из транспортной инспекции?

Кодекс об административных правонарушениях

20 марта 2001 года Президентом России утверждены изменение и дополнение в действующий Кодекс РСФСР об административных правонарушениях. Это означает, что интересы каждого водителя, привлекаемого к административной ответственности прямо на дороге или в группах разбора, может представлять не только адвокат, но и защитник (впервые введенный в КоАП РСФСР термин) – специалист с высшим юридическим образованием. Каждый водитель имеет право привлекать защитника к делу с первых же минут задержания и составления протокола. Для этого защитнику необходимо иметь обыкновенную рукописную доверенность от клиента. Напомним, что до этих изменений в КоАП РСФСР только адвокат из юридической консультации и только при наличии ордера у него на ведение дела мог представлять интересы водителя.



Транспортные средства, отвечающие международным правилам ЕЭК ООН – шаг в Европу

Гл. конструктор ОАО «Автодизель»
Субботин Ю. Г.

**Европейская экономическая комиссия
Организации объединенных наций (ЕЭК
ООН) по внутреннему транспорту в рамках
Женевского соглашения 1958 года,
участницей которой с 1986 года являет-
ся и Российская Федерация, в целях
обеспечения безопасности эксплуа-
тации колесных транспортных средств
(автомобилей, троллейбусов, электро-
мобилей, прицепного состава, автобу-
сов, спецмашин, мотоциклов и др.) раз-
работала и ввела в действие перечень
международных требований.**

Эти Правила касаются как машин в целом, так и их отдельных частей и элементов: тормозных систем, светотехники, сцепных устройств, шин, вентиляции и отопления, дымности и

токсичности отработавших газов, шумности, ремней безопасности, защитных свойств кабины и др. Всего для различных типов колесных машин действуют более 100 Правил ЕЭК ООН.

Эти Правила под условным названием «Евро» впервые введены в европейских странах в 1986 году и являются обязательными для всех изделий, выпускаемых или эксплуатируемых в этих государствах.

С 1 июля 2000 года Постановлением Госстандарта РФ от 26 мая 1999 года в России введены в действие государственные стандарты системы ГОСТ Р, содержащие аутентичные тексты Правил ЕЭК ООН, которые распространяются на безопасность эксплуатации транспортных средств, тракторов и комбайнов.



В соответствии с Федеральным законом Российской Федерации «О безопасности дорожного движения» (ст. 16 п.1) и Законом Российской Федерации «О сертификации продукции и услуг» (ст. 1 и 2) транспортные средства, изготовленные в Российской Федерации или ввозимые из-за рубежа сроком более чем на шесть месяцев и предназначенные для участия в дорожном движении на ее территории, а также составные части конструкций, предметы дополнительного оборудования, запасные части и принадлежности транспортных средств подлежат обязательной сертификации в целях: обеспечения безопасности дорожного движения; создания условий деятельности предприятий, учреждений, организаций и предпринимателей на едином товарном рынке Российской Федерации для участия в международном экономическом, научно-техническом сотрудничестве и международной торговле; содействия потребителям в компетентном выборе продукции; защиты потребителя от недобросовестности изготовителя (продавца, исполнителя); контроля безопасности продукции для окружающей среды, жизни, здоровья и имущества.

Официальное утверждение по типу конструкции (по одобрению типа) транспортного средства проводится в соответствии с процедурами, предусмотренными Женевским соглашением 1958 года, в результате которых заявляется, что транспортное

средство отвечает перечню требований по безопасности и охране окружающей среды, обязательных при сертификации транспортных средств в России, и в результате которой выдается одноименный документ (Сертификат соответствия или «Одобрение типа транспортного средства»).

Эти документы дают владельцам право на производство продукции, ее продажу и беспрепятственную эксплуатацию во всех странах, которые признают нормативы ЕЭК ООН.

Однако с подачи некоторых специалистов-автомобилистов и с легкой руки журналистов под понятием «Евро» в России и странах СНГ стали понимать исключительно только экологическую безопасность т.е. нормирование токсичных компонентов в составе отработавших газов, определенных двумя Правилами ЕЭК ООН (№ 24 и № 49), как будто остальных 39 не существует.

Рост дорожно-транспортных происшествий и интенсификация движения транспорта – главные критерии и доказательства необходимости соблюдения всех технических средств обеспечения безопасности эксплуатации транспортных средств.

Оборудование автомашин антиблокировочными системами тормозов, фарами с асимметрическими огнями ближнего и дальнего света при установке галогенных ламп накаливания, применение безопасных сцепных устройств автопоездов, бесшумных шин, а также обеспечение наружного шума и шума в кабине, усилие на рулевом колесе и усилие на педалях управления – вот далеко не полный перечень технических требований, предъявляемых к транспортным средствам и прицепам при обязательной сертификации и получения «Одобрения типа...», дающих право на их продажу и эксплуатацию.

На ЯМЗ уже в 1997 году, за три года до введения в России Правил ЕЭК ООН № 24-03 и № 49-02B («Евро-2»), было создано и сертифи-



цировано под эти Правила новое семейство многоцелевых 6- и 8-цилиндровых двигателей и сформирован модельный ряд нового семейства двигателей ЯМЗ с диапазоном мощностей 230 – 420 л.с.

Это восьмицилиндровый V-образный двигатель ЯМЗ-7511 мощностью 294 кВт (400 л.с.) при 1900 мин⁻¹, с максимальным крутящим моментом 1765 Нм (180 кгс·м) при 1100 – 1200 мин⁻¹. Этот двигатель в первую очередь предназначен и устанавливается на новые, магистральные автопоезда типа МАЗ-5440 и МАЗ-6430.

На его базе созданы четыре модификации двигателей:

ЯМЗ-7512	мощностью 264 кВт (360 л.с.);
ЯМЗ-7513	мощностью 309 кВт (420 л.с.);
ЯМЗ-238ДЕ2	мощностью 243 кВт (330 л.с.);
ЯМЗ-238БЕ2	мощностью 220 кВт (300 л.с.).

Это шестицилиндровый V-образный двигатель ЯМЗ-7601 мощностью 220 кВт (330 л.с.) при 1900 мин⁻¹, с максимальным крутящим моментом 1275 Нм (130 кгс·м) при 1100 – 1200 мин⁻¹.

На его базе созданы две модификации двигателей:

ЯМЗ-236БЕ2	мощностью 184 кВт (250 л.с.);
ЯМЗ-236НЕ2	мощностью 169 кВт (230 л.с.).

Все новые двигатели являются многоцелевыми и могут быть использованы для установки на различных автомобилях, автобусах, тракторах, комбайнах и другой технике. Эти двигатели по основным показателям находятся на уровне зарубежных аналогов: по дымности и токсичности соответствуют международным нормативам Евро-2.

Двигатели прошли сертификационные испытания и имеют сертификаты соответствия:

- минимальный удельный расход топлива 194 г/кВт•ч (143 г/л.с.•ч);
- расход масла 0,2% от расхода топлива;
- ресурс до капитального ремонта 800 тыс. км пробега.

Для обеспечения этих параметров при создании двигателей были применены новые конструктивные решения. Это прежде всего топливная аппаратура типа «Компакт-40» с повышенной до 1200 кг/см² энергией впрыска с усиленным приводом, новая поршневая группа, уплотнение газового стыка металлической прокладкой, водяной и масляный насос увеличенной производительности, отливка блоков и головок цилиндров с оптимизированными силовыми схемами, гаситель крутильных колебаний коленчатого вала, турбокомпрессор с повышенным КПД и др. Для обеспечения требований Евро-2 на изделиях (автомобилях, автобусах и др.) устанавливается охладитель наддувочного воздуха типа «воздух – воздух».

В 1999 году была выпущена первая промышленная партия таких двигателей и началась подконтрольная эксплуатация автопоездов типа МАЗ-54323 и МАЗ-64229 с силовыми агрегатами ЯМЗ-7511. В 1999 – 2000 годах созданы мощности на выпуск 10 тыс. двигателей этого семейства.

Эти двигатели применяются на автомобилях УралАЗ, ЗИЛ, МАЗ, изделиях МЗКТ, автобусах МАЗ, ЛАЗ, Волжского завода, тракторах «Кировец», ХТЗ и др. изделиях. Завод готов удовлетворить запросы всех потребителей.

На заводе завершаются научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы по дальнейшему снижению токсичных компонентов в составе отработавших газов с выходом на параметры Евро-3.

Автомобилисты же, как свидетельствуют журналистские публикации,

все еще митингуют, считают и слезы льют. За последние полгода в центральной прессе и специализированных журналах прошла серия интервью, статей, авторских публикаций, отражающих особую позицию белорусских и российских автомобильных перевозчиков, ПО «Белавто-МАЗ» по проблеме необходимости соблюдения введенного в России с 1 июля 2000 года полного перечня технических требований, предъявляемых к транспортным средствам и прицепам при обязательной сертификации для получения «Одобрений типа...» в рамках европейских Правил ЕЭК ООН.

По их мнению, это создаст существенные трудности отечественным автомобильным заводам, которые не смогут найти покупателя новой техники с улучшенными показателями, поскольку цена на нее будет существенно выше, чем на серийно выпускаемые автомобили.

В качестве примера неоднократно приводились проблемы, связанные с установкой на автомобили и магистральные тягачи МАЗ новых двигателей производства ОАО «Автодизель», имеющих сертификаты соответствия нормам Евро-2 ГОСТа РФ: ЯМЗ-7511, ЯМЗ-7601, ЯМЗ-236БЕ2, ЯМЗ-236НЕ2. Авторы статей в основном положительно оценивают появление новых моторов, отмечая отдельные их недостатки, свойственные периоду освоения производства. Естественно, любая новая конструкция требует доводки по результатам эксплуатации, и избежать каких-то накладок при этом практически никому не удавалось. Важно, чтобы все замечания устранились оперативно и больше не повторялись. Отзывы водителей подтверждают значительное улучшение ситуации с «зелеными движками».

В ноябре 2000 года был выпущен 1000-й двигатель ЯМЗ-7511, отправленный на МАЗ. Однако не только экономические соображения огра-

ничивают выпуск новых автомобилей МАЗ, полностью отвечающих международным Правилам ЕЭК ООН. Незавершенность подготовки производства по отдельным Правилам вынуждает МАЗ третий год подряд оформлять через Госстандарт РФ разрешения на поставку в Россию старых автомобилей, а новые двигатели ЯМЗ-7511 втискивают в устаревшие модели. Желание минчан свести свои трудности к ярославскому двигателю выглядит как попытка перекинуть заботу с большой головы на здоровую.

Можно, конечно, сослаться и на объективные причины.

Так, программа «Развитие дизельного автомобилестроения», участниками которой являются 4 российских и 4 белорусских завода, предусматривает техническое перевооружение заводов на выпуск новых конкурентоспособных автомобилей и двигателей.

Финансирование реконструкции предприятий ведется как за счет собственных средств, так и путем внешних инвестиций из бюджета Союза Белоруссии и России, получаемых на возвратной основе в виде лизинговых платежей. Объемы этих средств явно недостаточны для осуществления полномасштабной реконструкции в намеченные сроки, в частности, по этой причине затянулось освоение производства коробок передач для новых двигателей. В данной ситуации может помочь государство, начав финансирование выпуска новых КП на ЯМЗ.

Теперь о ценах. Если седельный тягач МАЗ-54323-039 в стандартном исполнении комплектуется двигателем ЯМЗ-238Д, то грузовик стоит около \$19 000. В комплектации с ЯМЗ-7511 его стоимость, по данным минчан, увеличивается на \$4000, или почти на 18%. Реально «зеленый» двигатель ЯМЗ дороже серийного не более чем на \$1000, на что минчане «ссыпают» остальные \$3000 – загадка для «Автодизеля».

МАЗ не хочет повышать цены на тягачи Евро-2, опасаясь низкой покупательной способности потребителей.

Но даже если принять за истину цифру в \$4000 за ЯМЗ-7511, стоимость двигателей зарубежных фирм в 2 – 3 раза выше. При установке под кабину машины двигателя Евро-2 зарубежных производителей цена увеличивается аж на \$10 – 12 тыс., или на 60%. Поэтому техника минского производства с двигателями зарубежных фирм стоит не \$24 тыс., как при комплектации ЯМЗ-7511, а все 32 и выше. Путем несложных математических подсчетов становится очевидно, что устанавливать двигатели ЯМЗ-7511 намного выгоднее. У «МАЗа» в данной ситуации и дилеммы никакой нет. ЯМЗ – оптимальный вариант.

«МАЗ» не хочет повышать цены на тягачи Евро-2, опасаясь низкой покупательной способности потребителей. Здесь нельзя, как в басне, и мясо съесть, и шкурку не повредить. Техника, выпуск которой требует больших затрат, должна стоить дороже. Это такое же правило, как дважды два четыре. А то, что у потребителей пока низкая покупательная способность, – разговор отдельный.

Какой же выход возможен в сложившейся ситуации? Как сделать так, чтобы введение норм Евро-2 и сопряженный с ним рост выпуска «зеленой» техники не воспринимались руководством автомобильстроительных предприятий подобно стихийному бедствию? Как заинтересовать производителей и потребителей техники в переходе на более современную продукцию?

Прежде всего, государство должно проводить долгосрочную, продуманную политику, направленную на поддержку производителей импортозамещающей техники, включая Евро-2. Именно такая политика позволит выйти России на дороги Западной Европы. Если же российские и белорусские предприятия будут работать по-старому, не чувствуя за своей спиной поддержки государства, не видя стимула для выпуска перспективной продукции, не задумываясь о движе-

нии вперед, их неизбежно вытеснят зарубежные конкуренты. Не будет в России заводов, способных производить импортозамещающую продукцию, дорога одна – на Запад. Во избежание этого у отечественных производителей обязательно должен появиться стимул для перехода на использование отечественных автомобилей с нормами Евро-2, а в дальнейшем и Евро-3 – стимул в виде налоговых льгот и ограничительных штрафных санкций.

Стоит подумать о введении в России и Белоруссии дополнительного налога на производителей, выпускающих старую технику, а также на тех потребителей, кто использует такую технику. Налог на экологию. Выпуская и эксплуатируя технику, не соответствующую ужесточающимся экологическим стандартам, производитель и эксплуатационники создают условия, которые впоследствии могут привести к огромным затратам на восстановление окружающей среды. Поэтому введение подобного налога вполне справедливо и оправдано.

Можно согласиться с теми, кто говорит о дифференцированном подходе к введению норм Евро-2 на территории России. Страна у нас огромная, и, вероятно, на Крайнем Севере или Дальнем Востоке вопросы экологии не столь актуальны, как в центральной полосе. Не будет ничего плохого в том, что в удаленных регионах какое-то время сохранится техника с Евро-1 или Евро-0. Но для крупных городов, таких, как Москва, Екатеринбург, Минск, введение норм Евро-2 обязательно. Это не только положительно влияет на экологическую ситуацию в городах, но и несколько «подгонит» производителей к увеличению выпуска продукции, способной конкурировать с техникой зарубежного производства. Мы уверены: Евро-2 – насущная необходимость, вопрос ближайшего будущего.

Таким образом, государство, определяя приоритеты, оказывая предприятиям поддержку в виде целевого финансирования, обязано четко расставить точки над «*и*». Оно должно думать о перспективе, всячески поощряя новые наработки, будь то Евро-3 или Евро-4, а также стремиться всемерно поддерживать отечественных производителей, старающихся идти в ногу со временем. Без этого не будет движения вперед. Чиновники, отвечающие за состояние российской автомобильной промышленности, должны четко понимать: будут отечественные двигатели Евро-2 – будет и техника Евро-2, а это значит, что нам не придется вновь судорожно догонять уходящий поезд, впрывгивая в его последний вагон с пометкой Евро-3.



Приход весны для многих агентов по грузоперевозкам является чуть ли не торжественным событием, которого, как Нового года обычные граждане, они ждут с нетерпением. Как и для многих, работающих в сфере услуг, этот период характеризуется повышенной активностью клиентов, спрос которых возрастает пропорционально количеству ставшего снега.

Приход весны для многих агентов по грузоперевозкам является чуть ли не торжественным событием, которого, как Нового года обычные граждане, они ждут с нетерпением. Как и для многих, работающих в сфере услуг, этот период характеризуется повышенной активностью клиентов, спрос которых возрастает пропорционально количеству ставшего снега.

Приход весны для многих агентов по грузоперевозкам является чуть ли не торжественным событием, которого, как Нового года обычные граждане, они ждут с нетерпением. Как и для многих, работающих в сфере услуг, этот период характеризуется повышенной активностью клиентов, спрос которых возрастает пропорционально количеству ставшего снега.

Приход весны для многих агентов по грузоперевозкам является чуть ли не торжественным событием, которого, как Нового года обычные граждане, они ждут с нетерпением. Как и для многих, работающих в сфере услуг, этот период характеризуется повышенной активностью клиентов, спрос которых возрастает пропорционально количеству ставшего снега.

ГРУЗОВЫЕ АВТО- ПЕРЕВОЗКИ

Е. Кижакова



лись — ведь такие машины по-прежнему являются самыми популярными при городских перевозках. А вот за пределами МКАД теперь придется платить на 10% больше. За возможность перевезти груз на «Бычке» по трассе также придется платить на 3% больше.

Что касается машин грузоподъемностью 3 – 6 т в целом, то расценки практически сравнялись. На данный момент машина грузоподъемностью 6 т обойдется даже несколько дешевле, например при загородных перевозках.

Такая же ситуация и с «тяжелыми» машинами. Тарифы по городу практически не изменились, а вот по трассе — увеличились: для МАЗов, КАМАЗов — на 5%, для еврофур (86 м³) — на 7%, для еврофур (100 м³) — на 3%. Исключением явились только фуры-рефрижераторы, тарифы на которые значительно снизились — в среднем на 24%. Рынок грузоперевозок

внутри страны машинами объемом 86 куб.м находится, на наш взгляд, в неустойчивом положении. В связи с последними решениями АСМАП часть таких машин может потерять работу на международных перевозках и переключиться на внутренние, что может привести к снижению тарифов. Но, вероятно, будут найдены обходные пути, компенсирующие асмаповские правила и все останется на прежних местах.

В Москве появились новые (не в смысле возраста) машины с «лифтром». Для того чтобы привлечь к себе клиентов, новички снизили расценки на такие машины до 280 – 300 руб./ч, в то время как «старички» уже год работают по 330 – 350 руб./ч. В итоге конкуренция обострилась и работы на эти машины стало меньше.

Весенний сезон открывает также массу возможностей для выезда за город на экскурсии, развлекательные поездки в подмосковные дома отдыха.

Близится лето с каникулами и отпусками. Вполне возможно повышение тарифов на пассажирские перевозки, но ситуация наблюдается обратная — произошло снижение тарифов на «икарусы» (45 мест) в среднем на 8%.

Если при перевозках людей мы наблюдаем одну реакцию на повышение спроса, то в случае с мусором совсем другую. Весной город начинает приводить себя в порядок, тают сугробы, обнажая горы мусора, скопившиеся за зиму под снегом. Именно этим обусловлен резкий рост расценок на вывоз мусора — на 18%. Обратите внимание на то, что если мусор находится за пределами МКАД, то за каждый километр вам придется дополнительно доплачивать в среднем 20 руб. И то мы с большим трудом нашли диспетчера, который согласился подыскать нам такой вариант услуги, — обычно отвечают: «Извините, но за пределами МКАД мы не работаем».

Машина	Город			Трасса			Средний %	
	подача (руб.)	в ч (руб.)	%*	мин (ч)	за 1 км (руб.)	%*		
1,5 т Газель	130/130	140/140	0	4+1	5	6	10	5
2 – 4 т Бычок	180/180	200/200	-7	5+1	7,5	8	3	-2
6 т ЗИЛ	190/190	200/200	-5	5+1	7	8	-9	-7
8 – 10 т МАЗ, КАМАЗ	250/250	260/260	0	6+1	10	13	5	3
86 м ³ Еврофура	320/320	360/360	1	7+1	12	17	7	4
86 м ³ Реф., с вкл. установкой	320/320	330/330	-25	7+1	10	12	-24	-24
100 м ³ Еврофура	380/380	500/500	4	7-8+1	14	17	3	4
Икарус	280/280	350/350	-6	4+2	10	14	-8	-7
Мусоровоз 8 м ³ (5 т)				950 – 1300 руб./сут	18			

*Изменение расценок (в %) по сравнению с февралем 2001 г.

Е. Кижкаева

автоБАЗАР

Наступившая по календарю весна не принесла сразу и надолго хорошей погоды. Синоптики говорят, что лето будет холодным, а весна жаркой, бабушки у подъезда уверены в обратном. Несколько дней солнца успели вселить надежду на теплый апрель и, возможно, май. Лишь бы так и сложилось! Ситуация на рынке грузовых автомобилей, конечно же, не погода, но весна все-таки внела свои корректизы.

Основной новостью начала весны является значительные изменения на рынке легких автомобилей-пикапов. Резко поднялись в цене автомобили марки ИЖ. На 30% модели ИЖ-2715 и на 15% модели ИЖ-2717. Этого нельзя сказать о продукции ВАЗинтерсервиса. Все реже и реже можно встретить в свободной продаже такие автомобили. Реальнее купить машину на заказ. А все дело в том, по словам многих представителей дилерских компаний, что машины не пользуются спросом. Особенno отмечается непопулярность автомобилей марки ВИС-1705: слишком высока цена. Покупатели предпочитают приобретать автомобили марки ИЖ, которые на порядок дешевле, а по техническим характеристикам не намного уступают ВИСам. Кстати, существуют популярные и непопулярные цвета для таких машин – чем популярнее цвет, тем выше цена. Разница колеблется в пределах двух-трех тысяч рублей.

Хотя информация о повышении цен на автомобили семейства Газель и «Соболь» проходит не так уж часто, цены на эти автомобили стабильно растут – в среднем на 2 – 3% каждые два месяца. На се-

мистические цельнометаллические «Газели» цены в этом месяце поднялись на 13%.

По сообщениям пресс-службы ОАО «ГАЗ», компания приступила к увеличению производства автомобилей с дизельным двигателем ГАЗ-560, производимым по лицензии австрийской фирмы Steyr. Несколько тысяч автомобилей «Газель», «Соболь» и «Волга», оснащенных дизелем ГАЗ-560, уже зарекомендовали себя с хорошей стороны. Преимуществом данного двигателя, наряду с его экологичностью и мощностью (95 л.с.), является сравнительно низкий расход топлива – 9 – 12 литров на 100 км для «Газели», 7,5 – 9 литров для «Соболя».

Цены на продукцию Завода имени И.А. Лихачева поднялись незначительно – в среднем на 2%. «Вклад» «Бычков» в общий процент составил 3,5% на данный период. В продаже появились 10-тонные ЗИЛ-433102. Более мощная рама, дополнительный лист в рессоре, увеличенная ширина внешнего подшипника полусоси и более толстостенный чулок главного редуктора позволили поднять грузоподъемность на несколько тонн.

Ситуация на рынке «тяжелых» машин остается стабильной. Наблюдаются только незначительные колебания на некоторые модели. Редкостью для московского предложения является шасси КАМАЗа 43253 с колесной формулой 4x2, нам удалось «обнаружить» всего один экземпляр на момент сбора информации. Возможно, сейчас уже ситуация изменилась.

Хотелось бы написать несколько строк по поводу автомобилей МАЗ, а точнее, по поводу зависимости цены от комплектации автомобиля. Двусные седельные тягачи МАЗ 54323 доступны в нескольких базовых комплектациях. Например, МАЗ 54323-032 и МАЗ 54323-039 отличает наличие у последнего большого топливного бака (500 л) и верхнего выхлопа, что значительно увеличивает стоимость автомобиля. То же самое можно сказать и про трехосные тягачи МАЗ 64229: наличие большого бака и верхнего выхлопа увеличивает стоимость автомобиля в среднем на \$1 – 1,5 тыс.. Конечно же, на стоимость автомобиля также значительно влияет комплектация КПП различных производителей.

Что касается седельного тягача МАЗ-MAN 543268, то тут наблюдаются следующие изменения: цена снизилась на 6%. Сейчас она составляет \$51990. Кабина с высокой крышей увеличит стоимость автомобиля на \$3950.

Приблизительные цены (в долларах США)

Модель	min	max	% относительно 02.2001
Иж-2715	2280	3000	30
Иж-2717	2950	3070	15
ВИС-2345	3690	3860	2
ВИС-1705	5260	5620	-4
ГАЗ «Газель»			
3-мест., цельномет.	5200	5620	5
7-мест., цельномет.	5300	6320	13
3-мест., борт пассажирские	4070	4670	1
8-мест. (б/ м. водителя)	5970	6390	9
13-мест. (б/ м. водителя)	6000	6850	-1
ГАЗ «Соболь»			
3-мест., цельномет.	5290	5510	-5
7-мест., цельномет.	5590	6000	-1
ЗИЛ-5301 «Бычок»			
Цельномет.	7890	8600	4
Шасси	7540	9850	4
Промтоварн. (фургон)	8340	10800	1
Изотермич. (фургон)	8650	12220	5
Тент	7680	10710	3
ЗИЛ			
5 – 10 т (мод. ЗИЛ 43)			
Шасси	7544	11895	2
Борт	7754	12070	-2
Промтоварн. (фургон)	8491	12772	1
Изотермич. (фургон)	8842	13228	5
10 – 12,5 т (мод. ЗИЛ 133)			
Шасси	11570	13200	4
Борт	11930	14220	-5
Промтоварн. (фургон)	13790	14810	3
Изотермич. (фургон)	14300	15200	3
КАМАЗ			
Сед. тягач – 54115	16310	19280	5
Шасси			
53213	16690	17350	6
53215	15890	17350	-5
53229	17860	24590	2
65115	19330	20860	1
43253 (4x2)	17100		0
4326 (4x4)	18460	21000	-3
55111	16520	19000	2
Борт			
53215	17290	20150	4
МАЗ			
Седельн. тягачи			
2-осные			
54329-020	14030	14570	0
54331	10700	11615	-4
54323	19360	24040	0
543208	24380	25500	-2
544008	36450	40670	4
3-осные			
64229	25960	31580	1
642208	28770	33690	-1
Шасси			
5337	12450	13690	-1
53366-040	14350	14920	0
Борт			
53366	15120	15800	-2
53363-022	20730	22110	-3
6303	30315	33160	-1
4370 (5 т)	12670	13405	0
МАЗ-MAN			
543268	51990		-6

Александр Новиков

ГАЗ-51

Это сейчас люди по неделе приходят в себя после Нового года. А в 1946-м, в начале января, сразу после праздничного похмелья, приступили к изготавлению новых грузовиков – знаменитых 51-х ГАЗов.

Основу грузового автопарка СССР в 30-е годы составляла до-потопная полуторка. И вот в 1936 году в США закупили партию шестицилиндровых нижнеклапанных моторов «Додж», чтобы изучить их и научиться делать такие же на ГАЗе, а затем начались работы над созданием нового, более мощного грузовика с увеличенной грузоподъемностью, со-

временными конструктивными особенностями и внешностью. Его первый опытный образец (носивший обозначение ГАЗ-11-51) появился в январе 1939 года, а летом он демонстрировался на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке, но началась Великая Отечественная война, помешавшая наладить серийный выпуск этих машин.

19 июня 1945 года новые советские грузовые автомобили торжественной колонной въехали через Спасские ворота в Кремль, где были продемонстрированы товарищу Сталину и другим партийным руководителям. Среди них был и ГАЗ-51, только теперь больше напоминавший американские Studebaker US-6, поставлявшиеся во время войны по ленд-лизу в СССР, и утративший свой оригинальный дизайн, присущий предвоенным опытным образцам. Однако главный специалист в автомобилестроении его одобрил. Только кто теперь разгадает, по-



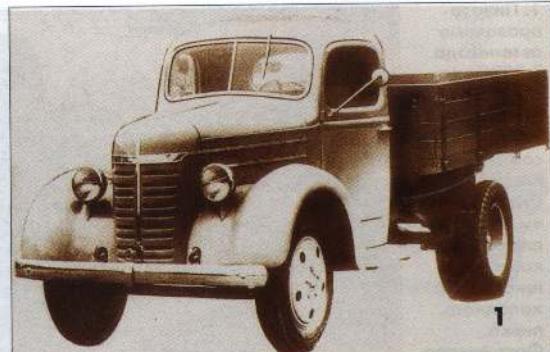
чему велел увеличить грузоподъемность на 500 кг. Но на то он и приказ, чтобы выполнять. Колесная база у послевоенного ГАЗ-51 была почти как у полуторки, но такие пустяки советских инженеров во главе с ведущим конструктором А.Д. Просвириным не могли остановить. Они продвинули вперед кабину и двигатель, увеличив длину кузова на требовавшееся полметра.

ГАЗ-51 все полюбили сразу. И не только за деревянную кабину, в которой всегда было тепло и уютно. После начала «холодной войны» в стране не хватало стального листа, поэтому автомобили ГАЗ-51 до 1951 года выпускались комбинированными: капот, оперение и передняя стенка кабины – из металла, остальное, включая двери, каркас и подножки, – деревянные. Сверху кабина обтягивалась дерматином. Несмотря на то что использование древесины было вынужденной мерой, кабина получилась очень удобной.

По технике ГАЗ-51 был для своего времени очень даже ничего. Гидравлические рычажные амортизаторы не только продлевали жизнь передней подвеске, но и повышали плавность хода, создавая комфорт для водителя и пассажира. Тормоза получили гидравлический привод, двигатель – сменные вкладыши коренных подшипников, автоматическое опережение момента зажигания, вакум-корректор, хромированные компрессионные кольца, термостат в системе охлаждения, «сухие» гильзы цилиндров. Он развивал мощность 70 л.с., что позволяло машине с полной нагрузкой стабильно держать скорость около 100 км/ч, расходуя при этом 26–27 л топлива на 100 км.

Сразу после начала серийного выпуска в январе 1946 года колонна из 51-х блестяще завершила фантастический 5400-километро-

вый пробег по маршруту Горький – Москва – Курск – Харьков – Днепропетровск – Симферополь – Ялта – Севастополь – Каховка – Херсон – Nikolaev – Одесса – Кишинев – Могилев – Винница – Житомир – Киев – Чернигов – Гомель – Бобруйск – Минск – Москва – Горький. Окрыленные успехом создатели машины начали думать о модификациях. Первыми появились седельный тягач ГАЗ-51П и автомобиль-самосвал ГАЗ-93 (их собирали Одесский автосборочный завод). С 1958 года производство самосвалов было передано на Саранский завод автосамосвалов. Газогенераторные ГАЗ-42 довоенных лет не получили наследников в 51-й серии, так как при горении древесных чурок в газогенераторе получался газ с очень низкой теплотворной способностью. Из-за



этого падала мощность двигателя. Автомобили, работавшие на сжатом или сжиженном газе, имели лучшие перспективы, и горьковчане ввели в новое семейство газобаллонные грузовики ГАЗ-51Б и ГАЗ-51Ж. Такие автомобили сразу

4. Автомобили-цистерны АЦ-18 емкостью 1800 л выпускали с 1958 по 1969 г. Грабовский завод противопожарного оборудования. Они доставляли свежее молоко из колхозов на молокозаводы.

Фото автора



1. Опытный ГАЗ-11-51 1939 г. выделялся оригинальным дизайном кабины. Фото из архива Б.А. Власова

2. ГАЗ-51 с деревянной кабиной выпускался с 1946 по 1951 г. Фото автора

3. Мебельные фургоны Т-246 на шасси ГАЗ-51А строились с 1959 по 1972 г. опытными заводами Главмосавтотранса. Фото автора

1. Пивозаправочные автоноезда Т-332 переоборудовались Главмосавтотрансом с 1964 по 1970 г. Их с нетерпением ждали у пивных ларьков жаждущие испить холодного пива.
Фото автора



2. Санитарный автомобиль ПАЗ-653 выпускался Павловским автобусным заводом с 1950 по 1967 г.
Фото автора



3. Электрический автомобильный кран К-2, 5-Э изготавливается с 1958 по 1963 гг. Ивановским автокрановым заводом.
Фото автора



4. Пожарный автомобиль-цистерна АЦ-20 (51) модели ПМЗ-36 строил Торжокский завод противопожарного оборудования с 1953 по 1970 г.
Фото автора

оказались в центре внимания эксплуатационников, поскольку газовое топливо сгорало, не оставляя вредных примесей.

После постановки на производство в 1949 году автомобиля-вездехода ГАЗ-63 было принято решение создать на основе ГАЗ-51 полугусеничный грузовик, который даже получил индекс ГАЗ-41. Однако эта машина продемонст-

рировала все недостатки, присущие полугусеничным автомобилям: недостаточную мощность двигателя, сложность и недолговечность ходовой части. Позднее усовершенствовать ГАЗ-41 пытались НАМИ, и тоже безуспешно.

Шасси грузовика ГАЗ-51 было использовано для создания автобусов ПАЗ-651 и РАФ-251, санитарных машин ПАЗ-653, которые строили Павловский и Рижский заводы. С 1958 года автобусы 651-А начал выпускать Курганский автобусный завод, а «ПАЗ» с 1962 года перешел на производство вагонного автобуса ПАЗ-652, в котором также широко использовались агрегаты от автомобиля ГАЗ-51.

В 1955 году автомобиль подвергся модернизации, после которой получил индекс «ГАЗ-51А», дисковый стояночный тормоз, а год спустя стал длиннее и выше кузов, имевший теперь три откидных борта (раньше откидывался только задний). На его базе строилось бесчисленное множество специализированных и специальных автомобилей: пожарные, вышки для ремонта контактной сети, автокраны, компрессорные установки, (фургоны, цистерны) и, наконец, знаменитая «говнососка» — вакуумная ассенизационная машина ACM-2. Несмотря на низменное предназначение, водители ACM были своего рода элитой: свободный график, возможность делать приписки (кто считает, сколько за день накопилось экскрементов). Это во-первых. Профессия, по-настоящему нуж-



ная людям, — это во-вторых. Перевезти мебель, сено, бригаду рабочих можно было на любой машине, а вот если ассенизационный автомобиль объедет тебя стороной, беды не оберешься...

За три десятка лет ГАЗ-51 постепенно совершенствовался и модернизировался: на автомобилях первых лет выпуска применялась прямоугольная комбинация приборов на щитке (позже появились круглые циферблаты), отсутствовали ограждения подножек. С 1951 года бензобак начали устанавливать не под кузовом, на лонжероне рамы, а под сиденьем водителя, хотя при этом уменьшилась его емкость со 105 до 90 л. Параллельно обычной машине выпускалась модель ГАЗ-51Н с кузовом от ГАЗ-63, имеющим решетчатые борта, превращавшиеся в скамейки, и дополнительным бензобаком на лонжеронные рамы, а также экспортный вариант ГАЗ-51В с двигателем 78 л.с., шинами увеличенного размера — 8.25-00 и грузоподъемностью 3 т. Такие машины успешно эксплуатировались в Финляндии, ГДР, Венгрии.

ГАЗ-51 продолжал свое победное шествие. В начале 50-х документация на его производство была безвозмездно передана странам народной демократии, и в результате у советского грузовика появились близнецы по всему социалистическому миру. В Польше выпускали «Люблин-51»,

в Северной Корее — «Сынри-51». В Китайской Народной Республике к машине приделали крылья и кабину собственной конструкции и назвали не в русле общей тенденции с другим индексом «Юэцинь-134».

Пик выпуска грузовиков ГАЗ-51 пришелся на 1958 год, когда ворота завода покинули целых 173 000 машин. Производство продолжалось еще 17 лет — до



1

1. Такие вакуумные ассенизационные АСМ-2 использовались по назначению в течение 40 лет.



2

2. Передвижные ремонтные башни для обслуживания городской контактной сети на шасси ГАЗ-51 с 1954 по 1970 г. изготавливали Сокольнический вагонный завод СВАРЗ. Фото автора

1975 года; но, увы, к середине 50-х конструктивные недостатки 51-го ГАЗа стали слишком очевидны. Быстро изнашивались детали подвески, коробка передач без синхронизаторов стала вчерающим днем, плохо работала карданныя передача. В 1955—1956 годах на «ГАЗе» разработали технический проект нового гру-



3

зового автомобиля ГАЗ-52 с форкамерным двигателем. Постепенно совершенствуясь, этот грузовик вытеснил из программы завода своего предшественника — легендарный ГАЗ-51. А всего за тридцать лет, с 1945 по 1975 год, увидели свет 3500 000 этих самых массовых советских грузовиков периода послевоенного восстановления народного хозяйства.

3. Мусоровоз 93М на шасси ГАЗ-51А имел гидравлический механизм уплотнения мусора и автоматическую разгрузку бункера. Такие мусоровозы с 1956 по 1970 г. выпускали заводы Минкоммаша СССР. Фото автора

Годы выпуска				1925 — 1928		
Грузоподъемность, кг				2500		
Масса снаряженного автомобиля, кг				2710		
Полная масса автомобиля, кг				5360		
Максимальная масса буксируемого прицепа, кг				3500		
Колесная формула				4x2		
Колесная база, мм				3300		
Габаритные размеры, мм		длина	ширина	высота		
		5715	2280	2130		
Внутренние размеры грузовой платформы, мм		длина	ширина	высота бортов		
		3070	1990	605		
Размер шин				7.50-20 или 200-20		
Двигатель: тип карбюраторный, четырехтактный, шестицилиндровый						
рабочий объем, см ³				3480		
максимальная мощность при 2800 об/мин., л.с.				70		
Контрольный расход топлива при скорости 40 км/ч, л/100 км				20		
Коробка передач				четырехступенчатая, трехходовая		



ТРАССА побед

И. Петров

Соревнования на Кубок памяти И.А. Лихачева неоднократно проводились в 70 - 80-е годы прошлого века в селок Мячиково; однако с 1994 года и до сегодняшнего дня основным местом проведения автокросса является подмосковные Бронницы.

Там расположена испытательная и спортивная трасса 21-го научно-исследовательского испытательного института автомобильной техники Министерства обороны протяженностью около двух километров, изобилующая подъемами, спусками, поворотами. В

год 85-летия «АМО-ЗИЛ», в середине февраля, именно там проходил XV по счету автокросс; и, естественно, команды «ЗИЛа» просто обязаны были если не выиграть, то хотя бы занять призовые места... но о результатах — немного позже. Это соревнование

ознаменовано несколькими достаточно значительными для участников и поклонников этого вида автомобильного спорта событиями. Первое — борьба шла за новый кубок, ведь по правилам автокросса команда, трижды занявшая первое место, сохраняет символ победы за собой навсегда (в данном случае это ЗИЛ-БИГАФР). Второе — РАФ (Российская автомобильная федерация) ввела новые технические требования к автомобилям ЗИЛ-130: теперь к старту не допускаются слишком «заряженные» машины. Мы считаем, что мера эта вполне оправдана, вспомним хотя бы, как в 1994 году команда «Мосгазспорта» представила автомобили с форсированными двигателями, однако великолепная раз-

СНОУПЛЮМ ТАЙРЭРСОР ЙОЯТОН

гонная динамика этих машин сочеталась с весьма посредственной управляемостью. В автокроссе принимало участие множество команд; самыми многочисленными оказались зиловцы (4 команды). Также на старт вышли команды НИИИ-21, Северо-Кавказского военного округа, Рязанского военного автомобильного института. В «штатской» группе также были представлены команды Авто-транспортного завода (Новоуральск), «Мосгазспорта» и АвтоКомбината №1 (Москва). Казалось, сама природа решила устроить участникам соревнования экзамен посложнее – порывистый ветер сменялся плотными зарядами снега, машины несло по ледяному настилу. Даже для опытного водителя войти в поворот уже казалось сложной задачей, а подъемы являли собой практически неподолимое препятствие. Кстати, чем же, если не природными явлениями, объяснить задержку начала соревнований на целых два часа? Как, несомненно, помнят наши постоянные читатели, последнее покорение «Бычком» бронницкой трассы было не совсем удачным – он сошел с дистанции, имея серьезную поломку. На этот раз ведомый опытным Иваном Скиба «Бычок» не только прошел трассу до конца, но занял хотя и не первое, но все же в какой-то степени призовое место.

И вот финальный заезд. Со старта первым уходит Сергей Сафонов, за ним – Юрий Кулябин (№102). За третью позицию вели ожесточенную борьбу Андрей Монахов (№82), Владимир Пикулев (№11), Анатолий Жохов (№80) и другие гонщики. Через несколько кругов, к сожалению, Жохов вынужденно сходит с трассы с поломкой, исключающей для него дальнейшее продолжение борьбы. Следом в сугроб улетает Иван Скиба, но он находит



Каза-
лось,
сама
природа
решила
устроить
участни-
кам со-
ревнова-
ния
экзамен
послож-
нее –
порыви-
стый
ветер
сменялся
плотны-
ми заря-
дами
снега.

силы вырваться из снежного плена и продолжить гонку. Итак, кто же победитель? Вполне ожидаемой явилась для болельщиков очередная, четвертая по счету победа Сергея Сафонова, №97 (это, кстати, новый рекорд автокросса). Второе место занял Юрий Кулябин, а третье – Андрей Монахов. За свои достижения в области автокросса Сергей Сафонов представлен к званию заслуженного мастера спорта России. Что ж, вот и результаты. Поздравляем наших победителей и с нетерпением ждем новых соревнований, новых увлекательных зрелищ и новых побед.



ПОДПИСЬ, КОТОРОЙ ДОВЕРЯЮТ МИЛЛИОНЫ



Ингосстрах – крупнейшая
отечественная страховая ком-
пания, работающая с 1947 года.

Собственный капитал –
1 млрд. руб.

Страховые резервы –
более 7 млрд. руб.

Сумма страховой премии –
за 1999 г. – 3,6 млрд. руб.

Сумма страховых выплат –
за 1999 г. – 1,9 млрд. руб.

Тел.: 095/232 3211

www.ingos.ru

Лиц. № 1907Д МФ РФ

ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh

ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ. ВСЕГДА.

Ночной улет...

Рабочее время суток индийских водителей — ночь. Даже они, привычные к пятидесятиградусной жаре, редко ездят днем. Но природу человека не обманешь. Ограниченнная видимость, желание поспать, усталость и обычный человеческий пофигизм приводят к повышенному числу аварий ночью. Но то, что происходит на ночных трассах в Индии, не под-

дается никакому объяснению. На участке длиной 250 км днем я насчитал 8 разбитых за ночь грузовиков. Сначала я подумал, что это просто весенне обострение или какое-нибудь природное явление. Но в разговоре с владельцем транспортной компании выяснилось, что за год из 30 принадлежащих ему машин разбиваются 15 — 16 грузовиков. Здесь

то и выявляется преимущество примитивной технологии в изготовлении грузовиков. Восстановить разбитую кабину значительно дешевле и быстрее на индийских машинах, чем на современных иностранных грузовиках. Ну а что касается людей? В стране с миллиардным населением недостатка в камикадзе, скорее всего, нет.



Чисто рекламные функции

Александр Новиков

С момента появления первого грузового автомобиля, построенного Готлибом Даймлером в 1896 году, борта грузовиков начинают расписываться названиями транспортных компаний, которые эксплуатируют данный грузовоз, рисунками перевозимых грузов и иногда схемами маршрутов, по которым проводятся регулярные перевозки.

На первом грузовом «даймлере» красовалась выполненная каллиграфическими буквами надпись: «Daimler Motoren Gesellschaft Kaiserslautern». Многочисленные фургоны для транспортировки одежды, продуктов, мебели и других грузов также несли на стенках

множество лаконичных надписей, подчеркивающих назначение перевозимых грузов. В Москве в 1912 году была целая колонна фургончиков «даймлер» грузоподъемностью 600 кг, обслуживающих универсальный магазин «Миръ и Мерилъ», что расположился на Петровке в доме №2, являвшийся собственностью Дмитрия Хомякова. Эта традиция живет и процветает и по сей день. Огромные фуры, несущие на бортах великолепно написанные картины, колесят по дорогам всех континентов, вызывая интерес и восхищение встречных и попечных и исподволь внушиая обывателям, в какую транспортную компанию нужно звонить, если вы решили купить мебельный гарнитур

или пианино для вашего подрастающего чада.

Эксцентричные жители Североамериканских Соединенных Штатов пошли намного дальше, вполне справедливо полагая, что примелькавшиеся трейлеры с бесчисленными автографами транспортных компаний настолько приелись, что ни один здравомыслящий человек не станет обращать на них никакого внимания. А что, если сделать автомобиль в виде товара на колесах, который требуется перевозить и заставлять жителей страны его приобретать? Так появились автомобили-зажигалки, автомобили-бутылки, автомобили-башмаки, автомобили-консервные банки, автомобили-фотокамеры, автомобили-карлики и автомобили-гиганты.

Обувной магазин на Вашингтон-стрит в Форт-Бебере переоборудовал два обычных «Шевроле» 1920 года серии «490», установив на их шасси огромный ботинок с надписью «Peters Brothers» — владельцев обувного маркета. Два места для водителя и пассажира размещались в верхней части «башмака», на этой машине катали любого, кто покупал хотя бы пару ботинок у братьев Питерс. Грузовой «Форд У-8» 1935 года компании Bolden Golden Krest, занимающейся продажей молока, был выполнен в форме молочной бутылки с пробкой, в задней части которой откры-

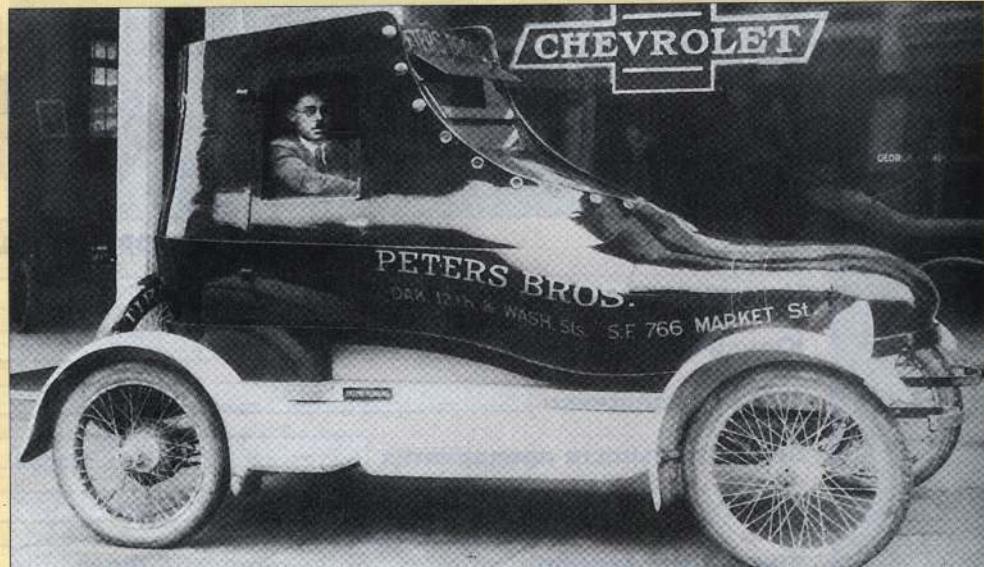


вался торговый бокс, к нему подходили желающие испить парного молочка, естественно, предварительно заплатив за него доллары.

Огромный белый автобус White модели 50B 1927 года был передвижным салоном-магазином на колесах, внутри которого устанавливался полный комплект санитарно-технического оборудования, необходимого в любом доме, начиная от умывальника и заканчивая ванной, унитазом и газовой колонкой для подогрева воды. Машина путешествовала по всей Америке от Сиэтла до Нью-Йорка. Желающий мог выбрать любой понравившийся предмет сантехники и оформить на него заказ.

Полуприцеп-фургон для перевозки замороженных продуктов компании «Пеетерз и Сын» поражал необыкновенной пропорциональностью и прекрасно стилизовался с седельным тягачом «студебекер» 1936 года, имеющим кабину, установленную над двигателем. «Форд» модели «В» 1932 года стал магазином на колесах, в котором можно было купить жевательную резинку «блюуни», на его крыше красовался тип с носом, раздутым подобно жевательной резинке, привлекая внимание детей и взрослых, которое всегда заканчивалось покупкой жвачки.

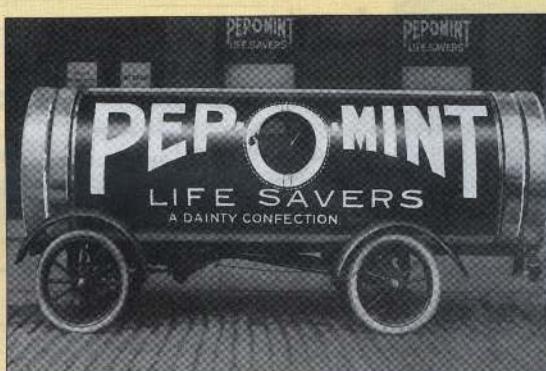
В 1920 году американская автомобильная компания Graham Brothers, впоследствии переименованная в Graham Page, построила для выставки в Латинской Америке огромный фантастический автобус, копирующий школьный автобус на шасси Graham. Его необычность заключалась в том, что нормальный школьный автобус этой фирмы был «ростом» в половину колеса демонстрационного гиганта, а человек среднего роста, вытянув руку, еле-еле доставал до нижней гайки переднего колеса. Для презентации новых автомобилей компания «Оберн», что размещалась в



штате Индиана, в 1935 году построила миниатюрную копию своего седана серии «952», в который с трудом втискивался президент «Оберн» Рой Фолкнер.

«Транспортная компания Вернера» использовала в рекламных целях два автопоезда: один, состоящий из «нормального» седельного тягача Mack, и второй, который был миниатурной копией первого, с совершенно одинаковой по стилю кабиной, в которую едва вмещался водитель небольшого роста. Обе машины эксплуатировались одновременно и неизменно притягивали к себе внимание как просто любопытных, так и тех, кому требовались транспортные услуги.

К сожалению, начавшаяся после второй мировой войны экономия на всем свела на нет постройку специальных рекламных автомобилей. Последним наиболее интересным представителем этого племени стал автомобиль-зажигалка компании Zippo, созданный на базе кабриолета Chrysler New Yorker 1948 года. Сегодня такие машины стали вожделением коллекционеров, а потребителям приходится ограничиваться рассматриванием фантастических чудовищ на боковых стенках обычных фургонов.



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:

№4, 2001

№5, 2001

№6, 2001

В количестве

экземпляров каждого номера.

ПЛАТЕЖНОЕ ПОРУЧЕНИЕ № _____

(Дата)

почтой
(Вид платежа)

рублей 00 копеек.

Сумма прописью	<input type="text"/>		
ИНН	Сумма		
Плательщик	Сч. №		
	БИК		
Банк плательщика	Сч. №		
Сбербанк России г. Москва	БИК	044525225	
Банк получателя	Сч. №	3010181040000000225	
ИНН 7732023552 ТОО фирма «Таис» Солнцевское ОСБ №8098 Получатель	Сч. № Вид. оп. Назн. пл. Код	40702810138350100066 Срок плат. Очер. плат. 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.

Подпись

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

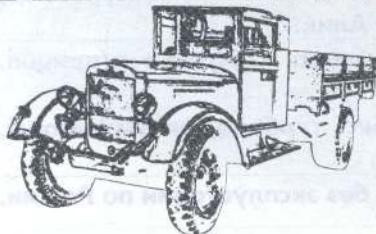
Ф.И.О. Индекс Область Город Улица Дом Корпус Квартира Контактный телефон E-mail

Прошу оформить подписку на следующие номера:

№4, 2001 №5, 2001 №6, 2001 **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

АВТОТРАККвитанция
Кассир

ТОО фирма «Таис»

получатель платежа

Расчетный счет 40702810138350100066
в Сбербанке России, Солнцевское отд. 8098, г. Москва

наименование банка

корреспондентский счет № 30101810400000000225

БИК 044525225

Идентификационный № 7732023552

Фамилия, и.о., адрес плательщика

Вид платежа	Дата	Сумма
Подписка на журнал «Автотрак» с № <input type="text"/> по № <input type="text"/> в кол-ве <input type="text"/> экз.		

Кассир

ТОО фирма Таис

получатель платежа

Расчетный счет 40702810138350100066

в Сбербанке России, Солнцевское отд. 8098, г. Москва

наименование банка

корреспондентский счет № 30101810400000000225

БИК 044525225

Идентификационный № 7732023552

Фамилия, и.о., адрес плательщика

Вид платежа	Дата	Сумма
Подписка на журнал «Автотрак» с № <input type="text"/> по № <input type="text"/> в кол-ве <input type="text"/> экз.		

Плательщик



объявление

Частные объявления публикуются бесплатно и принимаются только на фирменном бланке. Вырежьте бланк по пунктирной линии, приклейте на почтовую открытку или положите в конверт и отправьте к нам. Адрес редакции: 119633 Москва, а/я 117, Автотрак

Для ответа телефон или иной способ связи

ПРО- ДАЮ

- Фиат Дукато 14, 2,5 TDI, 116 л.с., модель 95 г., вишня, самый высокий и длинный, внутри сетка, груз. фургон, пробег 190000 км, 16.02.01 из Германии, таможня – Очаково. Без проблем. 8800 \$. Торг. Тел. 143-51-71, 8-902-696-7667, Алексей.
- Вольво-F12, глобентротер, 93 г.в., пробег 600000 км, бело-синий, пневмоподушки, 2 спальных места, салон-люкс, в отл. сост.+п/прицеп Шмитц, 91 г.в., белый термо-кинг SB3, TIR, срочно, 30 тыс. у.е. Т. 437-15-77
- Вольво-F12/400, тягач, 92 г.в., кабина высокая, турбонадув, сделан кап.ремонт двигателя, п/прицеп Скания, термокинг, 90 г.в., 32 полета, 28 тыс. у.е. Торг. Т 435 50-66
- ГАЗ-2217 Баргузин, 2000 г.в., мурена, пробег 7000 км, сигнал., центр.замки на все двери, люк, г/у руля, дуга, музыка, в отл. сост., 6000\$. Т 102-94-99.
- ГАЗ-2705, Газель, 7-мест., 99 г.в., вишня, пробег 33 тыс. км, двиг.406, магнитола, сигнал., изотерм.груз.отсек, отл.сост., 5.1тыс.\$, Т.198-94-16, с 18.00 до 21.00.
- ГАЗ-2752, Соболь, 2000 г.в., т.-коричневый, 6- тыс. км, 4 тыс. \$. Т. 550-85-85, 731-07-72, с 20-22 ч.
- ГАЗ- 33021, Газель, июнь 97 г., тент, двиг.402, КПП 5 ступ., радио, подкрылки, пробег 50 тыс.км, в хор.сост., 2.850 \$. Т.978-81 65, Т. 281-52-59, Александр Михайлович.
- Даф-95430, 93 г.в., пробег 600 тыс.км, белый, пневмоподушки, два спальных места, в отл. сост.+п/прицеп Шмитц, 91 г.в., белый, термокинг, СБ-3, 33 европалеты, TIR, срочно, 30 тыс. у.е. Т.437-01-55.
- ЗИЛ-133-ГЯ, 89 г.в., 10 т, двиг. КамАЗ, бортовой, в хор.сост., 3000 \$. Т.347-72-31.
- ЗИЛ-4331, 93 г.в., дизельный бортовой, 645 дизель, коленвал, поршневая, резина – новые, сост .хор. 4 тыс.\$. Т 753-84-86, Т. 325-64-09.
- ЗИЛ-433362, 96 г.в., синий, фургон с холод. уст.(2 холод.агрегата), холод. работает от сети и автономно(стоит эл.станция, 6кВт, Япония), кап. ремонт машины и холод. – лето 2000г., ТО – 08.01., санпаспорт, в отл.сост., 6500\$,торг. Т.8-902-677-05-28, Т. 102-27-11.
- ЗИЛ-5301, бычок, 11.97.г.в., борт-тент, серый, пробег 105 тыс.км, 3500 \$, торг. Т. 755-80-48.
- ЗИЛ-5301 ЕО, Бычок, 2001 г.в., без пробега, ламинир.промтоварная будка, недорого. Т. 725-47-62.
- КАМАЗ-5320, 94 г.в., спальник, контейнер 10 т, рессоры, не ржавый, хор.техн. сост., 200 \$, торг на месте. Т. 919-74-47 с 10.00 до 12.00, Т.778-07-16 вечер.
- КАМАЗ-53212, 12.92 г.в., 10 т, тент, объем 32.5 куб.м., спальник, делитель, нов.сцепление, редуктор, сост.раб., 6.9 тыс. \$, торг. Т 365-42-10, с 10 до 17 ч.
- МАЗ-54323, седельный тягач, без прицепа, 94 г.в., в экспл. С 96 г., бак 500 л, в отл сост., 11.5 тыс.\$. Т.976-83-38, т. 256-21-24, Михаил Павлович.
- МАЗ-542329, 93 г.в., седельный тягач, нов.двигатель, КПП с делителем, с турбиной, нов.резина, отл.сост., 9000 \$, Т.582-82-72, Т. 728-90-98 для аб. 303 Алик.
- МАЗ-64221, 94 г.в., бежевый, 360 л.с.(Тутаевец), 3-осный, спойлера, хор.сост.+ п/прицеп, тент, 82 куб, 2-осн., 17 тыс.\$ Торг.Т 586-33-65.
- МАЗ-64227+ п/прицеп-контейнер, 20 т, новый двигатель, коробка, турбина, аккумуляторы, ходовая, в отл.сост., 13.500\$. Т 8-902-621-73-02
- МАН-19322, седельный тягач, растам. 07.91г., пробег 300 тыс. км, без эксплуатации по России, 15 тыс. у.е. Т. (8412)34-50-41

- МАН-19332, рефрижератор грузовой, 87 г.в., красный, 90 тыс. км, кап.ремонт в Голландии., V-50 куб.м, пневморессоры, гидролифт, в кабине хол-к, круиз-контроль, новая резина, моск.учет, 16000 у.е. Торг. Т 188-02-47 с 9.00 до 18.00
- Мерседес 1633, 85 г.в., тягач, 60000 км после кап.ремонта, 350 л.с., 16-ст.КПП, солнцезащитный козырек, спойлер, 2 спалки, АБС, блокировка, ПТС, таможня, 100%, тахограф, в РФ 4 года, хор.сост., Т 183-42-96
- Мерседес-1735LS, 91 г.в., желтый, 970 тыс. км, широкая кабина, спойлеры, TiR, с полуприцепом-рефрижератором Шмитц, 89 г.в., 80 куб.м., 32 е/палета, возд.подв., 15 тыс. \$ + 16 тыс. \$, возможно рахдельно. Т 102-80-07, вечером
- Мерседес-208D, Спринтер, 98 г.в., 97 тыс. км, белый, 8 мест+ 1 водитель, дизель, из Германии 5 дней, 100% таможня, АБС, г/у руля, блокировка, з.моста, 19 тыс. у.е. Т 267-71-95
- Мерседес-2235, 88 г.в., две турбины, фургон, г/п 12 т+ прицеп/п 12 т – будки алюминиевые, объем 92 куб.м, КПП-EPS, автономная печка, 2 спальника, 850 тыс. км, бежевый, 36 европалет, 17 тыс. \$, торг. В Брянске Т (0832)56-75-28
- Мерседес-Вито, 97 г.в., м/автобус, пробег 68 тыс. км, зелено-голубой металлик, двиг. 2.3 дизель, 5 мест, АБС, механич. КПП, люк, магнит.Сони, велюр.салон, новая резина, 16 тыс. \$. Т. 157-36-74
- Рено-Магнум, евро 1, 96 г.в., песочный, пробег 570 тыс. км, 385 л.с., климат, эл.пакет, АБС, Вебасто, 100% тамож., неделя из Франции+ прицеп-рефрижератор 92 г.в., холодильник, термокинг, срочно, недорого. Т 782-29-23
- Фольксваген-LT35, 97 г.в., нов.модель, двиг.2.5TDI, только из Германии, серый, высокий, кат.В, частично остеклен, Вебасто, АБС, АБД, пробег 110 тыс.км, сервис.книжка, один хозяин, пакет немец. документов, резина 225/15 , г/п 1.5 т, моск.таможня, без обмена. Т 365-25-83, Т 909-14-89
- Фольксваген-Каравелла, 94 г.в., м/автобус, зеленый, пробег 200 тыс.км, 8 мест, 7000 \$, торг. Т 978-09-25, с 9-18 ч., Т 215-96-98, с 20-22 Ч., Валерий
- Фольксваген-Каравелла-T2, 86 г.в., синий, пробег 186 тыс.км, впрыск, 112 л.с., двиг.92г. подвеска 99г., 2.5 тыс.\$, Т 454-22-28 после 221 ч.
- Форд-Транзит, 92 г.в., двиг. турбо-дизель 2.5 л, 100% таможня, идеал.сост., неделя из Германии, 6.8 тыс. у.е. Т 107-62-58
- Юность, микроавтобус, правительств., без пробега, 77 г.в., 18 мест, 10 тыс.\$, можно обмен. Т 112-58-83, вечер
- Полуприцеп Кегель, 83 г.в., Германия, 76.6 куб.м, в раб.сост., 3 тыс.у.е. Т 427-74-90
- Полуприцеп Ван-Холл, 87 г.в., цельномет., длина 13.6 м, объем 82 куб, 3-осный, рессоры, 8.5 тыс. у.е.,торг. Т 577-79-89, Т 8-902-673-92-41 моб.беспл.
- Полуприцеп-контейнеровоз, под 20-фут. Контейнер, 6 м, немецкий HLS, в отл.сост., новые тормоза, хор. резина, моск.номера, 1.5 тыс.\$, Т 114-80-30
- Полуприцеп-рефрижератор Шмитц, 89 г.в., воздушн. подвеска, оси BPW, 32 Е.П., 80 куб.м, нов резина, малая наработка холд.агрегата, сост.хор., 16.900\$.Торг. Т 365-93-58
- Прицеп Стивенс, 1986, 43 куб.м, 2-осный, пневматич, изотермич, 7000\$, Т 8-902-680-43-99, Андрей



АНЕКДОТЫ



Едут в машине муж, жена, теща, теща. Останавливает машину ГАИ, постовой говорит:

— Уважаемый водитель, вы первый, кто проехал этот участок дороги без ошибок. Вам премия 1000 рублей.

Водитель:

— Вот и хорошо, я на них права куплю!

Гаишник:

— Что, вы еще и без прав?

Жена:

— Не слушайте его, что по пьянике не скажешь?

Гаишник:

— Что, вы еще и пьяный?

Теща выскакивает из машины, убегает и кричит:

— Я же говорила, что на ворованной машине отсюда далеко не уедешь!

Пробуждается на заднем сиденье теща. Смотрит, все бегут, и громко спрашивает:

— Что, уже граница?

Заходит к врачу мужик. У него разбит нос и огромный синяк под глазом.

Врач:

— А вы, случайно, не любитель «этого дела»?

— Обижаете, доктор. Я профессионал...

На суде разбирается причина автомобильной аварии.

Судья спрашивает гражданку Петрову:

— Расскажите, как произошло столкновение.

Петрова:

— Я управляла автомобилем. А за рулем сидел муж...

Инспектор ГАИ останавливает машину за превышение скорости. За рулем криминальный тип кавказской национальности. Инспектор долго рассматривает его права.

— Думаешь, дарагой, я купил их? Нет. На дэнь рождэние друг подарил!

•••

Бандит:

— Сто километров в час? Че ты гонишь? Да я ехал втрое медленнее!

Милиционер возмущился:

— Может, вы еще скажете, что вообще стояли на месте?

Водитель:

— И скажу! Да практически я стоял!

Милиционер:

— Тогда с вас двадцать рублей штрафа.

Водитель:

— За че?

Милиционер:

— За стоянку в неподложенном месте!

•••

Судья:

— Обвиняемый, почему вы так много лжете?

Обвиняемый:

— Потому что вы много спрашиваете.

•••

Молодой косит от армии на зреніе. Не может разглядеть ни одной буквы на таблице.

Врач заключает:

— Годен для ближнего боя!

•••

Судят двух водителей, ехавших на БелАЗе.

Судья:

— Гражданин Иванов, вы признаете свою вину в том, что наехали на "Запорожец"?

Иванов, поворачивается к своему напарнику и шепчет:

— Эх, Колян, говорил я тебе, что это машина, а ты — ведро, ведро...

•••

Зашел посетитель в ресторан, выпил два раза по 200 и обращается к музыкантам:

— Сыграйте-ка мне о погибшем урожае.

— Такую песню не знаем. Ты нам хоть два слова напой.

— Момент... «Яблони на снегу...»

•••

Двое приятелей медленно продвигаются вдоль улицы: один ползет, а другой идет, держась за забор:

— Ты меня уважаешь? — спрашивает идущий.

— Я горжусь тобой! — отвечает ползущий.

•••

Одному авторитету врач строго запретил пить и курить. Через пол-

тора месяца друзья увидели его в ресторане и с сигаретой в руках.

— Ты че, уже вылечился? Тебе же врач запретил пить и курить.

— Спокуха, братва, старикан вчера умер.

•••

— Гришка! — кричит один приятель другому. — Опять лампочка, ...твою мать, перегорела! Лезь на стол, менять.

Другой приятель с лампочкой взвибрется на стол в сапогах.

— Гришка! Ты бы хоть газету положил.

— Ничего, я и так достану!..

•••

Попали на необитаемый остров вор, убийца и садист. Однажды к берегу прибило бутылку. Когда ее открыли, то из бутылки появился джинн и сказал:

— Исполню по два желания.

Вор сказал:

— Мешок денег и домой.

Садист сказал:

— Женщину и домой.

Убийца остался один. Подумав некоторое время, он сказал:

— Хорошая была компания. По косячку на брата, и всех обратно.

•••

Заходит хохол в магазин и спрашивает:

— Ну че, силь е?

— Не силь, а сол, чурка нерусская!

•••

Записки западного мафиози:

"28-е. Встреча с русскими. Кумарили. Полный улет. Чуть не умер".

"29-е. Опять кумарили с русскими. Лучше бы я умер вчера..."

•••

Страховой агент уговаривает мужика застраховаться:

— Если вы, к примеру, сломаете руку, то получите двести тысяч рублей; сломаете ногу — триста, а если вам посчастливится сломать хребет, ну тогда вы — богач!

•••

Встречаются два русских. Один другому:

— Как дела?

Второй:

— Все отлично.

Первый:

— Ну чем занимаешься?

Второй:

— Да ничем.

Первый:

— Ей-богу, отличное занятие!

Второй:

— Да, но какая конкуренция!

СЕРВИСНЫЕ СТАНЦИИ VOLVO TRUCK CORPORATION

Москва

«Евротраксервис»
119530 Москва
Очаковское шоссе, 32
Тел.: +095-7923790
Факс: +095-7923791
E-mail: head@eurotruckservice.ru

Москва

Автомобилестроительный комбинат №36
123373 Москва
ул. Василия Петушкина, 3
Тел.: +095-4915335
Тел./факс: +095-4919994
E-mail: volvoak36@dial.cmt.ru

Санкт-Петербург

«Совавто-Санкт-Петербург»
196199 Санкт-Петербург
Витебский проспект, 3
Тел.: +812-2981114,
3270050
E-mail: vcs@sovavto.spb.ru

Санкт-Петербург

«Техпортавтосервис»
198035 Санкт-Петербург
ул. Шотландская, 1
Тел.: +812-1149301
Тел./факс: +812-1149297
E-mail: tpas@lek.ru

Екатеринбург

«УралЭкоСервисТранс»
620066 Екатеринбург
Промышленный пр-д, 3
Тел.: +3432-490400, 491323
Тел./факс: +3432-414241
E-mail: uest@sky.ru

Нижний Новгород

«Тиропанефтранс»
603037 Нижний Новгород
ул. Федосеенко, 49
Тел.: +8312-226740
Тел./факс: +8312-224679
E-mail: tnt@volvo.nnov.ru

Волгоград

«Интеравтосервис»
400006 Волгоград
ул. Лавренева, 2 б
Тел./факс: +8442-788589

Уфа

«ТехТранс»
450095 Уфа
ул. Майкопская, 5
Тел./факс: +3472-212041
E-mail: ufa.volvo@ufanet.ru

Минводы

«Совтрансавтосервис-Минводы»
357314 Минводы
Промзона, 5-й км
Тел./факс: +87922-51355
E-mail: sservice@boka.cmw.ru

Орел

«Клубавто-центр»
302025 Орел
Московское шоссе, 175 а
Тел.: +0862-433524
Факс: +0862-433673

Красноярск

«Кангин и К°»
660002, Красноярск
ул. 26 Бакинских комиссаров,
10 а
Тел.: +3912-632246
Факс: +3912-648945
E-mail: kangin@online.ru

Владивосток

«Волвпадсервис»
690020 Владивосток
ул. Лермонтова, 54
Тел./факс: +4232-380621
E-mail: volv Vlad@mail.primorye.ru

Смоленск

Смоленское отделение АО
«Совинтеравтосервис»
216050 Смоленский р-н,
п/о Жуково
Тел./факс: +08122-22734, 22719
E-mail: sosis@scl.smolensk.ru

Калининград

236034 Калининград
ул. Дзержинского, 242
«Континел Трак Сервис»
Тел./факс: +0112-442404
E-mail: continel-office@mail.ru

Челябинск

454080 Челябинск
Свердловский проспект, 28
«МастерТракСервис»
Тел./факс: +3512-359570

Новосибирск

«Грузовой сервисный центр – ВТ»
630052 Новосибирск
ул. Троллейная, 85
Тел./факс: +3832-430954
+3812-257351
E-mail: volkov@tsc.omsk.su

Тольятти

«АВТ Сервис»
445043 Тольятти
Южное шоссе, 8
Тел./факс: +8482-390968, 381993
E-mail: avt.volvo@attack.ru

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА VOLVO TRUCK CORPORATION В РОССИИ

Москва

125083 Москва
ул. Восьмого марта, 12
Тел.: +095-9611030
Факс: +095-9611032
E-mail: vtc9.memo@memo.volvo.se

Санкт-Петербург

191119 Санкт-Петербург
ул. Достоевского, 19/21
Тел.: +812-3273322
Факс: +812-3273426
E-mail:
vtc9.yuris@memo.volvo.se

Нижний Новгород

603000 Нижний Новгород
ул. Маслякова, 5,
офис 49
Тел.: +8312-341800
Факс: +8312-342290
E-mail: volvot@kis.ru

Новосибирск

630049 Новосибирск
Красный проспект, 184,
офис 607
Тел./факс: +3832-164595
Факс: +3832-209060
E-mail: volvorsk@nov.net

Калининград

236040 Калининград
ул. Черняховского, 6
Тел.: +0112-434411,
Факс: +0112-436021
E-mail: volvo@vtc.koenig.ru

Челябинск

454021 Челябинск
ул. Молодогвардейцев, 34
Тел.: +3512-185703
Факс: +3512-186292
E-mail: bo.andersson@chel-sunet.ru

VOLVO

Volvo Truck Corporation