ВСЁ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОПРАК

AUTOTRUCK

№ 3 2005

Секреты пневмоподвески

Эвакуация по-русски

И в труде, и в бою!



ISSN 1812-5107
05003
9 771812 510001 >

VOLVO





СТРОИТЕЛЬСТВО



ГОРОДСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Позвоните в "Вольво Восток": (095) 961-10-30

WWW.VOLVORUSSIA.RU
E-MAIL: VOLVOTRUCKS.RU@VOLVO.COM

ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

ПОСЛЕПРОДАЖНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

ФИНАНСИРОВАНИЕ

ОПТИМИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ

ВЫ МОЖЕТЕ ВСЁ!

VOLVO TRUCKS. СОЗДАВАЯ БУДУЩЕЕ

www.volvotrucks.ru

Государственные ляпы

Не ошибается тот, кто ничего не делает. Но дело в том, что цена ошибки всегда разная и последствия тоже. Уж больно запало в мою память то, что этой весной несли многие наши известные и не очень (но все из больших начальников) граждане. То ли у меня обострение, то ли у них.

Тон задал президент. Защищая банки, он заявил, что процентные ставки в 12-15 годовых не являются высокими, а банки еле концы с концами сводят, реально зарабатывая на этих ставках только 1-2% из-за инфляции. Президента забыли предупредить, что это валютные ставки, а страна сама сплавила свои валютные запасы в «штаты» под 1% и считает это выгодным бизнесом. Понятно, что гарант кредиты не берет, поэтому мало что в этом понимает. Короче – подставили.

Ажиотаж к 50-летию Победы часто переходил в маразм. Бедных ветеранов вместо того, чтобы отблагодарить материально (не в виде подачек в 200-300 руб), посадили на уродливые машины и вместе с тренировками несколько дней гоняли по Москве. Каждый день нам рассказывали, как все военные и не очень готовятся к торжественной дате. А один начальник от милиции, готовя личный состав к празднику, на всю страну демонстрировал ремкомплект «ментовских» машин ГАЗ-3307, убеждая, что ручным (повторяю - ручным) насосом прошлого века можно накачать колесо грузовика с внутренним давлением в несколько атмосфер. Маразм крепчает. Лично я пытался от безысходности в свою бытность водителем накачать такое колесо ножным двухпоршневым насосом. Ответственно заявляю – не получилось. Нда!

В очередной (какой уже) раз высокое начальство объявило о крестовом походе на «мигалки». Уже даже не смешно. Меньше их не становится, но рапорты о борьбе каждый год исправно поступают. Смею осторожно напомнить, что во времена СССР в стране было около 150 машин со спецсигналами, причем машин отечественных. Сегодня только в Москве количество только легальных «мигалок» исчисляется тысячами. Напомню, что во всем СССР госчиновников было в несколько раз меньше, чем сегодня в России. Ну кто после этого поверит, что армия циничных, жадных и беспринципных «слуг народа» пойдет на сокращение благ себе любимым. Если раньше для проезда «шишки» перекрывали трассы, то сегодня уже закрывают аэропорты для приема президентского самолета. Дожили.

Очередной транспортной министр в очередной раз объявил о необходимости для страны автомобильного транспортного коридора из Азии в Европу. Дорогу до Владивостока президент уже открыл, забыв спросить водителей о ее наличие. Разглагольствуя об экономических для страны выгодах при наличие такого коридора, министр забыл доложить транспортникам, что денег на строительство и реконструкцию дорог выделяется все меньше и меньше, поэтому при этой жизни нам его (коридора) не видать.

Что наши министры обязательно выполняют, так это каждый год придумывают все новые пошлины на машины. Весной же опять заговорили о скором повышении пошлин на грузовики в защиту отечественного автопрома. Да, дуракам жить тяжело, но только не в нашей стране.

А вот «праворульные» автомобилисты сразу показали правительству средний палец руки, как только те заикнулись о посягательстве на японские машины. Тут же министры спеклись и стали вразнобой уверять, что бес некоторых попутал. Боятся – значит уважают. Только насчет последнего берут меня сильные сомнения.

www.autotruck-press.ru



В НОМЕРЕ 3/2005:

От редакции	1	От редакции
Новости	4	Новости
Денег дай!	6	Закон и человек
Мобильный дозор Украины	14	Новинка
IDEX-2005	16	Выставки
Автопрому мешают иномарки	18	Экономика
Подводим итоги	22	Экономика
ВИС-2345: первые впечатления	26	Тест-драйв
Новости	30	Новости
Автобусы TemSA на дорогах России	32	Автобусы
Tourismo «лайт»	34	Автобусы
Русская Scania взялась за пригород	38	Автобусы
Эвакуация по-русски	44	Спецтехника
Евро-3 из Ярославля	50	Новинка
Спальники на грузовые автомобили	56	Новинка
Новая классификация моторных масел «ACEA»	58	Масла
Сервис для «азиатов»	62	На правах рекламы
Мангейм как зеркало идей Карла Бенца	66	Автобус
Очерк из Губино	72	Прицепы
Радиосвязь для всех	74	Аксессуары
Секреты пневмоподвески	78	Технический ликбез
Сколько стоит ЗИЛ	82	Рынок
Цены на отечественные грузовые автомобили	84	Рынок
Невыдуманная история в рисунках А. Захарова	86	Экзотика
И в труде, и в бою!	88	Архив
Анекдоты	96	Юмор

ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ РОСПЕЧАТЬ ИНДЕКС 81170

АВТОТРАК



Главный редактор: **Дмитрий Жигульский**
Телефон: (095) 796-8384
E-mail:autotruk@rol.ru

Коммерческий директор: **Феликс Бекерман**
Обозреватели: Александр Евдокимов
Алексей Мошков
Сергей Кухарский
Александр Новиков
Корреспонденты: Андрей Дмитриев
Кирилл Константинов

Дизайн и верстка: Серафим Филатович
Распространение: Эмилия Великанова

Телефон: (095) 414-89-83
distributor@autotruck-press.ru
Реклама: Лариса Золотова
Телефон: (095) 749-45-50
reklama@autotruck-press.ru

Адрес для корреспонденции:
119633, г. Москва, а/я 117, журнал «Автотрак»
info@autotruck-press.ru

www.autotruck-press.ru

Журнал зарегистрирован в Комитете РФ по печати:
свидетельство №77-3368 от 10.05.2000 г.
тираж 9000 экз.
Перепечатка материалов, представленных в журнале «Автотрак», допускается только с разрешения редакции.
Журнал не несет ответственности за содержание рекламных объявлений.







УРАЛ-63655 на киевском международном автосалоне SIA'2005



Автозавод «УРАЛ» в рамках 13-го киевского международного автосалона SIA'2005, проходившего с 23 по 29 мая, продемонстрировал новейший автомобиль-самосвал УРАЛ-63655 с колесной формулой 8х4. В прошлом году уральцы начали пробовать свои возможности в новом для себя сегменте рынка – неполноприводных грузовиков. Сначала были анонсированы самосвал 6х4 и бортовой автомобиль 4х2, и вот серию дополнило шасси 8х4. Самосвал, созданный на этом шасси, в данный момент проходит испытания.

Автомобиль УРАЛ-63655 снабжен дизельным мотором ЯМЗ-7511 мощностью 400 л.с. и механической девятиступенчатой коробкой передач ЯМЗ-239. Грузоподъемность автомобиля – 25 000кг. Снаряженная масса грузовика – 15 972 кг. Полная масса машины - 41 122 кг.

Передние мосты, собственно,расчитаны на совокупную нагрузку – 15 059 кг.

Мосты задней тележки, изготовленные китайским предприятием FAW, выдерживают 26 063 кг. Объем самосвальной платформы -16 м³. Максимальная скорость – 100км/час.

СКОЛЬКО СТОИТ ТЕХОСМОТР?

Очередное повышение цен не заставляет себя долго ждать. Вслед за Москвой, которая чуть меньше полугода назад подняла расценки на техосмотр с применением средств технического диагностирования, власти Подмосковья решили также решили пересмотреть тарифную сетку на сие услуги. По решению правительства области стоимость «инструменталки» возросла на 80—150 рублей, и уже с середины июня платить придется по-новому. Диагностика легковой машины обойдется в 515 рублей, осмотр малых коммерческих грузовичков типа «Газель» (то есть весом до 3,5 т) оценивается в 527 рублей. Техосмотр более тяжелых машин обойдется в 750 «деревянных». Еще дороже будет прохождение инструменталки для транспортных средств, предназначенных для перевозки опасных грузов (цистерны с горюче-смазочными материалами) — 820 рублей. Данное повышение цен в администрации Московской области объясняют инфляцией, ведь последний раз техосмотр в пригороде дорожал в декабре 2003 года.

НОВЕЙШИЙ АВТОМОБИЛЬ-САМОСВАЛ КРАЗ-65033-051-02

Самосвал КрАЗ-65033-051-02 (колесная формула 6х6) предназначен для перевозки строительных, сыпучих и навалочных материалов по дорогам и бездорожью. Масса снаряженного автомобиля – 14 000 кг. Полная масса машины – 32 000 кг. Распределение нагрузки: на переднюю ось – 6500 кг; на заднюю тележку – 25 500 кг. Грузоподъемность самосвала – 18 000кг. Объем платформы – 12 м³. Автомобиль оборудован турбодизелем – ЯМЗ-238ДЕ2 (Евро-2) мощностью 330 л.с. и механической двухдиапазонной, восьмиступенчатой коробкой передач.



Габаритные размеры грузовика: длина – 10 400 мм; ширина- 2500 мм; высота - 3800 мм. Минимальный радиус поворота – 12,6 м. Максимальный преодолеваемый подъем – 25%. Контрольный расход топлива 35 л на 100 км пути. Максимальная скорость машины 80 км/час.

В отличие от ранее выпускавшейся модели самосвала КрАЗ-65032-061, которая имела отечественные колеса и из-за этого ее ширина составляла 2720 мм, а грузоподъемность всего 13 100кг, новинка имеет шины 16.00R 20 фирмы MICHELIN. Применение импортной резины обусловила качественный скачок в возможностях нового самосвала.

Награды за мужество и заслуги перед Отечеством

5 мая в Екатерининском зале Московского Кремля Президент Российской Федерации Владимир Путин вручил высокие государственные награды гонщикам команды «КАМАЗ-мастер».

Ордена Мужества получили: руководитель спортивного коллектива, штурман боевого экипажа Семен Якубов, пилоты Фирдаус Кабиров и Владимир Чагин, механик Сергей Савостин. Орден Почета – штурман Айдар Беляев. Пилот Ильгизар Мардеев награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством I степени», а механик Андрей Мокеев медалью ордена «За заслуги перед Отечеством II степени».

Такую высокую оценку представители легендарного коллектива - трехкратного обладателя Кубка мира по внедорожным ралли-рейдам и шестикратного победителя супермарафона «Париж-Дакар» - получили за мужество и самоотверженность, проявленные в спортивных баталиях на трассах автомарафонов, а также выдающийся вклад в развитие отечественного автомобильного спорта и его международное признание.

В ответном слове Семен Якубов поблагодарил главу государства за высокую оценку спортивных достижений команды «КАМАЗ-мастер» и то внимание, которое Владимир Путин лично оказывает команде. Он также заверил Президента России, что камазовские гонщики и впредь будут делать все возможное, чтобы быть первыми на колее международных авторалли.

ИЗНАСИЛОВАЛ И БРОСИЛСЯ ПОД КОЛЕСА

Весьма неординарное дорожно-транспортное происшествие случилось в Майкопе, потрясшее даже видавших виды сотрудников тамошней Госавтоинспекции. На одной из городских улиц столицы Адыгеи в районе Черемушки поздно ночью водитель частного автомобиля сбил человека. По свидетельству самого водителя, в свете фар он внезапно увидел метнувшегося под колеса голого мужчину, который «что-то нес на руках». Избежать столкновения было невозможно. Выскочив из машины, водитель в ужасе увидел на дороге сбитого им обнаженного мужчину и рядом с ним голую женщину. Обе жертвы, по свидетельству автолюбителя, не подавали признаков жизни.

Вызванная на место происшествия «скорая» госпитализировала мужчину с переломом ноги, а вот женщине медики помочь уже ни чем не могли – она была мертва. Но здесь все только начинается! Как впоследствии установила следственная экспертиза, дама скончалась еще до автокатастрофы. Истинную картину случившегося установил сбитый мужчина, когда пришел в сознание. Он признался, что незадолго до дорожно-транспортного происшествия изнасиловал девушку в собственной машине, после чего жестоко избил и задушил. Дабы замести следы, он вытащил ее бездыханное тело из своего автомобиля и поспешил через дорогу к ближайшей лесополосе, где собирался спрятать труп. В этот момент его и сбила машина.

КрАЗ-7133Р4 - БЕТОНОМЕСИТЕЛЬ

Кременчугский автозавод недавно выпустил новое шасси КрАЗ-7133Р4 с колесной формулой 8х4 для монтажа бетоносмесительного бункера марки АМ-9-ДО с полезным объемом 9 м³ (геометрический объем – 14,9 м³). Данная машина является модернизацией разработанного ранее базового шасси КрАЗ-7133Н4.



Тип привода миксера – гидромеханический от трансмиссии шасси.

Снаряженная масса автобетоносмесителя – 15700кг. Масса технологического оборудования – 4400 кг. Полная масса автомобиля – 38 200 кг. Грузоподъемность шасси – 22 500 кг. В автомобиль установлен V-образный турбодизельный двигатель ЯМЗ-238ДЕ2 с рабочим объемом 14,86 л. и мощностью 330 л.с. при 2100 об/мин. Коробка передач – механическая двухдиапазонная, восьмиступенчатая.

Габаритные размеры автомобиля: длина – 10 400 мм; ширина – 2500 мм; Высота – 3800 мм. Минимальный радиус поворота – 13 м. Максимальная скорость машины 90 км/ч.

www.autotruck-press.ru

Ефим СВИСТУН

ПОРНО В СТИЛЕ БОЛЬШЕГРУЗ

Дальнобойщиков использовали в качестве XXX-актеров

Казалось бы, ну как порноиндустрия может быть связана с водителями-дальнобойщиками? Да очень просто. «Рулевые» большегрузов, сами не зная того, становились актерами фильмов для взрослых. Эксклюзивные подробности только в нашем журнале.





В мае сотрудники по борьбе с нелегальной и контрафактной продукцией милиции Московской области нагрянули с обысками в студию, где пиратским способом тиражировались известные отечественные и зарубежные фильмы. Однако, как выяснилось, не только они. В одной из комнат оперативники наткнулись на видеокассеты и DVD-диски с фильмами порнографического содержания. Объяснить происхождение данного вида продукции никто из подпольщиков не смог.

В ходе изучения материалов, было установлено, что порнушки снимались на скрытую видеокамеру, а главными фигурантами в них были водители-дальнобойщики, отдававшиеся плотским утехам с проститутками. И хотя ракурсы были однообразными (проститутка ставила миниатюрную камеру самостоятельно, поэтому о художественной ценности фильмов говорить не приходится), желающих приобрести XXX-продукцию было предостаточно. Об этом можно судить по количеству изъятых копий.

Впрочем, среди всего многообразия фильмов не для детей есть ленты, заслуживающие внимания. К примеру, на одной из пленок задокументировано, как сотрудники милиции вымогали взятку из застигнутого врасплох водителя. На кадрах отчетливо видны лица стражей порядка и номер патрульной машины. Нечистоплотные служивые уже найдены, и против них возбуждено уголовное дело по статье «Вымогательство».

Что касается судьбы самих порнографов, то их личности сейчас устанавливаются и предпринимаются попытки к их розыску. Шансов найти следы более чем достаточно, ведь в фильмах жрицы продажной любви не стеснялись показывать свои лица. Кстати, уже достоверно известно, что скрытую камеру проститутки прятали в дамской сумочке.



РЕАЛЬНЫЙ ВИРТУАЛ

Ефим СВИСТУН

Интернет заполонили мошенники, работающие от имени ГАИ

Виртуальное пространство для большинства из нас уже давно стало родным домом или даже новой географической точкой на геополитической карте мира, где собираются, общаются и зарабатывают деньги люди. Естественно, это уютное местечко не могло пройти мимо вездесущего криминального сообщества, которое в кротчайшие сроки облюбовало сию Интернет-нишу.

Виртуально-криминальный бизнес автомобильных аферистов строится на предоставлении различных услуг, начиная от помощи в получении техосмотра до возврата угнанного «железного коня». Нередко супостаты даже торгуют ворованными автомобилями через Интернет, ну или, на худой конец, запчастями сомнительного происхождения. Все общение с потенциальным клиентом происходит исключительно по «мылу», или, говоря по-русски, по электронной почте. Непосредственно на реальный контакт жулики выходят только для получения денег или передачи документов.

Наиболее часто в отечественной «паутине» встречаются мошенники, гарантирующие за «чисто символическое» вознаграждение сварганить на вашу машину талончик ежегодного государственного технического осмотра. Интернет пестрит объявлениями подобного типа. Контрольно-профилактический отдел Управления ГИБДД Московской области совместно с отделом розыска и коллегами из криминальной милиции регулярно проводят «облавы» на таких продавцов гаишных услуг. Заметим, что в большинстве случаев это пройдохи, которые, получив деньги с клиента, исчезают из поля его зрения навсегда. Скажите, дескать, «кинутые» водители могут разыскать жулика и устроить ему, выражаясь армейским языком, «темную». Как бы не так. «Лобовичок» покупают исключительно малоимущие автомобилисты, у которых нет денег ни на ремонт «развалюхи», ни тем паче на покупку нового «коня».

Расценки, скажем прямо, не кислые — талончик техосмотра за один день, без предоставления автомобиля аферисты оценивают в 250 «зеленых» плюс около 500 рублей госпошлина; ТО за 2—3 дня с появлением машины на пункте инструментального контроля ГИБДД — 150—170 долларов. При этом «добродетели» требуют стопроцентной предоплаты, дескать, для оформления всех необходимых документов и платежек. Из двадцати отработанных милиционерами Интернет-комерсантов жуликами чистой воды оказались 17 человек (после получения денег их следы растворялись не только виртуально, но и реально). Двое, действительно, оказались особами, приближенными к Госавтоинспекции, и через обещанный срок выдавали клиенту настоящий «лобовичок». В ходе следствия и допроса продавцов сыщикам удалось выйти на госинспекторов, которые за свой процент делали ТО. А еще один предприниматель просто поразил милиционеров своей изобретательностью – он выдавал клиентам липовый, но как две капли воды похожий на настоящий талончик техосмотра. Кстати, с января 2006 года в нашей стране появится «лобовичок» нового образца с восемью степенями защиты от подделки.

На втором месте прочно обосновалась услуга под кодовым названием «вызволение водительских «прав» из гаишных кабинетов». Цена у всех интернетчиков одинаковая — 400 «баксов»:

— Дорого, конечно, — согласился при личной встрече аферист, — но вам не понадобится тратить свое время на околачивание инспекторских кабинетов.

Не жизнь, казалось бы, а малина. Сотрудники доблестной Госавтоинспекции в ус не дуют – деньги сами рекой текут, посредники надежные, а клиенты радуются новеньким талонам техосмотра и вызволенным из плена правам. Но вот незадача. В абсолютном большинстве случаев, как мы уже сказали, заказчики так и не дожидаются своих прав и заветных «лобовичков». Их, простите за жаргон, банально «кидают». Мошенники, получив предоплату (обычно стопроцентную!), исчезают навсегда.

Засада еще и в том, что жертвы обмана никогда не побегут в милицию с заявлением, мол, при честной покупке техосмотра или прав, меня жестоко обманули. Самостоятельно же найти обманщика гражданам не под силу. Интернет без труда позволяет преступникам менять адреса, пароли и явки без какого бы то ни было ущерба для своих криминальных афер.

Отнюдь не самая популярная, но вместе с тем наиболее криминальная тема в Рунете — угонная. Если покопошиться в недрах «Всемирной паутины», легко накопытить странички представителей частного сыска, то бишь детективов. На сайтах этих «шерлокхолмсов» выложены огромные банки данных ранее похищенных автомобилей. А внизу «скромная» приписочка, гласящая, что за вознаграждение любое авто из этого списка будет возвращено владельцу. Цены, как говорится, свободные. Все зависит от марки авто и прихоти самого сыщика. Но если обобщить, то нижний предел начинается с отметки 1000 американских «рублей» за отечественные машины. По импортным «тачкам» торг начинается с 3000—5000 долларов. За возврат отечественного грузовика типа «КамАЗ» детективы просят минимум 3000 долларов, за импортный – от 8000 у.е. Контакт, как правило, «безопасный» для дельца, то есть через «имэил». Какова первая реакция человека, нашедшего в списках своего похищенного «железного коня»? Конечно же, срочно и незамедлительно выходить на связь и предпринять все возможное для возврата утраченной собственности. Вот здесь-то и начинается «развод» на «бабки».

Разумеется, возвращать автомобиль никто не собирается. Под «поможем вернуть угнанный автомобиль» подразумевается исключительно информация о месте новой «прописки» машины и не более того. Да и то в лучшем случае. Не редки случаи, когда мошенники просят перевести деньги на указанный счет, после чего «пускают концы в воду».

Обращаем внимание, что если вдруг вам пообещали действительно вернуть автомобиль, а не предоставить информацию о нем, то тут есть два варианта: либо с вами связались настоящие воры (и не надо наивно полагать, что вам просто повезло), либо действующие милиционеры в ходе своей розыскной работы обнаружили машину и решили таким образом немного подзаработать «левого хлеба». Будьте бдительны и помните, что если с вами ведут переговоры исключительно по «мылу», это стопроцентно жулики.

www.autotruck-press.ru

Ефим СВИСТУН

КОПИЛКА ДЛЯ ЧЕЛОБИТНЫХ,

или как гаишники умудрялись жалобы превращать в живые деньги

В Новгородской области задержана преступная группировка, состоящая из инспекторов ГИБДД и сотрудников весового контроля. У мздоимцев было хорошее чувство юмора – деньги, полученные от водителей, они прятали в ящике для жалоб. Но обо всем по порядку...

Федеральная трасса «Россия». На 578-м километре дислоцируется стационарный пикет ДПС, при котором имеется пост весового контроля. По оперативной информации, здешние работники отнюдь не занимаются выполнением своих должностных обязанностей. Они здесь собирали взятки в астрономических количествах.

Оперативники Федеральной службы безопасности, бойцы прокуратуры и милиционеры Отдела собственной безопасности УВД Новгородской области ворвались на территорию поста весового контроля и заломили руки всем присутствующим. В следующее мгновение подозреваемые уже были в наручниках. Операция прошла молниеносно – придорожные милиционеры даже не успели понять, что произошло. Под прицел оперов попали пять сотрудников службы дорожного хозяйства и трое инспекторов местной Госавтоинспекции, обслуживающие пост. Наглость мздоимцев поразила даже видавших виды «особистов» — они, мздоимцы, вымогали деньги с водителей-дальнобойщиков, желающих проехать через данный пост. Здесь была установлена своя жесткая такса – 300 рублей с носа.

О масштабах развернутой криминальной деятельности можно судить по количеству найденных банкнот. Карманы задержанных донельзя набиты купюрами и банковскими картами. Но это все цветочки. Досмотр помещения поста. И здесь повсюду распиханы деньги. И в сейфе, и в тумбочках, и, что символично, даже в ящике для жалоб водителей. Рублей и долларов оказалось так много, что на их подсчет и опись сыщики потратили несколько часов. Итоги ошеломляющие. Получалось, что за смену сотрудники поста весового контроля заработали около миллиона рублей!

Судя по всему, деньги здесь брали в открытую – в столе найдена исписанная тетрадка с оглавлением «Черная касса». Среди документов оперативники нашли крайне любопытные бумаги. Вот содержание одной из них: «Очень строго наказать машины, принадлежащие двум автохозяйствам»... Сотрудники службы собственной безопасности высказывают предположение, что водители этих автомобилей отказывались платить дань, за что должны быть наказаны. Что любопытно, даже когда в здании поста проводился обыск, водители большегрузов приносили деньги, что говорит об отлаженной до автоматизма схеме получения взяток.

Сейчас по этому делу арестовано шесть человек и еще двое находятся под подпиской о невыезде. Задержанным предъявлено обвинение по двум статьям Уголовного кодекса РФ: 286, часть 1 «Превышение служебных полномочий» и статья 290 «Получение взяток». Следствие ведется и вполне возможно, «оборотням в погонах» инкриминируют еще ряд преступлений.

Не хочется обобщать, но подобные факты встречаются на каждом шагу. Любой дальнобойщик знает таксу того или иного поста и, отправляясь в рейс, держит наготове разменные купюры.



ДЕНЕГ ДАЙ!

Ефим СВИСТУН

Гаишник сфальсифицировал опьянение, за что схлопотал срок. Увы, условный

В водительской среде бытует мнение: чем дальше от Москвы, тем выше аппетиты инспекторов ДПС, что, в общем-то, сложно опровергнуть. Однако и в крупных городах жадность отдельных гаишников не знает предела, наверное, в силу более высокого уровня жизни в целом и заоблачных цен на продукты в частности. Впрочем, ничто не может служить оправданием мздоимству.

Не так давно в городе на Неве закончился судебный процесс над инспектором дорожно-патрульной службы. Служители Фемиды признали не в меру ретивого гаишника виновным сразу по нескольким статьям Уголовного кодекса России. Из материалов следствия известно, что на одном из центральных перекрестков Санкт-Петербурга инспектор остановил автомобиль иностранного производства, где кроме шофера сидело два пассажира. Придорожный милиционер, внимательно осмотрев водителя, тщательно к нему принюхавшись, вынес суровый вердикт – пьян в стельку. Ошеломленный водила резонно подумал, мол, не в сумасшедшем же доме живем, и попытался поспорить с представителем власти, ибо точно знал, что трезв дальше некуда. Но инспектор глубоко хотел плевать на все возражения водителя, он неспешно, чуть ли не по-театральному вытащил из портупеи планшетку с чистыми протоколами и с чувством собственного достоинства принялся оформлять материал, красиво выводя буковку за буковкой...

Уточним, что необходимые тесты на состояние алкогольного или наркотического опьянения не производились. Более того, не обращая ровным счетом никакого внимания на сидевших в машине пассажиров (читай свидетелей), состряпал на скорую руку ложное заключение от имени врача и собственноручно подделал в составленных документах подписи водителя, двух очевидцев и врача. После этого милиционер напомнил несчастному водителю, что по действующему законодательству ему (водителю) грозит лишение прав на срок полтора-два года. Сделав небольшую, но емкую паузу инспектор добавил, что все проблемы можно урегулировать, как он сам выразился, за смешную сумму – 300 баксов. Что ж, для питерских гаишников (как впрочем, и для любых других) три сотни американских «рублей» уже давно не деньги, а так, вечерком посидеть в ресторанчике или спустить на девочек и сауну.

Немедля ни секунды, после расставания с гайцом водитель обратился в Управление собственной безопасности ГУВД Питера и поведал «чистильщикам милицейских мундиров» о своей беде. Сотрудники данного ведомства, обеспечив жертву вымогательства диктофоном и мечеными дензнаками, отправили на встречу с инспектором ДПС. Когда купюры оказались в портмоне «оборотня в погонах», бойцы УСБ заломили инспектору руки и доставили в свою кантору, где приступили к допросу. Горе-гаишник долго отпирался и категорически отказывался признавать свою вину, но под напором милицейских «чекистов» все же сломался и дал признательные показания, тем паче отпираться было бессмысленно, ведь против двух свидетелей в момент фальсификации протокола и диктофонной записи при передаче денег не попрешь.

Собранных доказательств хватило для суда: гаишника признали виновным в превышении должностных полномочий и в совершении мошеннических действий. Впрочем, по нынешним меркам инспектор отделался более чем легким наказанием — тремя годами лишения свободы условно. Парадокс, но в любой другой стране мира такого стража правопорядка уж если б и не расстреляли, то, как минимум конфисковали имущество и упекли в тюрьму лет, этак, на десять, так сказать, в назидание коллегам и потомкам. Но надо делать скидку – мы живем в России.

Увы, подобные фальсификаторы от ГАИ уже давно не редкость для России. А вот подобные уголовные процессы, напротив, дефицит. Перекос явно не в сторону водителей. Будет ли наводиться порядок в милицейской среде – предрекать не возьмемся, да и чего тут гадать – хотели бы покончить генералы с беспредельщиками в своей структуре, уже давно бы покончили. Видать, крепко повязаны. А как быть рядовым водилам, спросите вы? Универсального совета, к сожалению, нет. Встретившись на дороге один на один, лицом к лицу с человеком, у которого в руке полосатая палка, вы уже априори проиграете поединок, ведь у него в руке власть, а у вас ровным счетом ничего. Дабы хоть чуточку уровнять шансы, искренне советуем все переговоры с гаишниками записывать на диктофон. Поверьте, потратив на это чудо техники 500 рублей, вы сэкономите не только нервы, но и крупную сумму денег на взятках и штрафах. Думаете, что в одиночку проблему коррупции в ГИБДД не решить? Ошибаетесь. Как говорится с мира по нитке – голому рубашка. Глядишь, на пятидесятом, двухсотом, десятитысячном (нужное подчеркнуть) водителе с диктофоном гаишники сломаются и начнут соблюдать закон, а не набивать свои и без того тугие кошельки.



www.autotruck-press.ru

Ефим СВИСТУН

СПЕЦ ПО АВАРИЯМ

Госавтоинспекция потихоньку обживается современной техникой

Причин для образования дорожных заторов более десяти, но среди многих специалисты особенно выделяют дорожно-транспортные происшествия. И от того, насколько быстро будут убраны с проезжей части разбитые авто, сильно зависит пропускная способность магистралей. В ГАИ Москвы и Московской области в этом году появились автомобили, предназначенные для быстрого и грамотного оформления аварий.



Данная машина, созданная на базе Ford Transit, появилась у тружеников полосатого жезла в начале весны этого года, но уже успела стать незаменимым помощником по части оперативного оформления дорожно-транспорьных происшествий. Автомобиль укомплектован по последнему слову науки и техники. Лазерный измеритель дальности, пришедший на смену архаичной рулетке, позволяет произвести все необходимые замеры за минуту, причем силами одного сотрудника дорожно-патрульной службы. На этиже процедуру, только с помощью рулетки, времени тратилось не менее пяти минут и требовалось три инспектора — один полностью перекрывал движение, а двое других производили замеры и рисовали схему происшествия. С лазером надобность тормозить поток отпала сама собой. Однако есть в лазерном указателе один недостаток – в дневное время суток красную точку практически не видно, из-за чего нередко возникают проблемы по части удобства и оперативности.

Цифровой фотоаппарат также стал хорошим подспорьем в гаишной работе. Чтобы быстро оформить материал по дорожно-транспортному происшествию, инспектор фотографирует место аварии и пострадавшие автомобили, на скорую руку зарисовывает схему, после чего проезжую часть можно освобождать от металлолома. Таким образом, если авария не слишком серьезная, с момента прибытия служивых на место инцидента до момента «зачистки» дороги проходит около 5 - 10 минут. При таком темпе работы «пробки» даже не успевают образовываться. Для сравнения, на оформление ДТП архаичным методом, то есть без применения современной техники, уходит около 20 - 30 минут.

Безопасность сотрудников ДПС и участников аварии — немаловажный фактор. Для этих нужд на задней дверце Ford висит светодиодный мигающий знак, предупреждающий водителей об опасности. В багажном отсеке находится десяток сигнальных конусов, на которые можно прикрепить мигающие фонарики, что особо актуально в темное время суток. Иными словами, риск оказаться под колесами ротозеев сводится к минимуму.

Удобен гаишный мини-вэн еще и тем, что в нем имеются полноценный рабочий кабинет, с множеством стульев, большим столом, компьютером и кондиционером. Из всех удобств отсутствуют разве что туалет и ванна. Инспектора говорят, что оформлять аварию на коленках патрульной «десятки» или Ford Focus крайне не удобно и утомительно, из-за чего впустую тратится много времени. Новый Ford помогает сократить время бумажной работы в три-четыре раза.

Теперь немного о самой машине. Transit, поступающий на службу в ГАИ, представлен двумя версиями — с высокой крышей и длинной колесной базой, и с крышей обычной высоты и короткой колесной базой. Что касается двигателей, то их три варианта: 2 дизельных «сердца» рабочим объемом 1,8 литра мощностью 75 «лошадок» (без турбо-наддува) или 90 л.с. (турбированный), а также 1,8-литровый бензиновый двигатель мощностью 115 л.с. Принципиальной разницы в эксплуатации нет, но за прошедшие месяцы более рачительным себя зарекомендовали дизеля. Прожорливость у них меньше, да и стоимость горючего за литр заметно меньше бензина. Вместе с тем у механиков есть опасения, что дизельные движки еще покажут себя не с самой лучшей стороны, ведь ремонт силового агрегата, питающегося ДТ, намного дороже, нежели его бензинового собрата.



Ефим СВИСТУН

СТРАНА «ДРАКОНОВ»

Гуманнее отечественных гаишников нет нигде

Англия воистину прелюбопытнейшая страна и во многом непостижимая для автомобильного люда. Не укладывается в голове, как могут быть тамошние дорожные полицаи такими прожженными буквоедами законов. Наши отечественные гаишники, при всех их изъянах и недостатках, покажутся ласковыми и добрыми котятами в сравнении с англичанами.

Сотрудники английской дорожной полиции оштрафовали за превышение скорости водителя, перевозившего орган для трансплантации умирающему больному. Подробности таковы: шофер йоркширской службы «Скорой помощи» Майкл Фергюсон осуществлял доставку донорской печени из Лидса в Кембридж. Как и полагается при подобных перевозках, Фергюсон ехал на специальном автомобиле, оснащенным синими проблесковыми маяками. На трассе А1 в графстве Линкольншир он был остановлен патрульной машиной. Водитель сразу же предъявил служебное удостоверение и объяснил стражам дорожного правопорядка цель своей поездки. Это, однако, не произвело на них никакого впечатления, так как, согласно английским Правилам дорожного движения, машины «скорой помощи», которые перевозят органы для трансплантации, не имеют приоритета на дороге перед другими участниками движения. Полицейские обвинили водителя «кареты скорой помощи» в превышении скоростного режима на 50 км/ч. Теперь англичанину надлежит явиться в суд, где ему предъявят официальное обвинение.

Профсоюз медицинских работников уже осудил действия полиции. По мнению руководителей профсоюза, существующие правила просто нелепы, так как от скорости доставки зависит жизнь пациента. В ближайшее время они намерены начать кампанию, направленную на внесение изменений в существующие правила движения для спецтранспорта.

Впрочем, не только медработников беспокоит дорожная полиция, следящая за соблюдением скоростного режима. Рядовые водители не на шутку обеспокоены драконовскими штрафами за превышение скорости и, дабы выказать свое «фи», группа английских автолюбителей в течение двух лет целенаправленно уничтожила приборы видеофиксации нарушений. За время своей войны они истребили более 600 камер, с помощью которых дорожная полиция штрафует любителей быстрой езды.

Организация под названием «Автолюбители против камер» существует уже несколько лет и даже имеет свой информационный ресурс, через который регулярно оповещает о своих достижениях. Количество членов органи-

Товар сертифицирован

▶ Шины Goodyear Marathon LHS 385/65R22,5
▼ Обеспечивает большой километраж в условиях дальнорейсовых перевозок

Дальние расстояния, непрерывное качение, экстремальные температуры... все это предъявляет высокие требования к шинам рулевых колес для дальнорейсовых перевозок. Шина Marathon LHS 385/65R22,5 идеально отвечает этим требованиям, обладает сверхглубокими канавками протектора и экономящей энергию малостирающейся резиной, что снижает расход топлива и обеспечивает больший пробег на шину. Шина представляет широкий ассортимент шин Goodyear Marathon – класс энергосберегающих шин – экономичных, экологичных и эффективных.



GOODYEAR

ПОТОМУ, ЧТО НЕ ВСЕ ШИНЫ ОДИНАКОВЫ

НАША РАБОТА –
ВАША УВЕРЕННОСТЬ НА ДОРОГЕ

8 800 200 52 25
горячая линия Goodyear

Приглашаем к сотрудничеству региональных дилеров.
Контактный телефон головного офиса +7 (095) 720-6655.
Продажи со склада в Москве.

зации на территории Великобритании достигло уже 200 человек. На счастье полиции, участники организации – люди с принципами. Они уничтожают только камеры, установленные на скоростных трассах, а те, что работают на городских улицах, не трогают. Обычно они просто замазывали камеры краской либо отключали их от питания, но в последнее время перешли к более радикальным мерам – стали взрывать их.

Последнюю крупную акцию организация провела в мае в графстве Норфолк. В результате было выведено из строя 6 камер. По словам представителя фирмы, которая устанавливает приборы слежения за автолюбителями, ущерб от действий вандалов в графстве за год составил приблизительно $165 тыс. В свою очередь, полиция Норфолка намерена всерьез заняться поисками вандалов. Английские стражи порядка уверены, что после ареста и последующего осуждения хотя бы нескольких злоумышленников организация прекратит свое существование.

Но ладно скорость. Есть вещи, просто доходящие до абсурда с точки зрения российского менталитета. В Великобритании запрещено говорить по мобильному телефону за рулем автомобиля. Причем дорожная полиция строго следит за соблюдением этого правила – у английских гаишников есть множество технических средств, благодаря которым у нарушителя нет практически ни одного шанса избежать наказания.

Правда, иногда случаются курьезы, как с 23-летней Сарой МакКэффери, которую остановил полицейский патруль под предлогом того, что она беседовала по мобильнику во время движения автомобиля. Девушка отрицала нарушение и утверждала, что только ела за рулем яблоко. Правда, доказательство к моменту задержания нарушительницы было уже съедено, и свои аргументы девушке пришлось предъявлять суду.

Полиция потратила 425 фунтов (что составляет примерно $794) на то, чтобы доказать факт нарушения, которого на самом деле не было. К делу были приложены сделанные с вертолета фотографии и видеозапись, на которой было видно, что девушка держит около своего лица некий предмет. Тщательно изучив видеозапись, судья убедился, что это был фрукт, а не мобильный телефон, как показалось полицейскому офицеру.

Впрочем, не вовремя проголодавшаяся девушка все равно оказалась виноватой – суд решил, что, отвлекаясь на еду во время движения, МакКэффери создавала опасность возникновения аварийной ситуации. Так что штраф в 60 фунтов ($112) девушке все равно пришлось платить, а вместе с ним еще и судебные издержки 100 фунтов ($186).

Такая вот небольшая зарисовочка о нравах английских полицаев. Подумайте на досуге, готовы ли вы променять наших родных, но берущих взятки гаишников, на английских «робокопов», в которых почти нет ничего человеческого...



HYUNDAI

«Хендэ КомТранс Рус»
Официальный дистрибьютор
Москва, ул. Сокольнический вал, д. 1а.
Тел.: (095) 730-5588 / Факс: (095) 255-3940
E-mail: info@hyundai-comtrans.ru

HD120 - Разумное вложение → достойная отдача



www.hyundai-comtrans.ru

Наши дилеры:
Москва: «Хендэ КомТранс» (095) 255-2912, "Центр "Автофургон» (095) 744-0616, «Русбизнесавто» (095) 785-9999, «Элекс-Полюс» (095) 741-4800, «Корея Автоцентр» (095) 932-8250, «Каширка 39» (095) 323-7974. **Санкт-Петербург**: Автоцентр =DACAR= (812) 327-0427, «ТД «Мосдизайнмаш» (812) 115-1754. **Астрахань:** ИП Лотис И. В. (8512) 395-380. **Екатеринбург**: «Уралкомтранс» (343) 349-0760, «Сергеев Посад» (343) 212-7115. **Краснодар**: «Корея Мотор-Юг» (861) 224-4725. **Красноярск:** «Hyundai Енисей» (3912) 69-5410. **Киров**: «Престиж Авто» (8332) 56-8400.

Набережные Челны: «Автомагистраль-Сервис» (8552) 44-3050. **Нижний Новгород**: «Пальмира» (8312) 46-0291. **Новосибирск:** «Сибмеддизайн» (3832) 258-688. **Омск:** «Автоцентр БАРС» (3812) 50-2055, «Ромпик» (3812) 26-4696. **Оренбург:** «Центр коммерческой техники» (3532) 41-2237. **Рязань:** «Фёст» (0912) 34-0356. **Ростов-на-Дону:** «РБА-Ростов» (863) 252-4842. **Самара:** «Автосалон Арго» (8462) 705-373. **Ставрополь:** «Hyundai Service» (8652) 28-4848. **Саратов:** «Авто-Моторс» (8452) 20-7711. **Томск:** «Автоцентр «Велес-40» (3822) 76-3308. **Челябинск:** «Эридан» (3512) 63-8234.

Расширяем дилерскую сеть
Информационная служба:
(095) 730 55 88

Мобильный «ДОЗОР» из Украины







Украинское ХКБМ им. Морозова из Харькова, давно известное своими разработкам двигателей, танков, тепловозов, гусеничных вездеходов, тракторов и горно-шахного оборудования, недавно представило многоцелевое колесное транспортное средство (МКТС) в виде двух опытных образцов «ДОЗОР-А» и «ДОЗОР-Б».

«ДОЗОР-А» – многоцелевое колесное транспортное средство повышенной проходимости, имеющее снаряженную массу 3,5 т, является базовым автомобилем целого семейства машин: полицейская, инкассаторская, «скорая помощь», аварийно-техническая, микроавтобус, 11-местная машина с кузовом типа фаэтон-универсал, пикап для перевозки грузов до 2-х тонн и 6-местный бортовой грузовик. Габаритные размеры: длина- 5200мм, ширина- 2400мм, высота- 2030мм.

«ДОЗОР-Б» является бронетранспортером со снаряжённой массой 6,3 т. Предназначен для перевозки людей и грузов, оснащен броней, которая обеспечивает защиту экипажа от стрелкового оружия. Может быть оборудован пулемётом НСВТ-12,7 и использоваться подразделениями специального назначения при перемещении по дорогам и бездорожью. Оба варианта ДОЗОРа будут оснащаться четырех- или шестицилиндровыми турбодизелями мощностью 122 л.с. или 197 л.с..

Максимальная скорость ДОЗОРа-А составит 120км/час, а ДОЗОРа-Б – 105 км/час. Запас хода автомобилей составляет не более 1000 км, клиренс – 400 мм, преодолеваемый угол подъема – 30°. В качестве дополнительного оборудования может быть установлена лебёдка с тяговым усилием 41кН и спутниковая навигационная система СН-3003 «Базальт».

Новая украинская разработка вполне может составить конкуренцию российскому аналогу «Тигр», выпускаемому нижегородским ГАЗом.



РАДИОСТАНЦИИ

АВТОМОБИЛЬНЫЕ, НОСИМЫЕ

тел: (095) 722-22-71

МКАД 31 км, Т/Ц АВТО 31



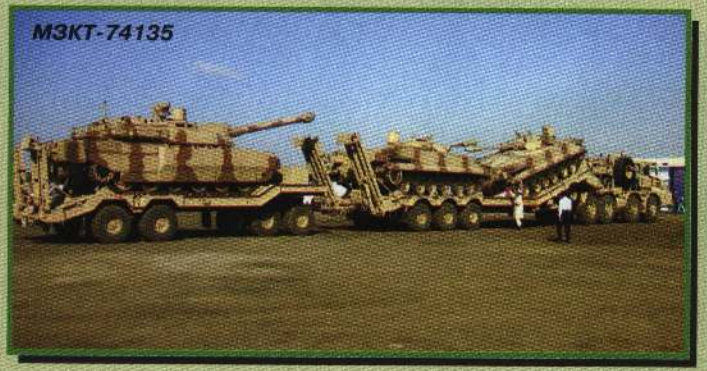




Владимир Чехута
Фото заводов изготовителей

IDEX


Топливозапрвщик OSHKOSH серия HEMTT модель M978 A2


МЗКТ-74135


Арабы проявили интерес к российской новинке КОМБАТ на таком броневике можно и к родственникам в Ирак съездить


Русский бронированный полноприводной КОМВАТ

«КОМБАТ Т98», производство Питерского КБ Д.Парфенова и ООО «Автокад».
Кузов – 5 мест (одна дверь по левому борту и две двери по правому)
МОТОР: VORTEC 8100 V8 SF – 340л.с,
Трансмиссия - 5 ступенчатая ручная с повышающей передачей
Снаряженная масса - 3150 кг
Грузоподъемность - 600 кг
Макс. скорость - 165 км/ч
Длина - 5100 мм, ширина - 2100 мм, высота - 1830 мм

7-я международная оборонная выставка и конференция IDEX-2005 проходила с 12 по 17 февраля 2005 года в международном выставочном центре в столице Объединенных Арабских Эмиратов – г. Абу-Даби. IDEX по праву является одним из самых крупных событий в сфере мировой военной индустрии и находится под пристальным вниманием стран Персидского залива. Танковый полигон, аэродром, стрельбище и морская акватория делают эту демонстрацию вооружений одной из самых значительных подобных мероприятий.

Грандиозность события подчеркивает факт аккредитации 920 журналистов из военных изданий разных стран, а также присутствие многочисленных телевизионных групп. В этот раз свои новые образцы и технологии продемонстрировали 890 фирм и конструкторских бюро из 44 стран мира. На выставке было развернуто 33 национальных павильона. Десятки тысяч посетителей и специалистов, 80 официальных делегаций, включая глав

2005



Армейский эвакуатор американской фирмы OSHKOSH MTVR



Немецкий тяжелый тягач TITAN



Эвакуатор VOLAT с оборудованием EMPL

государств, министров обороны, начальников генеральных штабов, а также командующих видами и родами вооруженных сил, собрал представительный форум в этом году. Открывал выставку наследный принц Абу-Даби, заместитель верховного главнокомандующего Вооруженными силами ОАЭ, шейх Мухаммед Бензаед Аль-Нахаян.

Российские оборонщики при содействии «Рособоронэкспорта» консолидировано представили на этом престижном оружейном форуме продукцию военного и двойного назначения в едином национальном павильоне площадью около одной тысячи метров. На стендах разместились 40 крупнейших российских оборонных предприятий и КБ.

В ходе выставки проводились демонстрационные стрельбы из различных образцов оружия, в том числе артиллерийского и ракетного, показательные полеты самолетов и вертолетов, а также заезды автомобильной бронетехники на специальном полигоне.



NIMR на полигоне

Легкий тактический автомобиль NIMR 4x4 (с арабского ТИГР), производство иорданского завода AIA.
Снаряженная масса - 4500 кг
Полная масса – 6000 кг
Длина - 5 м, ширина - 2,2 м
Двигатель MTU 280 SHP
Коробка автомат ALLISON
Колеса «MICHELIN 20» с системой центральной накачки шин

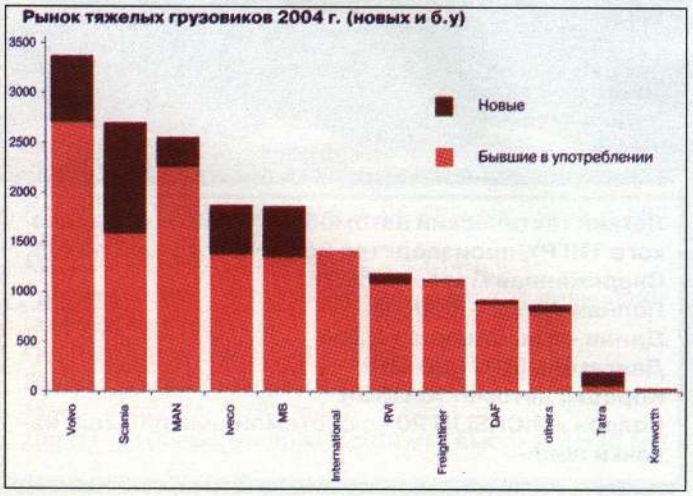
www.autotruck-press.ru

Дмитрий Жигульский

Автопрому мешают... иномарки

Российский автопром, может, и не корректно сравнивать с танцором, но объединяет их то, что мешают им совсем не те вещи, о которых они декларируют.

Россия – страна великих противоречий: одни заявляют о скором удвоении ВВП на фоне снижения темпов развития и ускорения темпов инфляции, другие хотят создать трансконтинентальную магистраль из Азии в Европу, урезав дорожные фонды страны в два раза, третьи радостно заявляют о подъеме грузовой промышленности, прося в срочном порядке ввести запретительные таможенные пошлины на импортные грузовики. Не верить властям давно стало национальной русской традицией, как и постоянное вранье первых.



Уже два года, как выпуск грузовиков в стране на подъеме: за 2004 г рост составил 3,8%. В тоже время,отечественные производители коммерческого транспорта в экстренном порядке начали предпринимать меры по ограничению ввоза импортных машин в страну. Оно и понятно: если в 2003 г рост производства грузовиков составлял почти 11%, то в прошлом снизился в три раза. Два года назад мы утверждали, что ростом ВВП и производства в некоторых отраслях промышленности наша экономика обязана только высоким мировым ценам на нефть, но никак не экономическим успехам правительства. Мы говорили, что цены на «черное золото» будут оставаться высокими в течение 2-3 лет после завоевания Ирака. Но вмешались иракские партизаны, не согласные с янки, и китайская экономика, втягивающая в себя мировое сырье как пылесос. Все это позволяет нефтедобытчикам держать цены на нефть на высоком уровне в течении долгого

времени. Но если больного лечить, прикладывая ко лбу только денежную банкноту (особенно с дядей Сэмом), то эйфорию на несколько минут он, конечно, испытает, но уверяю вас, что от могилки это не спасет. Так и российскую экономику кабинет министров пытается реанимировать, тряся перед носом замученных производителей стабилизационным фондом и ныкая золотовалютные запасы под 1% в США, в то время, как эти самые производители бегают в поисках кредитов и оборотных средств под 15% годовых. Не найдя приемлимые для производства кредиты, и не дождавшись реальной экономической помощи, автопромышленники не придумали ничего лучшего, как ввести заградительные пошлины на иномарки.

Причины для беспокойства более чем понятны: иностранные производители ввезли новой грузовой техники на 79 процентов больше, чем за предыдущий год. Импорт подержанной техники не выглядел девятым валом только благодаря введению высокой таможенной пошлины на грузовики старше 7 лет, но все равно рост такой техники составил 10 % от прошлогодней. На этом фоне внутренний рост в 3,8 % процента выглядит смешным. Если ситуация останется такой ближайшие пять лет, то российский грузовой автопром можно будет хоронить. Поэтому-то, в мае месяце и начался шум по реорганизации отечественного производ-



ства: правительство невнятно заговорило, общественность забеспокоилась. Но смахивает это на ситуацию, когда в горящем доме средства пожаротушения оказались пропитыми или разворованными, тушить практически нечем.

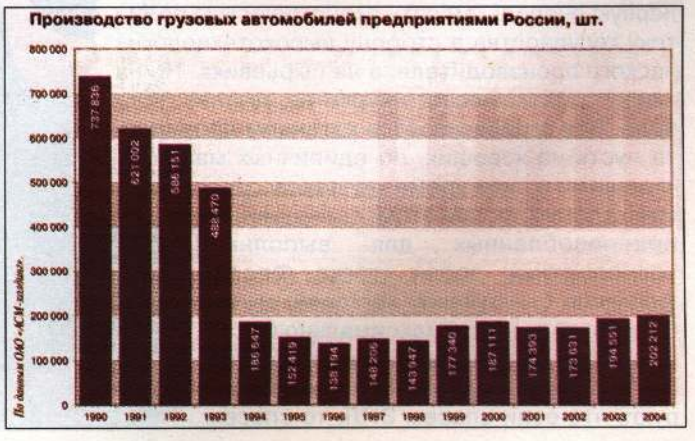
Кто виноват?

Конечно же, не то, что мешает танцорам. Невнятная экономическая политика кабинета министров, направленная, в первую очередь, на решение сиюминутных проблем и задач – главная причина. Складывается впечатление, что основная миссия правительства – побольше накопить в стабилизационный фонд, который, в случае чего, можно будет быстро и бездарно растранжирить, но ни как не санация экономики, над которой уже столько времени издеваются. Пятнадцать лет мы слышим, что отечественную автомобильную промышленность надо защищать, но сводилось это лишь к повышению пошлин на иномарки. Что имеем сейчас: бум продаж новых импортных легковых и грузовых машин, строительство иностранных заводов и сборочных предприятий в России, а в первой половине этого года и значительное снижение производства отечественных легковых автомобилей. К сожалению, на момент подготовки статьи нет данных по коммерческим автомобилям, но и там ситуация, скорее всего, безрадостная.



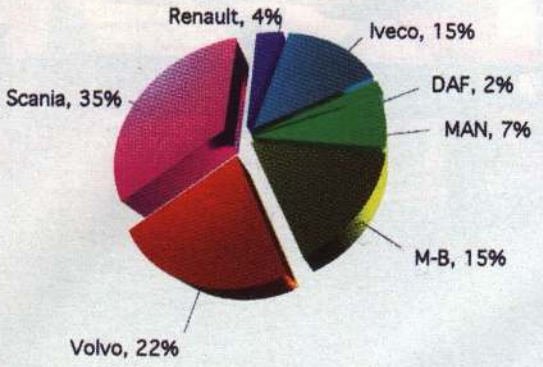
Китай, закрыв границы для иномарок на пять лет, добился того, что почти все ведущие автопроизводители открыли в Поднебесной свои заводы. Теперь Китай своими автомобилями начал экспансию на внутренние рынки других стран, в первую очередь развивающихся. Россия, к сожалению, относится к этой категории стран, поэтому головная боль от импорта китайских автомобилей, в том числе и коммерческих, нам обеспечена.

Благодаря «продуманной» политике родного правительства, цены на основное стратегическое сырье за последний год взлетели в разы. Так, цена топлива на внутреннем рынке возросла почти в два раза, металла на тот же порядок. И это всего за год. Машины, как известно, делают не из бумаги и заправляют не водой, поэтому производители грузовиков и перевозчики вынуждены компенсировать резко возросшие затраты снижением собственной прибыли, которой и до этого не могли похвастаться, и повышением цен, конечно, не в два раза, но все равно существенно, на продукцию и услуги. Дошло до того, что металл из Швеции лучшего качества со всеми транспортными, таможенными и другими накрутками на нашем рынке предлагается по цене отечественного проката. Под шумок производители других энергоносителей (уголь, газ, электричество) взвинтили цены. Привело это к тому, что отечественные грузовики подорожали за год по некоторым позициям на 30-40%. Так, если средняя цена тентованного «Бычка» в прошлом году составляла 11000$, то через год уже 14000. КамАЗ-54115 в прошлом году стоил, в среднем, 22000 «зеленых», то сегодня уже 30000, а МАЗ-5440 за год поднялся в цене с 34000$ до 42000$. Вот тебе и экономика. Зато официальная инфляция за год

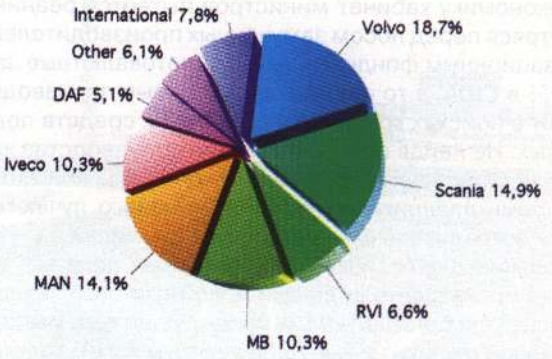


www.autotruck-press.ru

ИМПОРТ НОВЫХ ТЯЖЕЛЫХ ГРУЗОВИКОВ ПОЛНОЙ МАССОЙ >16 Т В РФ В 2004 (по данным Best Statistic)



РЫНОК НОВЫХ И ПОДЕРЖАННЫХ ИМПОРТНЫХ ТЯЖЕЛЫХ ГРУЗОВИКОВ В РФ В 2004 ГОДУ ПО МАРКАМ (по данным ГТК РФ)



составила 10%. Что называется - не верь глазам. Иностранные производители так играть с ценами не могут себе позволить, поэтому импортная техника если и дорожает, то незначительно. Более того, «импортники» пошли на создание более дешевых бюджетных версий грузовиков для российского рынка. Понятно, почему «генералы» от автопрома так засуетились.

В приватной беседе многие производители и перевозчики отмечают, что в первой половине этого года наметился существенный спад в деловой активности структур, прямо или косвенно связанных с автопромом. Свой вклад в это, кроме всего выше сказанного, внесли и бесконечные новогодние и весенние праздники. Люди по две недели бездельничают, потом две недели приходят в себя – уже 2-3 месяца в год пропали. С этим можно согласиться в богатой стране с перепроизводством, но в нищей стране такое положение только усугубляет экономическую ситуацию.

Что делать?

Совсем не то, что предлагают автопроизводители. Их понять можно, за ними крупнейшая отрасль, крах которой ударит не только по их благосостоянию, но и по миллионам людей. Но, как говорится, поздно пить боржоми, если почки отказали. Надо принимать кардинальные меры, а не полумеры. В первую очередь, менять экономическую политику государства в сторону высокотехнологического производителя, а не сырьевика. Но на смену экономического курса не хватает силы воли. Все ограничивается катанием президента пусть на хороших, но единичных машинах, ставшими в свое время «лучшими грузовиками» страны, но, при этом, совершенно не приспособленных для выполнения транспортных задач (тогда Феррари формулы I – лучший легковой автомобиль), а только для максимально быстрой езды. Лозунги нового руководства ЗИЛа с экранов телевизоров декларируют, что если спасем ЗИЛ, то спасем Россию. При этом самой машины совсем не видно, но во всей красе лицо директора. Лично я воспринял это за предвыборный ролик одного из депутатов. Конечно, такими методами автопром не поднимают, как и повышением таможенных пошлин, запланированное на ближайшее будущее. Вопрос лишь в том, грузовики какого года выпуска попадут под запрет: пяти-, трех- или годичные. Причем, ошибочность таких мер перед глазами – это отечественный легковой автопром, который таможенные пошлины не спасли.



Да и во всем мире сценарий развития (гибели) автомобильной промышленности одинаков. Те, кто всеми правдами и неправдами держатся за устаревшие технологии оказываются, в конце концов, на обочине. Нам следует понимать, что без новых технологий в современных условиях производителям не выжить, какие бы красивые постановления в поддержку отечественного автопрома правительство не принимало. Производителей наиболее перспективного и современного продукта и технологий в мире не так и много. Поэтому монстры мирового автопрома идут на кооперацию и создают совместно и двигатели, и трансмиссию – наиболее сложные и дорогостоящие компоненты автомобиля. Надо сотрудничать с ними, потому что если не договоримся сейчас, то завтра они «без стука влезут в дверь». Тогда говорить будет поздно.

Реалии уже заставили многих производителей закупать автокомпоненты за рубежом, так как своего современного и приличного уже нет. Это касается электрики, тормозных систем, рулевого управления, частично трансмиссии и двигателя. Следующим шагом должно стать производство узлов и агрегатов или по лицензии, или на совместных предприятиях внутри страны. КамАЗ уже создал производство «коробок» ZF у себя. Но немецких партнеров не устраивает качество ме-

Производство грузовиков в России и СНГ (по данным АСМ-холдинга)

Грузовые автомобили и шасси	2004 г.	2003 г.	% к 2003 г.
АМО ЗИЛ, Москва	12867	13061	-1,5
АО ГАЗ, Нижний Новгород	117228	108319	+8,2
АО КамАЗ, Набережные челны	29243	24066	+20,7
АО УралАЗ, Миасс	6826	5994	+13,9
СП Iveco-УралАЗ, Миасс	67	93	-23
АО УАЗ, Ульяновск	18544	22596	-17,9
АО УамЗ, Новоуральск	395	103	+280
АО Вазинтерсервис, Тольяти	3020	3253	-7,2
АО Ижмаш-авто, Ижевск	13810	15719	-12,1
ХК АвтоКрАЗ, Кременчуг	2034	848	+139,9
РУП МАЗ, Минск	19713	16856	+16,9
КИА-Автотор, Калининград	123	813	-84,9

талла, резинотехнических изделий и металлопроката российского производства. Оказалось, что немецкие детали, привезенные оттуда, дешевле, а главное, качественнее отечественных. Поэтому развитие современных автокомпонентов внутри страны должно стимулировать и техническое перевооружение сопутствующих отраслей экономики. Тот же КамАЗ совместно с американцами работает над производством рядного двигателя для грузовиков, отвечающего стандартам Евро-3. Но отсутствие внятной даты введения в стране этих экологических норм тормозит проект. Питерские производители «лучших в мире грузовиков» (В.И. Матвиенко) «Глорос» планирут наладить у себя лицензионных мостов и «коробок».

Понятно, что если цены на отечественные грузовики будут расти такими темпами, то через несколько лет они сравняются в цене с бюджетными Scania и Volvo. Поняв это, европейцы уже начали строить сборочные предприятия грузовиков и автобусов. Если несколько лет назад разница в цене между импортным и отечественным грузовиком была четырехкратной, то сегодня лишь 2-2,5-кратная.

Открытым остается вопрос, имеет ли смысл покупать полностью лицензию на снятый где-нибудь в Германии с производства грузовик и выпускать его у нас. По этому пути идут многие страны, но, как правило, не имевшие ранее автомобильную промышленность. У нас пока это не пройдет из-за, как уже говорилось, инертности экономики, монополизации, отсутствия производства современных автокомпонентов. Как только будут предпосылки, то и сами мировые производители готовы будут перенести производство к нам, но это мало вероятно. Оптимальный вариант сегодня – собирать грузовики, используя внутренние комплектующие, произведенные внутри страны, на низкую технологию которых можно временно закрыть глаза, так и высокотехнологичные импортные узлы и агрегаты двигателя и трансмиссии (МАЗ-MAN, «Глорос», Тонар). Последующее развитие (блажен тот, кто верует) современного производства комплектующих в стране приведет к дальнейшему замещению импортной составляющей в конечном изделие. Это позволит без особых эксцессов модернизировать производство и начать производить более-менее современные машины.

Осталось за малым – создать благоприятные экономические условия, чем новорусское правительство и занимается последние пятнадцать лет. Сколько осталось ждать, не знает никто.

ПОСТАВКИ НОВЫХ И ПОДЕРЖАННЫХ ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВИКОВ ПОЛНОЙ МАССОЙ >16 Т. В РОССИЮ В 2004 Г., шт.

Марка	Подержанные	Новые	Всего
Volvo	2709	660	3369
Scania	1585	1114	2699
MAN	2260	294	2554
IVECO	1376	496	1872
Mercedes-Benz	1350	509	1859
International	1409	-	1409
Renault	1086	99	1185
Freightliner	1110	15	1125
DAF	878	39	917
Tatra	59	140	199
Kenworth	17	16	33
Другие	803	64	867
Итого	14642	3446	18088

www.autotruck-press.ru

Кухарский Сергей



Подводим итоги: сколько стоит европейский грузовик

Уважаемые читатели! С начала прошлого года мы опубликовали серию статей, в которых рассматривали цены на подержанные грузовые автомобили семи известнейших европейских производителей: MAN, Volvo, Mercedes-Benz, Scania, Iveco, DAF и Renault. Сегодня мы попробуем подвести итоги нашего обзора, высчитав процент уменьшения цены на тот или иной грузовик в зависимости от его марки и года эксплуатации.

Для начала обратим внимание на некоторые особенности проведенного обзора.

Грузовой автомобильной технике, о которой шла речь в обзоре, было, как правило, от трех до семи лет. То, что техника старше семи лет в обзоре не фигурировала, объясняется тем, что 14 февраля 2004 года Правительство РФ приняло постановление, согласно которому ставки ввозных таможенных пошлин на грузовики старше семи лет стали равны 1 евро за каждый см³ объема двигателя данного грузовика. Таким образом, принятое постановление ставит крест на ввоз в Россию грузовиков старше семи лет по причине значительного удорожания последних.

Далее следует объяснить причину того, что самая «молодая» техника в обзоре, как правило, трехлетняя, а не моложе. Ведь если поискать, например, одно- или двухлетний подержанный тягач в иностранных поисковых системах, то вполне можно найти несколько оных. Но здесь дело обстоит следующим образом. Найденные одно- или двухлетки – это, скорее всего, автомобили, которые в свое время были проданы какой-либо транспортной компании в лизинг (или в кредит). А у той по какой-либо причине начались финансовые проблемы, и эта компания не смогла расплатиться по лизингу. Машину эту, естественно, у транспортника забирают, и она переходит на вторичный рынок. За время своей работы на первого хозяина эта машина «накручивала» на одометр порядка 120 000 км в год, что для европейских транспортников вполне характерно. Поэтому цена на эту машину будет существенно ниже, чем на такую же новую, и вполне имеет смысл ее приобрести – конечно же, если позволяет финансовое положение.

Меньше всего в цене относительно своей первоначальной стоимости теряют тягачи Renault, больше всего - Iveco

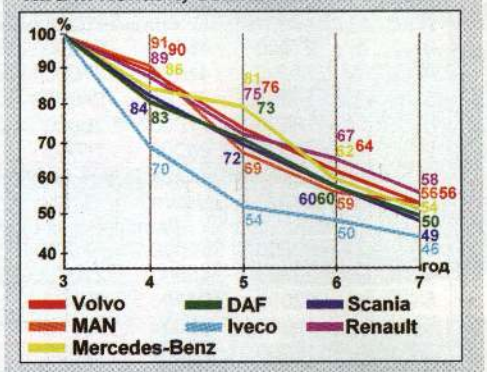


Диаграмма уменьшения цен (в %) на седельные тягачи в Германии

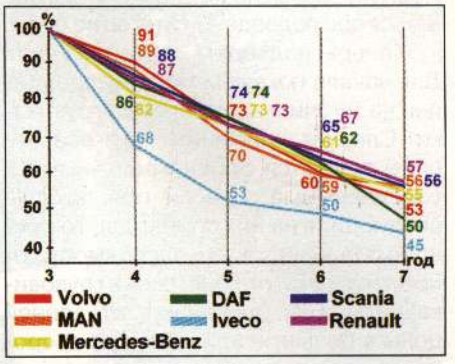


Диаграмма уменьшения цен (в %) на седельные тягачи в Голландии

Что касается строительной техники, то это довольно специфичная продукция, предложение которой на вторичном рынке довольно мало. А та, что имеется, как правило, старше 6 – 7 лет. Это объясняется тем, что техника эта дорогостоящая и сроки по лизингу на нее соответственно будут подольше. А значит, смена владельца такой техники при нормальном раскладе будет минимум раз в пять лет, что говорит о том, что наиболее «молодая» строительная техника, которую может приобрести российский клиент на вторичном рынке – это пятилетняя (повторим, что это – минимальный возраст). Основная масса миксеров и самосвалов приходит на вторичный рынок после 6 – 7 лет – российскому транспортнику ввоз этой техники на родину заказан из-за драконовских таможенных платежей. Конечно, здесь также бывают случаи, что клиент не расплачивается по лизингу и машина приходит на вторичный рынок – вот такую технику имеет смысл приобретать.



Но дело в том, что большинство строительных компаний могут себе позволить покупать новую технику, поскольку строительство – дело прибыльное. И, кстати говоря, основной объем продаж в представительствах и дилерах новой техники «большой семерки» приходится именно на строительную технику, а также на «малобюджетные» варианты седельников. Поэтому подводить итоги по ценам на «бэушную» строительную технику в принципе не имеет смысла, да и информации по ним маловато – все цены, которые можно было найти, мы старались свести в таблицу нашего обзора (см. журнал «Автотрак», №1 – 6,2004 и №1, 2005).

Если же говорить о новых «седельниках» и развозных грузовиках, то покупателями такой техники являются, как правило, крупные компании-перевозчики. «Частник» на это не решится, т.к. техника дорогая и нет гарантии, что она себя оправдает. Кроме того, цены новых грузовых автомобилей усреднить практически нереально, т.к. при заказе клиент четко формирует свои требования к новой машине, а продавец, в свою очередь, готов предложить

Меньше всего в цене относительно своей первоначальной стоимости теряют развозные грузовики Renault, больше всего - DAF

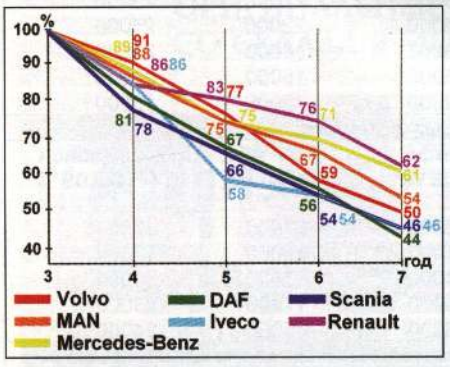


Диаграмма уменьшения цен (в %) на развозные грузовики в Германи

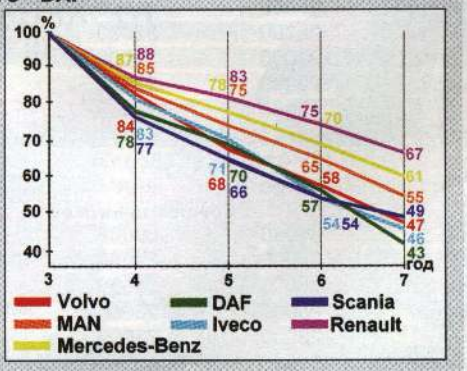


Диаграмма уменьшения цен (в %) на развозные грузовики в Голландии

www.autotruck-press.ru

большое количество различных опций. Поэтому цены новой техники учитываться при подведении итогов не будут.

Теперь подведем итоги обзора. Для начала покажем таблицу средних цен на тягачи и на развозные грузовики. Следует напомнить, что все эти цены являются ориентировочными и усредненными, и если при покупке автомобиля на них опираться, то нужно иметь в виду, что в зависимости от пробега и общего состояния грузовика возможны отклонения от данной цены в большую или меньшую сторону на несколько тысяч евро.

Все тягачи, данные в таблице, имеют колесную формулу 4x2. Мощность двигателя мы постарались взять такую, чтобы у всех машин она была примерно одинаковой, порядка 400 – 430 «лошадей». Цены на MAN являются самыми низкими среди «одноклассников». Дело в том, что обзор цен на технику этой марки проводился в самом конце 2003 года, когда на вторичном рынке MAN серии TGA практически не было, и в принципе в таблице указаны цены на серию F2000.



Однако данный факт практически не повлияет на итоговый расчет процента уменьшения цены грузовика в зависимости от продолжительности его эксплуатации. В этом расчете мы взяли цену трехлетнего грузовика за рубежом (в Голландии и в Германии) как 100%-ную и далее проследим, насколько же она снизится за последующие четыре года эксплуатации в зависимости от фирмы – производителя данной машины. То, что у нас в итоге получилось, вы можете посмотреть на диаграммах. Что касается уменьшения цены на грузовик в нашей стране, то здесь процентные показатели будут существенно снижены по причине более тяжелых по сравнению с Европой условий эксплуатации. Кроме того, среднегодовой пробег европейских грузовиков у нас, конечно же, меньше, чем в самой Европе, максимум тысяч сто в год. Да и то это у разных перевозчиков по-разному. Поэтому проследить за уменьшением цены на европейский грузовик в России – задача не из легких, т.к. в данной ситуации свести все машины «под одну гребенку» вообще практически невозможно – все покажут только реальные условия эксплуатации грузового автомобиля.

Седельные тягачи с двигателями мощностью 400-430 л.с. в Голландии

Марка	MAN	Volvo	MB	Scania	Iveco	DAF	Renault
Г. э.*	Средняя цена (в евро)						
3	27000	45000	33000	34000	38000	42000	30000
4	24000	41000	27000	30000	26000	36000	26000
5	19000	33000	24000	25000	20000	31000	22000
6	16000	27000	20000	22000	19000	26000	20000
7	15000	24000	18000	19000	17000	21000	17000

Седельные тягачи с двигателями мощностью 400-430 л.с. в Германии

Марка	MAN	Volvo	MB	Scania	Iveco	DAF	Renault
Г. э.*	Средняя цена (в евро)						
3	32000	50000	37000	43000	46000	48000	36000
4	29000	45000	32000	36000	32000	40000	32000
5	22000	38000	30000	31000	25000	35000	27000
6	19000	32000	23000	26000	23000	29000	24000
7	18000	28000	20000	21000	21000	24000	21000

Седельные тягачи с двигателями мощностью 400-430 л.с. в России

Марка	MAN	Volvo	MB	Scania	Iveco	DAF	Renault
Г. э.*	Средняя цена (в евро)						
3	43000	55000	47000	54000	52000	53000	45000
4	34000	47000	41000	46000	37000	45000	38000
5	26000	41000	37000	39000	30000	37000	33000
6	24000	36000	30000	34000	27000	31000	30000
7	22000	30000	26000	30000	24000	27000	26000

** Г. э. - год эксплуатации машины: 3 - третий; 4 - четвертый и т.д.*

Развозные грузовики с двигателями мощностью 120-230 л.с. в Голландии

Марка машины	MAN 8.153	Volvo FL612	MB 815 Atego	Scania P94**	Iveco 120E18*	DAF 45 (150 л.с.)	Renault 180.09*
Г. э.***	Средняя цена (в евро)						
3	20000	19000	23000	35000	24000	23000	24000
4	17000	16000	20000	27000	20000	18000	21000
5	15000	13000	18000	23000	17000	16000	20000
6	13000	11000	16000	19000	13000	13000	18000
7	11000	9000	14000	17000	11000	10000	16000

Развозные грузовики с двигателями мощностью 120-230 л.с. в Германии

Марка машины	MAN 8.153	Volvo FL612	MB 815 Atego	Scania P94**	Iveco 120E18*	DAF 45 (150 л.с.)	Renault 180.09*
Г. э.***	Средняя цена (в евро)						
3	24000	22000	28000	41000	28000	27000	29000
4	21000	20000	25000	32000	24000	22000	25000
5	18000	17000	21000	27000	19000	18000	24000
6	16000	13000	20000	22000	15000	15000	22000
7	13000	11000	17000	19000	13000	12000	18000

Развозные грузовики с двигателями мощностью 120-230 л.с. в России

Марка машины	MAN 8.153	Volvo FL612	MB 815 Atego	Scania P94**	Iveco 120E18*	DAF 45 (150 л.с.)	Renault 180.09*
Г. э.***	Средняя цена (в евро)						
3	30000	28000	35000	50000	36000	31000	35000
4	27000	25000	32000	39000	31000	25000	32000
5	23000	21000	28000	33000	24000	21000	30000
6	21000	18000	25000	28000	19000	17000	28000
7	17000	14000	22000	23000	16000	15000	24000

** - здесь: Volvo с двигателем мощностью 120 л.с.; Iveco - семейства EuroCargo; Renault - семейства Midlum (более ранние модели - семейства Midliner).*
*** - Scania не производит грузовики с полной массой <18 т. P94 - самый «маленький» грузовик в гамме. Полная масса - 18 т; мощность двигателя 230 л.с.*
**** Г. э. - год эксплуатации машины: 3 - третий; 4 - четвертый и т.д.*



Седельный тягач
для региональных перевозок
MAN TGA 18.360 4x2 BLS
Цена со склада в Москве: 57.200 Евро + НДС
Лизинговые условия: Аванс 15%.
Срок лизинга 4 года.
Ежемесячный платеж 1.338,41 Евро
Налог на имущество включен

Седельный тягач
для международных перевозок
MAN TGA 18.410 4x2 BLS
Цена со склада в Москве: 67.500 Евро + НДС
Лизинговые условия: Аванс 10%.
Срок лизинга 5 лет.
Ежемесячный платеж 1.403,73 Евро
Налог на имущество включен

Седельный тягач
для международных перевозок
MAN TGA 18.430 4x2 BLS EXCLUSIV «5 Star»
Цена со склада в Москве: 84.500 Евро + НДС
Лизинговые условия: Аванс 10%.
Срок лизинга 5 лет.
Ежемесячный платеж 1.756,59 Евро
Налог на имущество включен

ООО «МАН Автомобили Россия»
125476 Москва
ул. Василия Петушкова, д. 3
Тел.: (095) 258-39-45/46/78
Факс.: (095) 258-39-77
www.man-mn.ru
e-mail: info@ru.man-mn.com

MAN | Finance
MANFIN@ru.man-mn.com

ООО «МАН Автомобили Россия» ищет партнеров по сервису в следующих городах:
Волгоград, Ставрополь, Саратов, В. Новгород, Астрахань, Ярославль, Пермь

ВМЕСТЕ ДЛЯ РОССИИ **DAF**
www.vh-daf.ru
тел. **(095) 9265530, 9265531** факс **(095) 9265531** e-mail: **sales@vh-daf.ru**
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ИМПОРТЕР DAF В РОССИИ

ФИНАНСИРОВАНИЕ НОВОЙ И БЫВШЕЙ В ЭКСПЛУАТАЦИИ ТЕХНИКИ

ПОДЕРЖАННЫЕ ТЯГАЧИ И ПОЛУПРИЦЕПЫ СО СТОЯНКИ В МОСКВЕ

ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ СО СКЛАДА В МОСКВЕ



РЕГИОНАЛЬНЫЙ СКЛАД ЗАПЧАСТЕЙ ❖ (095) 542-1219 ❖ оптовые закупки: opt@vh-daf.ru
СЕРВИС ЦЕНТРЫ ❖ МОСКВА "ДАФ Сервис Москва": (095) 980-9128 ❖ МОСКВА ЗАО "Интертранссервис": (095) 439-8750 ❖
❖ С.-ПЕТЕРБУРГ ГУП "ТрансПетербург": (812) 370-1510 ❖ САРАТОВ СП "Дуэт ТА": (8452) 458-525 ❖ Н.НОВГОРОД ООО"ЕвроТракСервис": (8312) 530-964



Дмитрий Жигульский
Фото автора

ВИС-2345 первые впечатления

Легкие развозные фургоны часто становятся незаменимыми развозными лошадками для небольших фирм, занимающихся не только грузовыми перевозками. Вот и мы с большим удовольствием приобрели фургон ВИС-2345, сделанный фирмой «ВАЗинтерсервис» для перевозки печатной продукции и выставочного скарба.



Зеркала заднего вида оригинальны и удобны

Из отечественной продукции на рынке присутствует и ИЖ-2717 по имени «Ода-Версия», но так расположились звезды, что у нас оказался тольяттинский продукт, хотя «Ода» и дешевле. Из импортных на российском рынке можно приобрести фургончики различных европейских производителей. Это, в основном, машины французских и немецких фирм ценой в два – три раза дороже отечественного продукта, но качеством и комфортом существенно лучшим, и забирал я машину непосредственно от производителя, поэтому перед новым 2005 г и отправился в Тольятти. За полдня оформляем все документы, страховки и в ночь трогаюсь в направление Москвы.

ВИС-2345 выпускается уже несколько лет, машина знакома многим и популярна. Если коротко и примитивно о конструкции: к передней половинке «пятерки» приварили раму и установили на ней кузов с пластиковой надстройкой. Так получился развозной фургон грузоподъемностью около 650 кг. На «пятерке» я проехал не одну тысячу километров, поэтому в кабине ВИСа ничего необычного и незнакомого не нашел, кроме запасного колеса за пассажирским сидением. А так, все те же неудобные сидения, после которых больная спина еще долго не может прийти в себя, удобные для своего времени подрулевые переключатели, шумный, но эффективный вентилятор печки и знаменитые ВАЗовские клавиши включателей, от которых еще 20 лет назад тащился весь Союз.

Резина на новой машине стоит летняя, и меня сразу предупреждают, что заднюю ось на скользкой дороге срывает моментально при нажатии на педаль «газа». Киваю головой – сейчас и проверим. Выезжаю со стоянки и разгоняюсь. После четвертой пере-





Фургон вполне удобен, но герметичность вызывает нарекания

дачи пытаюсь переключиться на пятую, но с удивлением обнаруживаю, что ее и нет. Я-то думал, что 4-х ступенчатые «коробки» уже не устанавливают на новые машины, а здесь такое разочарование.

Федеральная трасса вся покрыта льдом, поэтому машины едут медленно. При первой возможности начинаю обгонять. Переключаюсь на пониженную, перестраиваюсь влево и газ в пол. Вместо ускорения машина начинает вилять задом не хуже женщины с хорошими формами. Разгруженная задняя ось пустой машины на продольных полуэллиптических рессорах теряет сцепление с дорогой раньше, чем этого ожидаешь, поэтому на ВИСе надо осторожно работать «газом» на скользкой дороге, даже если стоит шипованная резина, в чем мы в дальнейшем и убедились в процессе эксплуатации. Кроме того, избыточный занос задней оси происходит и на сухом асфальте в поворотах, в которых обычная «пятерка» проходит, что называется, без «дураков». Этим сейчас я иногда и пользуюсь, срывая с визгом заднюю ось в юз «газом» в крутых поворотах на глазах у изумленных владельцев иномарок.



Первая половина машины от «пятерки», вторая половина **– рамная конструкция**

Зато ночью без встречного транспорта я позволил себе оторваться, иногда «метя хвостом» на льду на скорости под 120 км/ч. Кстати, хорошее средство от сна, добавляющее адреналин в кровь, если раньше, конечно, не окажешься в кювете. К утру, периодически ругаясь с гаишниками, я добрался до Москвы.

Через несколько дней еду в «родное» отделение ГАИ ставить машину на учет. Техосмотр инспектор отказался давать, мотивируя это большим люфтом где-то в рулевом управлении, определенном, причем, на глазок. Это на новой машине. «Мент» для меня как красная тряпка для быка, поэтому, подняв скандал и дойдя до начальника, получаю техосмотр.



Рессора полуэллиптическая

На данный момент машина наездила порядка 20 тыс км и проблем с ней практически не было. Следует отметить, что мы сразу заменили масло в двигателе на импортное с вязкостью 10-40, врезали в топливопровод сразу два топливных фильтра, так как с завода двигатели идут без них. ВИС, как правило, эксплуатируется полупустой. Иногда, забирая журналы из типографии, несколько ходок приходится делать с максимальной загрузкой в 650 кг. Тогда и понимаешь, что мощности двигателя в 70 л.с. не хватает для уверенной езды, да и карбюраторный впрыск давно уже устарел. Расход топлива неприятно удивил: по трассе почти 12 л на 100 км, но на скорости 100-120 км/ч, а по городу и все 14 л. Регулировкой карбюратора и зажигания новой машины мы не занимались.

Машина шумная – больше 100 км/ч ехать уже не хочется, так как рев



двигателя и трансмиссии давит на уши и перекрывает радиоприемник. А пятой-то передачи ох как не хватает. Рулевое управление раздражает. Во-первых, радиус поворота из-за длинной базы стал как у грузовика, а во-вторых, оно явно рассчитано на сильных людей – зарядка с утра и на весь день обеспечена. А так как на нашем ВИСе частенько ездит и дама, то иногда мне ее становится жалко, но это единственный момент, когда я жалею женщин.

Кузов у нашего «ишачка» удобный. Отсутствие колесных арок и откидывающийся задний борт позволяют разместить европоддон поперек. Погрузочная высота составляет почти 800 мм, но это плата за ровный пол. Лично я предпочитаю последнее колесным аркам. Проблема нашего



Крышке бензобака не хватает цепочки

www.autotruck-press.ru





Запасное колесо за пассажирским сидением



Два топливных фильтра



Глушитель оригинальной конструкции



фургона – неплотная герметичность задней двери. На скорости в сырую погоду через плохие уплотнители дождевую пыль затягивает внутрь как пылесосом. Таким образом мы уже испортили сотню журналов, поэтому возим в фургоне коробки, куда и складываем груз.

Подытоживая первое знакомство, хочу заметить: машина по компоновке удачная, но 25-летняя «пятерочная» база настолько устарела, что долго ездить на ней не хочется. А если и ездить, то не за такие деньги – почти 6500$. В обязательном порядке на ВИСе я бы установил гидроусилитель руля и 5-ступечатую КПП, желательно другие сидения и впрыск двигателя. А о качестве и надежности машины в расскажем в следующих сюжетах.



Слабенький двигатель от «пятерки»

Размеры, мм:	
Длина	**4380**
Ширина	**1650**
Высота	**1600**
Радиус поворота, м	**13**
Снаряженная масса, кг	**1040**
Полная масса, кг	**1690**
Максимальная скорость, км/ч	**120**
Двигатель:	
Рабочий объем, см³	**1451**
Степень сжатия	**8,5**
Мощность, л.с.	**71**
при об/мин	**5600**
Крутящий момент, Нм	**110**
при об/мин	**3400**

Мой водительский стаж около 10 лет. Управлять, в основном, приходилось легковыми автомобилями, как отечественными, так и иностранными. Всего несколько раз пробовала свои силы на вождении грузовиков. Надо отметить, что, несмотря на приличный стаж и большое количество времени, которое по долгу службы приходится проводить за рулем, у меня есть врожденные (а может сцепленные с полом) проблемы с глазомером и право-левосторонней ориентацией. Это значит, что паркуюсь в середине тротуара, когда мне кажется, что «наступаю» на бордюр, стараюсь не «впихиваться» в тесные стояночные места, а также крайне не люблю двигаться на задней передаче, т.к. упорно не могу сообразить, куда все-таки вращать руль, чтобы оказаться, где нужно.



Золотова Лариса
и «сотоварки»

И тут в моей водительской биографии появился ВИС-2345. Первый шок вызвало то обстоятельство, что зеркала заднего вида не было (на классике пользуюсь, в основном, им, почти не глядя в боковые). Не утешали даже большие «Газелевские» боковые зеркала. Первые два дня разворачивалась, как последний «чайник». Потом редакционные «умельцы» приклеили маленькие «панорамные» зеркальца. Стало не столько легче, сколько не так страшно. Но и «зайца можно научить курить»! Недельки через две я уже нашла свои методы, хотя не знаю, насколько они приняты: учитывая большую «слепую» зону, включаю «поворотник» чуть раньше начала маневра, чтобы все успели увидеть и отреагировать. Прежде чем запарковаться, думаю, как я буду потом оттуда «выпарковываться». При движении задним ходом подаю звуковой сигнал и т.д. Сейчас практически не напрягаюсь, когда пересаживаюсь с праворульной «Тойоты» на ВИС.

Следующим впечатлением, уже приятным, было то, что машина стоит выше «классики», что придает уверенности и основательности: хоть маленький, но грузовик. Порадовало, что выше и проходимость: ни разу за зиму не буксовала в сугробах. Машина легко выгребает из снежной каши и перелазит колдобины. Единственный минус - при преодолении препятствий типа «лежащий полицейский», необходимо сбрасывать скорость практически до нуля, иначе кузов издает ужасающий грохот, особенно, если нет груза. Чуть больше радиус поворота, что также приходится учитывать при разворотах. На настоящий момент автомобиль прошел 20 000 км. Поломок пока не было, двигатель работает на редкость бесшумно, радиатор в пробках по жаре не кипит, электрика исправна (В ВАЗе 2105 на таком же пробеге уже не работала половина датчиков, ламп и прикуриватель). Особых расходов машина пока не требует. Общее впечатление, что качество сборки лучше, чем у конвейерной классики: как-то она вся по-сбитее, по-добротнее. Стараюсь обращать внимание на давление в шинах, особенно, если собираюсь загрузиться. При загрузке не рискую, стараюсь, чтобы вес не превышал допустимых 600-650 кг. Может быть, можно было бы нагрузить и больше, но жалею «ходовую». При наличии груза сразу меняется характер торможения, конечно, не в лучшую сторону. Ну, сильно не летаем. Был случай, когда под максимальной загрузкой при скорости 100 км в час на плавном повороте «стащило» на соседнюю полосу, хорошо никого не было справа. Больше я так не экспериментировала.

Материал кузова пока с честью проходит испытание московской солью, песком и снегом. Правда, в сильный ливень вода проникает через дверь фургона. Пришлось купить дополнительные резиновые прокладки. Сильно не хватает освещения в багажном отсеке: зимой темнеет рано, и если приходится что-нибудь выгружать, нужен фонарик. Задний бортик легко и удобно откидывается, защелки подвластны даже нежным женским рукам. Правда, после закрывания задней дверки, приходится постукивать ее кулаком, чтобы плотно закрылась. Грузовой отсек просторный, легко можно забросить шкаф, и не один.

Расход бензина чуть выше, чем у легковых «Жигулей»- от 11 до 13 л на 100 км по трассе. Правда датчик уровня ведет себя несколько странно: долго стоит на одной черте, а потом сразу почти без перехода панически загорается лампочка. Видимо, это связано с особой формой бензобака.

Радует, что ГАИ не особенно «нападает» на ВИС, может быть, правда, помогает наклейка журнала «АВТОТРАК». За полгода накладные на груз потребовали только один раз (тьфу, тьфу, тьфу). В Москве - заезжай куда хочешь, хоть вокруг Кремля катайся, никто никакого протеста не выражает. Коллеги-водители ВИС уважают: мы с ним сходим «за своих» и среди легковых автомобилей и в компании грузовиков.

На дальняк я на ВИСе не поехала бы: кресло не откинешь, не отдохнешь, да и пружинить на рессорах 1000 км не очень приятно. Однако для доставки в однодневных поездках машина идеальна. Главных недостатков два: нельзя посадить третьего человека в салон, и трудно отбиваться от родственников и знакомых с просьбами «забросить» мебель, рассаду, доски, картошку и другое нужное на дачу.

www.autotruck-press.ru

Metro для городских «извозчиков»

Последние модели шин для пассажирского транспорта – не такая уж частая вещь на российском рынке. Обычно презентация нового продукта проходит сначала в Западной Европе и Северной Америке и только потом в России. На этот раз ООО «Гудиер Раша» оперативно представила в нашей стране обновленный спектр грузовой резины для ведущих и управляемых осей коммерческих машин. Особое место в нем занимает семейство шин Metro для муниципального транспорта.

В частности, модель Metro MCS для рулевой оси городских автобусов получила чрезвычайно износостойкий состав резины протектора. Его структура выполнена с учетом специфики нагрузок: большого количества разгонов и торможений, а также частого изменения направления движения. В результате испытаний инженеры смогли добиться лучшей износостойкости и повышенной ходимости этих шин.

Еще одна модель, Metro MCD для ведущей оси городских пассажирских машин, выполнена с применением нового поколения резиновой смеси. Благодаря этому и оптимизированному распределению давления ходимость шины повышена на 20%. Кроме того, ее сцепление и торможение на сухом и мокром дорожном покрытии увеличено на 15%.

Въезд в Москву под запретом?

Мэр российской столицы Юрий Лужков подписал постановление о запрете въезда в Москву с 1 июля 2005 года международных и междугородних автобусов без разрешения Департамента связи и транспорта столицы. Отдельным пунктом оговорено, что они должны соответствовать экологическим нормам Евро-2.

Согласно этому документу перевозчик обязан согласовывать с указанным Департаментом расписание прибытия и отправления автобусов, схему проезда по городу, пункты высадки и посадки пассажиров. При этом маршрут движения должен быть проложен по улицам с достаточной пропускной способностью. Иными словами, если транспортники вздумают прочертить путь через центр Москвы или «пробковые» магистрали, они наверняка получат отказ. Кроме того, отправка пассажиров должна осуществляться только от специальных остановочных пунктов, а не с площадей или обочины дороги.

Департамент связи и транспорта Москвы выдает перевозчикам так называемые разрешения (документы о согласовании права на въезд в столицу) сроком от одного года до пяти лет. По окончании их срока действия понадобится вновь обращаться в муниципалитет за новыми документами.

Чего не сделаешь ради качества

Ровно через год, летом 2006-го, ОАО «Павловский автобус» введет в эксплуатацию новейший окрасочный комплекс Eisenmann. Ранее предполагалось смонтировать и задействовать его до конца 2005 года, но затем планы пришлось скорректировать.

В настоящее время таким импортным оборудованием на предприятии оснащен малый окрасочный комплекс для обработки кузовов городских автобусов среднего и большого класса семейства «Аврора» и ПАЗ-5272 на шасси КамАЗ. Но для завода этого недостаточно, и сейчас на его территории идет монтаж нового оборудования. По расчетам специалистов, на это будет затрачено около 3 млн. долларов США. Мощность комплекса Eisenmann позволит окрашивать до 10 тыс. автобусов в год.

«Московия» – конкурент «пазика»

Нижегородская фирма «Самотлор-НН» продемонстрировала новую модель междугородного автобуса малого класса под названием «Московия». Она выполнена на шасси индийского грузовика Tata и рассчитана на 28 посадочных мест.

При 8-метровой длине кузов автобуса имеет две пассажирские двери и атрибуты перевозчика более высокого класса – чего стоят багажные отсеки, вклеенные панорамные стекла и наружные зеркала заднего вида на кронштейнах, окрашенных в цвет кузова. Салон также соответствует стандартам междугородных перевозок: кресла снабжены высокими спинками, на окнах предусмотрены сдвижные шторы.

Планы компании – наладить серийный выпуск этих машин по цене чуть меньше 30 тысяч долларов.



Единые пошлины для союзного государства

После проведения в Минске Первого белорусско-российского экономического форума возможность унификации ввозных пошлин на грузовые автомобили и автобусы в рамках союзного государства Беларусь — Россия не кажется чем-то абстрактным.

Как сообщило РИА «Новости», в ходе предварительного обсуждения этой проблемы эксперты рассмотрели вопросы создания равных конкурентных условий отечественного и импортного коммерческого автомобильного транспорта на рынках двух стран при осуществлении торговли с третьими странами. Результаты обсуждений будут учтены Комиссией по тарифному и нетарифному регулированию при Совете Министров союзного государства.

Как говорится, скоро сказка сказывается, да не скоро дело делается. Пока закон «Об унификации ставок ввозных пошлин в Республике Беларусь и Российской Федерации на грузовые автомобили и автобусы» не принят, нынешний статус-кво сохранится.

План Scania – закрепить успех

Если сам себя не похвалишь – никто тебя не похвалит. Эта поговорка невольно приходит на ум, когда знакомишься с отчетом Scania за 2004 год. Однако на то у компании есть серьезные основания: 2004 год стал самым благо-приятным за всю 95-летнюю историю производства автобусов этой марки. Впервые прибыль от их реализации практически сравнялась с прибылью от продажи грузовиков.

По словам ответственного за продажи городских и междугородных автобусов Scania Роберта Собоски, в 2004 году компания установила рекорд не только по числу заказов на новую технику, но и по объему продаж. Она сумела реализовать 5519 городских и междугородных лайнеров. Самым крупным рынком из всех стран Центральной и Восточной Европы по продажам пассажирских машин Scania стала Россия. Объем продаж в нашей стране вырос на 25% и достиг 270 единиц.

В 2005 году Scania намерена закрепить достигнутые рубежи. Поводом для такого оптимизма служит тот факт, что трехлетний процесс интеграции деловой активности в сфере производства автобусов и грузовиков наконец-то завершен.

Пассажирский «Валдай»: возможны варианты

В рамках выставки коммерческого транспорта на территории комплекса «Крокус Экспо» (г. Красногорск Московской обл.) состоялся премьерный показ ПАЗ-32XX и КАВЗ-32XX – автобусов на шасси «трехтонки» ГАЗ-3310 «Валдай». Буквы «X» означают, что заводской индекс окончательно еще не закреплен – машины созданы в I квартале этого года.

Салон ПАЗ-32XX рассчитан на 23 посадочных места при общей вместимости 37 человек. Внутренняя высота составляет 1,98 м, так что стоять можно в полный рост, не сгибаясь. Автобус комплектуется 90-сильным дизелем Д-245.7 Евро-1 Минского моторного завода, обеспечивающим контрольный расход топлива 15 л/100 км при скорости 60 км/ч. Вторая премьера – КАВЗ-32XX, оснащена таким же двигателем и практически такой же вместимостью – 24 сидячих места при 34 общих.

Обе версии пассажирского «Валдая» предназначены для эксплуатации в городской черте и ближнем пригороде. До конца первого полугодия созданы еще два опытных образца таких машин. КАВЗ-32XX получил обновленный кузов и маски для большей привлекательности и соответствия требованиям современных городских перевозок. ПАЗ-32XX также был доработан.



Очередной камень в огород «Газелей»

Самая массовая модель Горьковского автозавода, занятая в пассажирских перевозках, вновь попала под огонь критики. На этот раз на очень высоком официальном уровне. Минтранс России и МВД намерены наложить запрет на переоборудование грузовых фургонов «Газель» в микроавтобусы. Об этом в своем выступлении заявил министр транспорта страны Игорь Левитин.

По его мнению, такие машины представляют наибольшую угрозу пассажирам и не отвечают современным требованиям перевозок и жестким нормам безопасности. Министр предложил заводчанам усилить каркас автомобиля и сделать более высоким потолок. Он также высказался за ограничение использования «Газелей» на междугородных линиях и пригородных перевозках в пределах одного региона. Причина – в отсутствии специального отделения для размещения багажа.

Заводчане тут же отреагировали на критику. В частности, главный конструктор ГАЗа Владимир Четвериков сказал, что причина тяжести последствий ДТП с участием «газелей» не в слабости их конструкции, а в плохой подготовке водителей. Что же касается наличия багажного отделения, то на создание такой модели может уйти полтора-два года. При этом стоимость машин поднимется на 1,5 - 2 тыс. долларов.

Похоже, спасти пассажирскую «Газель» теперь может только выпуск новой модернизированной версии, работа над которой уже идет.

Даешь спальные лайнеры!

Рынок пассажирских перевозок в России не только растет, но и совершенствуется. По словам генерального директора компании «Балтийские линии» Томаса Штукина, в скором времени на нем появятся и новые виды транспортных средств. Один из них – спальные автобусы.

Такие лайнеры нашли применение на дальних международных рейсах, а наиболее широкое распространение получили в полуторамиллиардном Китае. Число мест в гостинице на колесах меньше, чем в обычных туристических автобусах, зато уровень комфорта в них выше. Кресла, как правило, располагаются в три ряда (это наиболее рациональная компоновка): по одному вдоль окон слева и справа, плюс в центре салона. Как и в поездах дальнего следования, предусмотрены верхние полки. Однако мягкие «топчаны» не позволяют занять строго горизонтальное положение, обеспечивая лишь более сильный наклон регулируемой спинки. В целях безопасности каждое место снабжено привязным ремнем, а чтобы отдыху путешественников не мешал свет фар встречного транспорта, по бортам сделаны плотные ночные шторы.

В настоящее время русские бизнесмены изучают спрос отечественных транспортников на спальные автобусы. И первыми заказчиками таких лайнеров, скорее всего, станут международные перевозчики. В частности, интерес к «спальникам» был проявлен во время прошедшей выставки коммерческого транспорта в Москве. Деловые переговоры руководства ООО «Сторк», представляющего марку Yutong в нашей стране, с генеральным директором одной из компаний пока не завершились подписанием контракта, но, как говорится, лед тронулся.



WWW.AUTOTRUCK-PRESS.RU

Автобусы TemSA на дорогах России

Апрель 2005 года ознаменовался приятным событием для Группы компаний «Коста» – официального дилера автобусного завода TemSA: в Россию поставлены первые автобусы!

Компания TemSA была основана в 1968 году, с 1984 года открыто производство автобусов. На данный момент завод ведущий по объему производства автобусов в Турции и производит туристические автобусы с использованием комплектующих известных европейских производителей, в том числе MAN и ZF. Модельный ряд насчитывает три семейства автобусов: Opalin, Safari и Diamond. Особенно заслуживает внимания флагман модельного ряда – Diamond. Он разработан под руководством Боба Ли, бывшего генерального директора завода Neoplan, и вобрал в себя все самые последние технические новшества. Diamond выпускается в двух модификациях длиной 13 м и 14 м, оснащается шестицилиндровым дизельным двигателем MAN мощностью 460 л.с. Максимальное количество мест – 63.

Первооткрывателями российских дорог выступили среднеразмерные туристические автобусы Temsa Opalin 9, длиной 9 м, оснащенные современными дизельными двигателями с выполнением экологических норм евро-3 надежными немецкими агрегатами MAN и ZF и, что самое главное, «российским пакетом», позволяющим эксплуатировать автобусы в суровых российских условиях с максимальным комфортом для водителя и пассажиров. Стоит отметить, что при участии Группы компаний «Коста» разработано несколько вариантов «российского пакета», отличающихся степенью приспособленности автобуса к эксплуатации при низких температурах и неблагоприятных дорожных условиях.

Автобусы приобрела туристическая компания «Дэдди». При изготовлении автобусов были учтены все пожелания заказчика, в том числе автобусы были окрашены эмалью «металлик» с нанесением фирменного логотипа, оснащены LCD — мониторами, сиденьями повышенной комфортности, туалетом.

Также на заводе изготовлены и ожидают отправки в Россию автобусы для крупнейших российских предприятий, в том числе ОАО «Газпром». В их число входят и полноразмерные туристические автобусы TemSA Safari, отлично зарекомендовавшие себя на дорогах Европы. Семейство Safari насчитывает три модификации, отличающиеся длиной: 10 м, 12 м или 13 м. На автобусах данного семейства применяется шестицилиндровый дизельный двигатель MAN мощностью 360 л.с. Максимальное количество мест – 63.



MIMS
2005



9-ая Московская Международная Автомобильная Выставка

9th Moscow International Motor Show

24 – 28 августа 2005

24 – 28 August 2005

Выставочный комплекс ЗАО "Экспоцентр" на Красной Пресне, Москва

Exhibition Complex of Expocentr, Krasnaya Presnya, Moscow, Russia

Организаторы / Organisers:

При поддержке / upported by

При содействии / Assisted by:

ITE Group Plc
105 Salusbury Road
London, NW6 6RG, UK
Tel: +44 (0) 20 7956 5177
Fax: +44 (0) 20 7956 5108
Website: www.motorshows-ite.com

ITE LLC
ул. Щепкина 42, Строение 2а
129110 Москва, Россия
Тел: +7 095 935 7350
Факс: +7 095 935 7351
Вэбсайт: www.motorshow.ru

Министерства промышленности и энергетики РФ

Правительства Москвы

ЗАО Экспоцентр

Tourismo «лайт», или

Александр ТРОХАЧЕВ
Фото автора



Как бороться с лишним весом автобуса

Десять лет понадобилось подразделению Mercedes-Benz Omnibusse, чтобы на заводе в Хосдере, под Стамбулом, построить 10 тыс. автобусов модели Tourismo. Осенью прошлого года компания выпустила специальную серию «Edition 10000», которая подарила «туристу» вторую молодость. Юбилейный Tourismo RHD претерпел ряд усовершенствований, в результате чего стал легче и привлекательнее для туроператоров.

Традиции и амбиции

Загадочная страна Турция только, по мнению дремучих обывателей, является родиной шоп-туризма и доступных курортов. Подобно тому, какой прорыв в свое время совершили Япония и Корея и какой в настоящее время совершает Китай, эта страна охвачена национальной идеей достижения светлого будущего. И речь не только о вступлении в Евросоюз. Тихой сапой Турция движется навстречу своему процветанию, в том числе и за счет таких предприятий, на которых собирают автобусы со стилизованной трехлучевой звездой.

Что бы там ни говорили, но факт остается фактом: выпускаемый в Турции Tourismo – самый продаваемый автобус Mercedes-Benz в Европе. За 10 лет работы подразделения Mercedes-Benz Omnibusse на заводе в Хосдере, под Стамбулом, выпущено ни много ни мало 10 тыс. таких пассажирских машин. Желая отметить важный успех, компания разработала и осенью прошлого года запустила в производство лимитированную серию «Edition 10000». Она состоит всего лишь из 70 эксклюзивных машин. Как и обычный Tourismo RHD, юбилейный туристический лайнер создан дочерней структурой DaimlerChrysler, компанией Mercedes-Benz Turk A.S.

Макияж и не только

Отличить Tourismo RHD лимитированной серии от обычного автобуса очень просто: достаточно лишь взглянуть на него со стороны. Туристический лайнер в эксклюзивной версии окрашен в серебристый «металлик», который имитирует полированный алюминий под специальным лаком. Кроме того, на боковинах кузова есть подсказка в виде броской надписи «Edition 10000», а передняя бленда выкрашена в блестящее «тоник-серебро».

На незаурядность лайнера указывают и хромированные диски колес, придающие экстерьеру особый лоск. Наличие элементов отделки экстерьера под «крылатый металл» призвано подчеркнуть элегантность и легкость конструкции в прямом смысле этого слова: автобус юбилейной серии на 500 кг легче серийного аналога. Неспроста между транспортниками он получил неофициальное прозвище «Tourismo Light». По всему видно, что это не прежний автобус в новой раскраске при легком «макияже», а улучшенный продукт. И его главное достоинство – хорошее соотношение цены и качества при оптимальном наборе функций.

Комфортабельный салон тоже неординарен. Глядя на него, создается впечатление, что сделан он по заказу элитного клуба или богатой компании, но уж никак для массовых пассажирских перевозок. И разница между ним и серийным салоном заметна сразу. Именно по интерьеру сразу угадывается необычность «Edition

10000». Например, еще при входе через переднюю дверь в глаза бросается панель приборов с декоративной вставкой под дерево. Тут же виден монитор навигационной системы, DVD-проигрыватель и компактный холодильник для хранения бутербродов и напитков. В любом путешествии каждый из перечисленных элементов лишним не будет. Вдобавок у водителя появилась видеокамера, настроенная на средний вход. Благодаря этому можно контролировать посадку и высадку, а при наличии туалета – знать, закрыта ли в нем дверь.

Однако наиболее значимое изменение в салоне, на мой взгляд, удобные пассажирские кресла. Теперь они получили верхнюю часть в виде монолитного подголовника из кожи. Каждое сиденье оборудовано ремнями безопасности, снабжено подножками и откидными столиками, имеет регулируемую по углу наклона спинку и выдвигаемую в проход подушку. Над креслами расположен современный сервисный блок со светильниками для чтения, соплами вентиляции, кнопкой вызова стюардессы и выключателем громкоговорителя. В общем, к услугам путешествующих – максимально возможный уровень комфорта. И безопасности: автобус сохранил несущий стальной кузов, сваренный в единое целое с верхним каркасом и рамой шасси. Тем самым достигнута высокая прочность конструкции, позволяющая соответствовать строгим допускам норм на опрокидывание ECE R66.



Есть в конструкции помолодевшего Mercedes-Benz Tourismo и новшества, спрятанные от глаз. Например, в моделях выпуска 2005 года прежнее рулевое управление заменено хорошо известным по Mercedes-Benz Travego немецким ZF 8098. С точки зрения шумности и производительности оптимизирована работа бортового кондиционера. Полностью изменен привод компрессора кондиционера, что также дало положительный результат. После перемещения испарителя кондиционера на новое место заметно увеличились багажные полки в задней части салона.

К удовольствию водителей, обновлена «туризмовская» трансмиссия. Теперь в ней используется механическая 6-ступенчатая коробка передач Mercedes-Benz GO 190 с интегрированным ретардером Voith Retarder R115. Наконец, с зимы 2005 года все кузова Tourismo проходят на заводе антикоррозийную обработку методом катафореза с полным погружением в специальную ванну. Применение гальванического лакирования (KTL) сделало автобус надежно и надолго защищенным от «рыжей чумы», повысив тем самым его стоимость при продаже на вторичном рынке. В общем, улучшений и впрямь сделано немало. Но грош была бы им цена, если бы создатели не попотели над решением, пожалуй, самой главной проблемы – существенным «похудением». С этой точки зрения «юбиляр» действительно стал привлекательнее предшественника и получил фору перед конкурентами.

История Mercedes-Benz Turk A.S.

Компания была основана в Турции в 1967 году под названием Otomarsan. Через год здесь началось производство междугородных автобусов Mercedes-Benz O302, а еще спустя два года было положено начало экспорту готовой продукции. За период с 1970 по 2004 г. каждый третий автобус (15 тыс. из 41 тыс., выпущенных на предприятии) был продан за границу. В ноябре 1990 года компания Otomarsan сменила название на Mercedes-Benz Turk A.S. Через четыре года, в 1994-м, завод приступил к сборке модели Tourismo.

Пропавшие полтонны

Главные козыри юбилейной модели на самом деле кроются в оптимизации его собственной массы или, яснее выражаясь, в уменьшении веса. Причем в значительном уменьшении. Настоящий автобус – это не скальная глыба, от которой скульптор может отсечь все лишнее, и не конструктор Lego, где лишние части удаляются на раз-два. Тут приходится экономить на мелочах, стремясь при этом не перейти разумную грань.

За счет чего конструкторы заставили автобус «похудеть»?

За счет установки 400-литрового топливного бака из алюминия взамен 540-литрового стального. И действительно, зачем возить с собой большой запас топлива, если заправки есть на каждом шоссе. А еще за счет целого ряда других мер. Так, в настиле пола багажного отделения использованы алюминиевые пластины, уложенные по принципу сэндвича. Они снижают вес конструкции при сохранении ее прочностных свойств. Ведущая ось HO 6 с передаточным числом 3.077 изготовлена методом формовки вместо прежнего литья. Диски колес стали алюминиевыми, а не стальными, как было раньше. Даже ресивер сжатого воздуха сделан с применением «крылатого металла». Пуд там, пуд здесь – глядишь, и усилия дали ощутимые результаты.

Ради «похудения» в салоне были удалены подлокотники сидений со стороны стеклопакетов – их роль выполняет обрамление окон. Это тоже дало экономию в несколько десятков



www.autotruck-press.ru



килограммов. Исчезли и небольшие емкости для мусора на каждом кресле. Вместо этого дополнительно к контейнеру в середине салона добавлен контейнер около туалетной кабины. Суммарные меры дали оптимизацию веса на 500 кг. Кому и этого покажется мало, может сэкономить путем уменьшения сидений до 44, отказаться от отделки спального места водителя и подножек к пассажирским креслам. Можно выиграть несколько килограммов за счет запчастей и инструментов, уменьшения запасов воды и продуктов питания, дополнительного оборудования. Только стоит ли так усердствовать? Ведь любую идею, как известно, можно довести до абсурда...

Кстати, и обычный Tourismo RHD массой 13750 кг считался среди двухосных «туристов» одним из лучших. А в лимитированной серии он вообще стал едва ли не образцом. Вопрос в том, насколько это помогло транспортникам. А для этого был устроен тест-драйв по дорогам Германии.

Практику никто не отменял

«Похудевший» Tourismo ждал нас прямо в аэропорту Дюссельдорфа. И прямо здесь немецкие специалисты предложили сесть за руль. Иначе это называется с места – в карьер. Впрочем, а что откладывать? Теперь, когда мы подкованы знаниями о новом продукте, самое время оценить его достоинства в деле.

Уточним: автобус заполнен балластом для имитации полной загрузки. На его борту установлена точная измерительная аппаратура, показывающая среднюю скорость и мгновенный расход топлива до тысячных долей включительно. Маршрут для всех участников тест-драйва один и тот же, протяженностью более 100 км. Менее половины его проходит в обнимку с автобаном, а остальная часть петляет хитросплетениями сельских дорог с крутыми подъемами и не менее крутыми спусками. Маршрут закольцован, так что есть прекрасный повод сравнить результаты разных водителей в равных условиях и сопоставить их практически с эталоном – показателями профессиональных драйверов компании EvoBus.



Вскоре узнаем, что до русских журналистов ходовые испытания тестового лайнера проводили наши коллеги в Испании. Но, в отличие от нас, они сами выбирали дороги и отмеряли на них определенные отрезки. У них 2/3 пути пришлось на скоростную трассу и треть – на второстепенные шоссе. При этом средний расход топлива при движении по Мадриду и за городом составил 29,087 л/100 км. Немецкие инструкторы говорят, что для водителей, не имеющих постоянной практики управления автобусом и уж тем более не прошедших курсов обучения экономичному вождению, это очень неплохой результат. Хотя профессионал в тех же условиях показывает расход в диапазоне 26,0–26,5 л/100 км. Заметим: на ровной дороге, позволяющей поддерживать довольно высокую среднюю скорость. Впрочем, у нас своя «свадьба».

Освоившись с расположением органов управления и настройками кресла, первый тест-пилот отправляется в путь. При разгоне на подъеме электронное табло бортового компьютера показывает мгновенный расход топлива в 99,9 л/100 км. Впрочем, и на моем легковом авто электроника нередко пугает такими цифрами. Но едва машина выбирается на равнинный участок, как «аппетит» немецкого мотора резко снижается. Временами дисплей считывающего устройства показывает фантастически низкие данные. Впрочем, радоваться рано – посмотрим, каким будет среднее значение. Ведь блеснуть низким результатом, убрав на несколько секунд ногу с педали газа, мало – нужно суметь оптимизировать расход на всей дистанции.

Сборочный завод в Хосдере

Завод по производству автобусов Mercedes-Benz Tourismo расположен в городе Хосдере, под Стамбулом. На территории более 350 тыс. м² с площадью застройки 70 тыс. м² находится одно из самых современных в Европе предприятий по выпуску пассажирских машин. Полный цикл сборки одного лайнера занимает два с половиной дня, а в будущем он сократится до двух дней. В настоящее время ежедневно из цехов предприятия выезжают 11 автобусов, готовых к отправке потребителю. Производство ведется при 6-дневной рабочей неделе.



Пока движемся по автобану, расход дизельного топлива в разумных пределах. Не рекордно низкий (на Гиннесса не тянет), но вполне приемлемый. Интересно, каким он будет у остальных драйверов? Едва разменяем «большак» на второстепенную дорогу, как аппетит мотора вновь просыпается. Не успеешь разогнаться, а прямая, как стрела Робин Гуда, дорога переходит в гимнастическую ленту из нескольких поворотов. Волей-неволей приходится задействовать ретардер. Разгон на подъеме – и снова вынужденное замедление, поскольку за гребнем – крутой спуск. Инструктор не навязывает своих правил вождения, а только контролирует безопасность управления автобусом. И потому водитель сам определяет, как лучше адаптироваться к конкретным условиям движения.

Возвращаемся на автобан, но улучшить свои показатели сидящему за рулем уже не удастся – попадаем в трафик. Это, конечно, не безнадежная московская пробка, но средняя скорость движения равняется черепашьей, а расход топлива и время прохождения дистанции растут как на дрожжах.

Смена водителя – и все начинается сначала. По ходу выясняется, что вместо 6-й прямой передачи с передаточным числом 1.0 при покупке автобуса можно заказать повышающую с передаточным отношением 0.8–0.9. Что это даст? Увеличение скорости при меньших оборотах двигателя, а соответственно при меньшем расходе топлива. В одном из «карманов» на трассе практикую движение задним ходом в гору. Идеальное выполнение упражнения дается не сразу, поскольку задняя передача включается с «закусыванием», к которому нужно приноровиться. Несмотря на то что автобус стоит на спуске, газовать даже самую малость не надо – достаточно лишь плавно отпустить педаль сцепления при одновременном снятии ноги с педали тормоза. Через пару минут навык отработан до автоматизма, но показатели расхода топлива и времени прохождения дистанции явно не станут лучшими.

Драгоценное время и топливо съедает и маневрирование в узких коридорах между припаркованными машинами. Явно волнуясь, немецкий водитель предлагает сесть за руль, но как же практика?! Отвечаю вежливым отказом и с черепашьей скоростью впритирку протискиваюсь на свободное пространство. Через минуту опасный «миллиметраж» благополучно завершен. Стараясь не подавать виду, втайне все облегченно вздыхают. А лично я рад: юбилейный Tourismo наглядно доказал свою отличную маневренность.

Третий водитель управляет Tourismo уже в дождь, и мы понимаем, что одинаковых результатов точно не будет. Лучший из тройки участников тест-драйва показывает результат, близкий к 32 л/100 км. Это вовсе не означает, что лучшего нельзя было достичь, поскольку у представителей компании на том же самом маршруте с первого раза зафиксировано значение 27,9 л/100 км. Все это в очередной раз доказывает, что снижение массы автобуса хотя и играет важную роль, но не является панацеей в борьбе за снижение эксплуатационных затрат. Важен и уровень подготовки водителя, от которого реальная экономия зависит куда больше. Что и требовалось доказать...



Технические характеристики Mercedes-Benz Tourismo «Edition 10000»

(Данные завода-изготовителя)

Габаритные размеры		
Длина		11 980 мм
Ширина		2500 мм
Высота (с кондиционером)		3647 мм
Высота салона		2011 мм
Передний свес		2595 мм
Задний свес		3135 мм
Колесная база		6250 мм
Внутренний диаметр разворота		17 314 мм
Внешний диаметр разворота		21 146 мм
Весовые параметры		
Собственная масса		13 260 кг
Нагрузка на переднюю ось		7000 кг
Нагрузка на задний мост		11 500 кг
Допустимая полная масса		18 000 кг
Двигатель		
Модель двигателя		OM 457 LA (Евро-3)
Тип двигателя		турбодизель
Число и расположение цилиндров		6, рядное
Рабочий объем		11,97 л
Диаметр цилиндра/ход поршня		128/155 мм
Максимальная мощность		310 кВт/422 л.с./1900 мин$^{-1}$
Максимальный крутящий момент		1900 Нм/1100 мин$^{-1}$
Степень сжатия		17,75:1
Трансмиссия		
Модель коробки передач		GO 190
Тип коробки передач		6-ступенчатая, механическая, со встроенным ретардером
Передаточные числа:	1 передача	8,17
	2 передача	4,65
	3 передача	2,78
	4 передача	1,81
	5 передача	1,25
	6 передача	1,00
	Задний ход	7,68
Общие данные		
Число мест (не считая водителя)		48+1
Объем багажных отсеков/без туалета		10,5/11,6 м^3
Емкость топливного бака		400 л
Размер шин		295/80 R22.5
Максимальная скорость		140 км/ч

www.autotruck-press.ru

Александр ТРОХАЧЕВ
Фото автора



Русская Scania взялась за «пригород»

Начало нового туристического сезона сборочный завод ООО «Скания-Питер» отметил появлением новой модели – автобуса OmniLine для междугородных и чартерных перевозок. В отличие от показанного прошлым летом демонстрационного экземпляра нынешний «швед» русской сборки – серийный.

Рынок не ждет

Прежде чем расположенный в Санкт-Петербурге завод осмелился взяться за «пригород», он три года кропотливо собирал городские автобусы Scania OmniLink. Во многом благодаря первому гендиректору предприятия господину Карландеру и его заместителю господину Коробейникову здесь удалось создать систему управления, соответствующую международным стандартам. За короткий срок тут выросли менеджеры, способные работать на европейском уровне, так что по всем показателям питерский завод ничем не уступает аналогичным заводам Scania в Европе.

Три года, прошедших со дня открытия предприятия, срок небольшой. Но, как выяснилось, вполне достаточный для того, чтобы популярность шведских автобусов российской сборки выросла в арифметической прогрессии. Конечно, без успешных продаж городского автобуса Scania OmniLink CL94UB 4x2 не могло быть и речи о выводе на рынок пригородного лайнера Scania OmniLine IL94IB 4x2. Но именно первенец доказал, что при всем многообразии выбора он может стать рентабельной альтернативой старым «развалинам» и ряду новых образцов других фирм именно на городских и пригородных перевозках.

В принципе ни для кого не было секретом, что «Скания-Питер» не станет довольствоваться только городской моделью. Но если честно, то первые заявления боссов компании об этом в свое время звучали как некая бравада – дескать, мы еще покажем, на что способны, держитесь, конкуренты! Но год назад появились первые достоверные сведения о намерении шведов осилить в Питере выпуск пригородного автобуса. В августе 2004 года на московском международном «Мотор-шоу» состоялась полномасштабное «дефиле» – OmniLine показали «вживую».

Именины по-шведски

К началу 2005 года питерский завод окончательно созрел для приема заказов на новую модель. И как только в страну стали возвращаться перелетные птицы, руководство позвало гостей на официальную весеннюю презентацию пригородного лайнера Scania OmniLine IL94IB 4x2. Она была организована прямо на территории завода, хотя и прошла без помпы.

По словам генерального директора ООО «Скания-Питер» Кристера Стромблада, дела на предприятии идут настолько хорошо, что планируется увеличить выпуск автобусов с 240 единиц в

этом году до 450 единиц в ближайшем будущем. При этом долю Scania OmniLine будет незначительной – около 10% от общего объема производства. В 2005 году завод намерен выпустить 25 пригородных пассажирских машин. Две из них уже проданы Службе внешней разведки и Федеральной службе охраны, заказы на остальные находятся в стадии согласования.

Другими словами, очередей за новой моделью пока не наблюдается. Невольно напрашивается вопрос: неужто предприятие пошло на освоение «пригорода» только ради расширения ассортимента? На это руководство «Скании-Питер» отвечает: при формировании портфеля заказов по новинке в расчет берутся старые клиенты в лице государственных операторов «Пассажиравтотранс» и «Мострансавто», а также «частники» вроде питерской компании «БалтикСтар» и московской «Автолайн». Есть и другие перевозчики, которым интересны пассажирские Scania: «Ленстрансгаз», IKEA, «Гема», например. Вопрос в том, насколько им интересно новое предложение завода.

По мнению господина Стромблада, запуск в серию новой модели не повлияет на характер поставок в регионы. А на сегодняшний день он такой: 30% продукции остается в Санкт-Петербурге, и столько же забирает Москва, 25% уходит на экспорт в Астану (Казахстан) и 15% распределяется в российские регионы. Кстати, в 2005 году «Скания-Питер» выделила для себя два основных центра работы: Екатеринбург и Оренбург. Что, впрочем, не ослабляет ее внимания к другим точкам на карте России.

Директор по продажам и маркетингу предприятия Алексей Блинов считает, что к решению освоить «пригород» заводчан подтолкнули повышение транспортной активности населения, изношенность парка на междугородных линиях и рост перевозочных тарифов. Причем это далеко не все стимулирующие факторы. Скажем, налицо взлет спроса на туристические поездки средней дальности, протяженностью 250 - 300 км. А Scania OmniLink по своим характеристикам идеально подходит для средних дистанций. Подтверждением тому служит опыт его эксплуатации в качестве рейсового автобуса на Дальнем Востоке между Россией и Китаем (Чита – Маньчжурия), а также между Россией и Казахстаном (Курган – Кокчетав).

Впрочем, пора бы уже познакомиться с «пригородом» поближе.

Идеально – нереально?

Новая для России модель «пригорода» уже освоена в производстве на своей исторической родине, в Швеции. Так что изобретать велосипед нашим специалистам, к счастью, не пришлось. Единственное, что понадобилось, – отладить технологическую цепочку на местном предприятии и провести обучение персонала. И пока не обустроен новый производственный корпус, сборка пригородных машин из шведских комплектующих по шведской технологии осуществляется вперемешку с городскими моделями. Но это еще полбеды. Беда в том, что недавно случился крупный пожар на заводе в Дании. Том самом, что поставлял в Питер пластиковые комплектующие для отделки интерьера. И





Пассажирская Scania в России

Автобусный завод ООО «Скания-Питер» является российской компанией со 100-процентным шведским капиталом. Он интегрирован в общую производственную систему и полностью соответствует корпоративным требованиям концерна Scania. Завод также отвечает европейским и российским законодательным требованиям по качеству выпускаемой продукции. В настоящее время его возглавляет генеральный директор Кристер Стромблад. В 2004 году объем продаж автобусов Scania в России вырос на 25% и составил 270 единиц.

Scania в мире

Шведская компания с хорошо узнаваемой эмблемой в виде «сердитого» грифона была основана в 1891 году. С тех пор она выпустила более миллиона грузовых автомобилей и автобусов вместимостью более 30 пассажиров. Кроме того, она занимается изготовлением промышленных и морских двигателей и осуществляет свою деятельность более чем в 100 странах мира. В компании работают 29 000 служащих, а ее заводы расположены в Европе и Латинской Америке. Сборочные производства Scania находятся в Мексике и Австралии, Польше и Эстонии. А самое молодое из них базируется в России.

www.autotruck-press.ru



Завод «Скания-Питер» в цифрах	
Общая площадь	25 000 м²
Площадь сборочного цеха	2820 м²
Срок договора аренды земли	49 лет
Инвестиции в строительство	7,5 млн т
Принятие завода госкомиссией	март 2002 г.
Выпуск первого автобуса	май 2002 г.
Численность работников	200 человек
Годовая мощность по плану	более 400 автобусов

теперь из-за отсутствия деталей «пригород» на какое-то время обречен на некомплект.

Между прочим, сварка кузовов новых питерских автобусов пока производится не дома, а за границей, в эстонском Тарту – так получается дешевле и качественнее. Кстати, о качестве. В сборочном цехе на доске информации был листок с данными аудита новых автобусов. Среди замеченных контролерами отклонений от нормы – царапины на поручнях и багажной полке, стружка на полу и сиденьях, не прошитые липучки на шторках. Большинство недостатков, как, например, испачканный фильтр масло- и влагоотделителя или следы карандаша на панелях в салоне можно устранить. Но некоторые, увы, так и останутся.

Впрочем, кроме питерского брака и недоделок есть и огрехи шведских поставщиков, о чем также отмечено в акте. Читаем: «не просматривается номер двигателя», «боковой порез на покрышке», «пневмотрубка передней двери касается острой кромки». В общем, каждый четвертый недочет – на совести иностранцев. Выходит, идеальное качество недостижимо? Но не будем торопиться с ответом.

Доля российских комплектующих в конструкции OmniLine невелика – около 20%, но больше и не нужно. Да и детали для рокировки выбраны не самые важные – влагостойкая фанера для напольного покрытия и крепежные болты. Однако и этого достаточно, чтобы цена готового продукта оказалась чуть более привлекательной. Завод предлагает «пригород» за 210 тыс. т (для сравнения: «город» стоит 165 тыс. т). Пока OmniLine IL94IB 4x2 собирается на прежних мощностях, и о создании отдельного производства никто даже не заикается. Дополнительная линия откроется только после того, как будет преодолена планка выпуска 400 автобусов в год.

Любовь к деталям

Специалисты причисляют Scania OmniLine к автобусам для междугородных и чартерных перевозок. Его кузов сделан из алюминия, а передняя и задняя панели – из стеклопластика. Выигрыш здесь очевиден: снижены затраты на техобслуживание, уменьшена масса автобуса и полностью исключена подверженность коррозии. Кроме того, большинство используемых материалов легко поддаются утилизации.

Вариантов исполнения по длине кузова два: 12 и 13,5 м, причем разница в цене между ними небольшая. При общей вместимости 88 человек число мест для сидения может варьироваться от 45+1 до 53+1+1. Всего различных вариантов при одно- или двустворчатой задней двери 10 – как говорится, на любой вкус. Любая из модификаций снабжена вместительными багажными отсеками. Доступ к ним во всю ширину кузова открывают люки с обеих сторон. По желанию заказчика они могут быть снабжены центральным замком. Суммарная емкость багажного отделения составляет 5,2 м³ для 12-метровой версии и 7,2 м³ для автобуса длиной 13,5 м.

По мнению специалистов, Scania OmniLine имеет безупречные системы активной и пассивной безопасности. Например, дисковые тормоза с ABS обеспечивают более надежное и равномерное торможение, чем дисковые, к тому же работают гораздо тише. Салон защищает пассажиров в случае оп-



рокидывания по строгим требованиям европейского стандарта ECE R66.

Водители, успевшие познакомиться со Scania OmniLine, отмечают высокий уровень комфорта рабочего места водителя. Оно спроектировано в расчете на то, что человек будет проводить за рулем по нескольку часов кряду. И поскольку сфера использования автобуса различна (от безостановочного экспресса до пригородного «извозчика», кланяющегося каждому столбу), то органы управления универсальны с точки зрения эргономики. Управление автобусом в плотном транспортном потоке и на узких улочках облегчают большая площадь остекления, руль с гидроусилителем и небольшой радиус разворота. Кстати, рулевая колонка – регулируемая. Кроме того, водитель может создать собственную климатическую зону, отличную от той, что в салоне.

Не обделены вниманием конструкторов и пассажиры. Для их комфорта в салоне сделана всесторонняя теплоизоляция. Предусмотрены вертикальная вентиляционная система, высокоэффективный отопитель и радиаторы с термостатичной регулировкой. Все это позволяет создать уютный микроклимат как в летний зной, так и в зимнюю стужу. Каждая пара кресел снабжена индивидуальными лампами для чтения и вентиляционными отверстиями для подачи свежего воздуха. Сверху расположены вместительные багажные полки. А дополняют ощущение комфорта и уюта затемненные боковые стекла.

Плюсы эксплуатации

Свои аргументы в пользу Scania OmniLine есть и у транспортников. Мощный двигатель, плавно работающая трансмиссия, легкое управление и долгие периоды между ТО – веские козыри для успешного ведения бизнеса. Можно выбрать любой из трех 9-литровых двигателей Евро-3: с отдачей в 220, 260 или 300 л.с. Каждый из них характеризуется высоким крутящим моментом при низких оборотах, топливной экономичностью и низким уровнем вредных веществ в выхлопных газах. Без ущерба для экономичности пригородный «швед» российской сборки может быть оснащен фильтром, снижающим выброс углеводородов, угарного газа и твердых частиц на 90%.

Коробку передач тоже можно выбрать: 7-скоростную Comfort Shift с ручным переключением и встроенным гидравлическим замедлителем или полностью автоматическую ZF Ecomat с четырьмя или пятью передачами. Система Comfort Shift проста и удобна и существенно облегчает труд водителя. Через короткий рычаг переключения передач алгоритм передается электропневматическим способом, и следующую передачу можно выбрать заранее. При этом водитель определяет фактический момент переключения, выжимая сцепление. А новое поколение автоматических трансмиссий согласовано с электронной системой управления впрыском. Это обеспечивает более быстрое и плавное переключение передач, снижение расхода топлива и эксплуатационных затрат.

Плюсы от использования Scania OmniLine просматриваются даже в мелочах. Скажем, замена дисковых тормозных накладок занимает до 90% меньше времени, чем барабанных колодок. Уникальный центробежный и полнопоточный масляный фильтры обеспечивают высокую чистоту масла, что продлевает срок службы двигателя и увеличивает эксплуатационный период до капремонта. Большое моторное отделение обеспечивает удобство ежедневного осмотра и упрощает доступ к деталям. Аккумуляторы установлены в поворотном выдвижном поддоне. Даже внутренний блок предохранителей удобно размещен в передней части автобуса. В итоге уменьшаются простои при сервисных и ремонтных работах. А что, как не разумная экономия, греет душу настоящему транспортнику.

Технические данные Scania OmniLine IL94 IB 4x2

Длина	12 000 мм
Ширина	2550 мм
Высота	3305 мм
Колесная база	5850 мм
Передний/задний свес	2810/3340 мм
Передний/задний угол свеса	6,9/7,3°
Полная масса	19 100 кг
Макс. нагрузка на переднюю ось	7100 кг
Макс. нагрузка на задний мост	12 000 кг
Конфигурация дверей	1-1-0
Ширина дверных проемов	700/830 мм
Высота пола от дороги	970 мм
Мест для сидения	51
Число люков в крыше	2
Кресло водителя	ISRI 6800/337 Pro LH
Рабочее место водителя	С перегородкой
Конструкция автобуса	Стальная рама
Тип кузова	Алюминиевый сварной
Боковое остекление	Стеклопакет
Лобовое стекло	Многослойное панорамное
Внешний радиус поворота	12,5 м
Внутренний радиус поворота	6,7 м
Объем багажных отсеков	5,5 м³
Расположение силового агрегата	Заднее
Модель двигателя	Scania DC903, Евро-3
Мощность двигателя	300 л.с.
Коробка передач	GR801R, 7-ступенчатая, механическая
Тормозные механизмы	Дисковые
Ретардер	Гидравлический замедлитель
Подвеска колес	Пневмобаллоны: 2 спереди, 4 сзади
Управление пневмоподвеской	Электронное ELC (Bosch)
Размер колесных дисков	9.00xR22.5
Размер шин	295/80 R22/5 Michelin
Бортовое напряжение	24 В
Электрогенераторы	140 + 140 А
Аккумуляторная батарея	220 А/ч
Доп. система обогрева	Дизельная, Webasto
Кондиционер	Webasto Aerosphere «Schmal»
Обогрев.-вентилятор на крыше	Интегрирован с кондиционером, 38 кВт
Обогреватель кабины водителя	6,5 кВт
Объем топливных баков	310 л
Экономичный режим движения	107 км/ч

www.autotruck-press.ru

ПРОДАЖА ТЕХНИКИ

ГРУЗОВАЯ, ПРИЦЕПНАЯ И СПЕЦТЕХНИКА

Продажи в Голландии, Бельгии и России

приглашаем представителей компаний для заключения контрактов на поставку техники

ЛИЗИНГ визовая поддержка

AUTO-HOLLAND
TRUCKS & TRAILERS



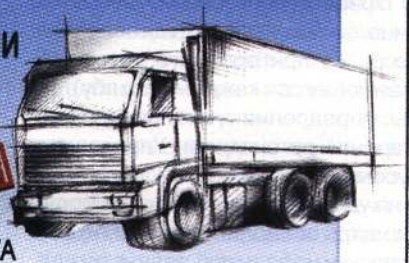
Представительство в Москве:
Земляной Вал, д.55, стр.1
тел.: 915-0084; 915-2082
факс: 915-5701
Телефон стоянки в Москве: 424-5900

www.auto-holland.ru

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР
минского автомобильного завода

надежность и качество
АЛЬЯНС-АВТО

ВСЕ МОДЕЛИ



СПЕЦТЕХНИКА

ЛИЗИНГ, ГАРАНТИЯ
АВТОСТРАХОВАНИЕ

(095) 363-42-03
476-71-71

Москва, Полярная, 33 www.all-auto.ru

СТО БУЛАТНИКОВО
ДВИГАТЕЛИ CATERPILLAR®



Отдел запчастей и ремонт двигателей CATERPILLAR:
746-87-82, 549-37-54
221-65-45

bulatnikovo@bk.ru

Продажа грузовиков из Америки:
(095) 502-68-62, 221-62-70
Грузовой Автосервис Freightliner, International, Kenworth:
(095) 746-57-43

Наш адрес:
г.Подольск, ул. Правды д.38.(рядом с ГИБДД)
Наш адрес в Интернете www.stobulatnikovo.ru

ВАЗИНТЕРСЕРВИС

Этапы большого пути!



ВИС-2348
- полный привод на все колёса;
- впрыскной двигатель ВАЗ-21214;
- рессорная задняя подвеска;
- полурамная конструкция;
- грузоподъёмность 500 кг;
- удобство и комфорт автомобиля ЛАДА-2115.



ВИС-2347



ВИС-2346



ВИС-2345

1991 1997 1999 2002 2005

Генеральный дистрибьютор - ЗАО "ВолгаПромМаркет"
г. Тольятти, т./ф. (8482) 37-53-91, 75-85-05. Http://www.vazinter.ru

ЕВРОТРЕЙД
БЕЗУПРЕЧНОСТЬ ВО ВСЕМ!

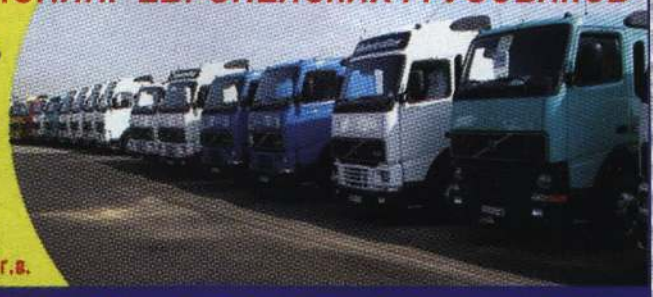
ВПЕРВЫЕ В РОССИИ
ТЮНИНГ ЕВРОПЕЙСКИХ ГРУЗОВИКОВ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР Volvo Truck Corp.

Седельные тягачи
VOLVO, RENAULT, MAN, DAF, SCANIA

Полуприцепы, рефрижераторы
SCHMITZ, LAMBERET, CHEREAU

Покупаем подержанные тягачи и полуприцепы европейского производства от 92 г.в.



www.td-eurotrade.ru
e-mail: post@td-eurotrade.ru
(095) 775-33-22

ДИЗЕЛЬМОТОР
DIESELMOTOR JSC

Официальный дистрибьютор DETROIT DIESEL



Оригинальные запасные части
Компания «Дизельмотор», г. Москва, пр. Вернадского, 29
Тел. (095) 133-0491

www.dieselmotor.ru e-mail: info@dieselmotor.ru

Сервисный центр:
Капитальный ремонт двигателей
Саратовская обл., г. Балаково, ул. 30 лет Победы, 76
Тел. (8453) 22-67-60



Официальные дилеры

«Гудвил Холдинг»
г. Санкт-Петербург,
г. Пушкин, 1-й проезд, 4.
Тел. (812) 322-6500

«Приморская Транспортная Компания».
г. Владивосток, г. Артем
Заводской пер., 13.
Тел. (4232) 38-13-77

Региональные партнеры

«Юнайтед Трак Сервисез»,
МО, г. Лосино-Петровский,
ул. Кирова, 7
Тел. (095) 221-1613

«Техсервис».
Иркутская обл., г. Усолье-Сибирское,
ул. Молотовая, 80
Тел. (39543) 4-92-23



ЭВАКУАЦИЯ ГРУЗОВИКОВ
ОТ 1 ДО 40 ТОНН
КРУГЛОСУТОЧНО
(095) 741-15-15
(095) 136-53-80





Грузовая техника из Европы
ТЯГАЧИ И ПОЛУПРИЦЕПЫ
со стоянки в Санкт-Петербурге в наличии и под заказ
Тел.: (812) 955-9375, 973-6205

Алексей Мошков
Фото автора
и Дмитрия Жигульского



ЭВАКУАЦИЯ ПО-РУССКИ

Несмотря на то что эвакуация транспорта в Москве прекращена, у многих автовладельцев по-прежнему сохраняется шанс не увидеть свою машину у магазина, дома офиса (нужное подчеркнуть), особенно в центральной части города. В этом случае нет необходимости размахивать руками, кричать «угнали!» и звонить 02. В качестве первого шага можно поинтересоваться, не забрал ли ее милицейский эвакуатор. В таком случае есть шанс найти свою любимицу неподалеку. Называется сие мероприятие перемещением, и для этого в ГАИ существуют специальные подразделения. Прежде чем мы познакомимся поближе с работой милицейских эвакуаторов, необходимо развеять некоторые заблуждения и ответить на наиболее часто возникающие вопросы.

Для начала нужно сказать, что милиционеры эвакуацией неправильно припаркованных машин как раз не занимаются, и не занимались, даже в бытность штрафстоянок. Их задачи совсем другие. Девяносто процентов всех выездов приходятся на перестановку автомобилей, мешающих уборке снега, движению общественного транспорта и проведению разных мероприятий. В таком случае машины далеко не отвозят, а ставят в ближайший переулок. Есть еще выезды на аварии и к клиентам, находящимся в стадии белой горячки. После выхода из больницы либо вытрезвителя искать машину нужно на стоянке около подразделения, на территории которого все произошло. Также эвакуатор вызывается, если нужно перевезти машину с документами либо номерами, вызывающими подозрение. Найти ее можно возле того отделения милиции, сотрудники которого затеяли проверку. Несмотря на то, что по подсчетам сотрудников, один выезд эвакуатора обходится чуть менее чем в тысячу рублей, для клиентов услуги всегда бесплатны. Если ваш автомобиль переместили, то обязательно придется оплатить штраф за неправильную парковку.

Всю технику, используемую для перемещения транспорта, можно разделить по назначению на эвакуаторы для грузовых и легковых автомобилей. Если необходимо перетащить большой грузовик, гаишники пользуются услугами «техничек» из троллейбусных парков. В случае, если грузовик не особенно здоровый и имеет обычный «ручник» вместо энергоаккумуляторов, останавливается любой грузовой автомобиль, и «эрзац-эвакуатор» готов. Так, что даже обладатели американских внедорожников не могут чувствовать себя в безопасности.

Ну и что с того, что такая техника не по зубам стандартным эвакуаторам, ведь сотрудники милиции имеют право останавливать и использовать все, что угодно. Автокраны и бульдозеры, бетономешалки и мусоровозы – все к услугам стражей порядка. Но выезды для перемещения большой техники крайне редки, поэтому в парке спецподразделений обычно находятся машины с манипуляторами и «площадки» - эвакуаторы с лебедкой, все на базе импортных легких грузовиков. Конечно, при помощи манипулятора можно без лишних проблем забрать любой автомобиль вне зависимости от желания его владельца, но такой агрегат гораздо дороже, чем вариант с лебедкой. К тому же специфика работы милицейских эвакуаторов такова, что в большой части случаев имеется доступ в машину для снятия ее с передачи или «ручника» (например, если водитель задерживается за пьянку, или в случае аварии).

Во время осмотра боевой техники удалось познакомиться с обоими типами машин и испробовать их в действии. Начнем знакомство с эвакуатора с лебедкой на базе «Мерседеса Атего 818». В подразделении имеется несколько таких машин. Все выпущены в 2000 – 2001 году, и имеют пробег 20 – 25 тысяч километров. Отличия от базовой машины крайне незначительны. На шасси установлена платформа для машин и обычная электролебедка от джипа. Никаких коробок отбора мощности не требуется. А поскольку время работы лебедки довольно ограничено, да и энергии потребляет она не так много, то и второго генератора также не требуется. По словам водителей, затаскивать на платформу машину можно и при неработающем двигателе эвакуатора. Так-



Площадка на базе atego 818 в боевой раскраске

же лебедку можно использовать и по своему первоначальному предназначению, для самовытаскивания. Ведь проходимость «Атего» с его маленькими колесами и весом, приходящимся в основном на переднюю ось, довольно посредственная. Зато приятно удивил радиус поворота. Передние колеса поворачиваются чуть ли не на 50 градусов, и развернуться на трех полосах вполне реально. Настоящий же сюрприз ждал, когда мне стало интересно, а что у «мерсика» под кабиной, я поинтересовался, как она открывается. Этой просьбой я привел личный состав в полное замешательство. Оказалось, что большинство водителей никогда кабину не поднимали! А зачем, ведь пока ничего не ломалось, а обслуживается техника исключительно на сервисе. Чтоб я так с «газоном» жил!

Наконец, приводят местного гуру, которому пришлось однажды «лезть под капот». Сделал он это, потому, что ему захотелось проверить уровень масла щупом. Дисплея в кабине показалось мало! Оказалось, для того, чтобы поднять кабину, нужно потянуть красный рычажок между дверью и пассажирской «сидушкой», после чего просто откидывать ее руками, без всяких гидронасосов. Опускание происходит в обратной последовательности, только тянуть нужно уже черную ручку на правой подножке. Единственный узел, с которым можно работать при откинутой кабине – это воздушный фильтр. Доступ к стартеру и генератору затруднен, а сам мотор находится под шумозащитным колпаком. В общем, нечего под кабиной делать, тем более что единственная проблема на всех трех «Атего» возникла только однажды: сгорела импортная лебедка. Ее тут же заменили на отечественную. Да, скучные машины эти «мерседесы» – не ломаются, и писать почти не о чем.

Но тут раздается сирена. Поступил экстренный вызов, и где-то снова нужна наша помощь. Мы отправляемся на дело на эвакуаторе с краном – манипулятором на базе «Мерседеса – 814». После короткого прогрева свечой накаливания двигатель моментально заводится, машина срывается с места и отправляется на задание. В городе, конечно, маленький «мерсик» имеет задорный характер. Это обусловлено довольно «короткими» передачами. Трогание с места, кроме самых сложных случаев, происходит всегда на второй, третья и четвертая



Вместо чалок – ремни, шанс поцарапать машину – минимальный

www.autotruck-press.ru



Колесные захваты

тоже кончаются практически моментально, и вот мы уже на пятой. Стрелка тахометра – на полутора тысячах оборотах, в середине «зеленой» зоны. Скорость – 50 км/ч. Можно еще немного разогнаться на пятой до 60, выключить скорость и затормозить перед светофором. Так эти машины и ездят в городе. Шестая передача обеспечивает экономичную скорость в 70 км/ч. Двигатель можно раскрутить и до 2500 оборотов, но шум при этом уже приличный. Благодаря маленьким колесикам, неровности на дороге чувствуются, но машина не раскачивается, как советские грузовики. В общем – маленький «Мерседес» - машина для города. Пока мы едем, становятся известны детали нашего задания. Нам предстоит переместить автомобиль известного террориста Санчеса, на протяжении ряда лет проживавшего без регистрации. Взять его с поличным никто и не пытался, просто вызвали в ЖЭК и влепили «пятнашку» за неуплату коммунальных услуг. Подъезжая к ЖЭКу, видим вереницу черных «мерседесов», принадлежащих местным сантехникам и электрикам. Какой же из них «наш»? Прицеливаемся к первому попавшемуся, позже подбежавший охранник подтверждает правильность нашего выбора. Вся операция занимает 3 – 4 минуты. Сначала на колеса машины надеваются захваты, затем выдвигаются выносные опоры крана, к захватам пристегиваются ремни, и машина переносится на платформу.



На пульте управления краном видна таблица грузоподъемности в зависимости от вылета

Во время погрузки сигнализация даже не пикнула, соответственно не взорвалась и подключенная к ней бомба, настолько плавно работает гидравлический кран. В закреплении машины на платформе необходимости нет, кран держит машину слегка «в натяжку», а гидрозамки не дают ее ослабить. Говорим жэковским охранникам, где террорист сможет найти своего «мерина» после отсидки, и бросаем его за пару кварталов. Задание выполнено. Теперь, как только его выпустят, Санчес будет вынужден прокатиться без билета на троллейбусе, и еще лет 8 за это ему обеспечено.

Мы же с триумфом возвращаемся в родную часть. Включена «мигалка» и шестая передача. Возвращение происходит, разумеется, по осевой линии и через самый центр города. Так, конечно, быстрее, но есть одно неудобство: в центре много коллег нашего водителя, и всем им он должен отдавать честь, я же, как штатский, отделываюсь пионерским салютом. А вообще, кроме козыряния своим коллегам, у милиционера - водителя есть множество других обязанностей: например, сдавать «правила» на компьютере раз в два месяца, проходить курсы вождения в экстремальных ситуациях (это касается легковых и грузовых машин), а в случае аварии, да еще по вине самого гаишника, ему лучше сразу вешатся. Когда мы подъехали к части, на спидометре нашего «мерсика» прибавилось около 20 километров. Интересуюсь расходом топлива и слышу о тридцати литрах на 100 км. Благодарить за это нужно мощный двигатель, короткую трансмиссию и частое использование крана. Впрочем, по трассе расход падает в полтора и более раза. Тем же, кто считает, что 30 литров на сотню – это много, можно посоветовать переделать в эвакуатор «ЗИЛ» - бункеровоз, выехать на нем в пробки центра и посмотреть, что получится.

Из всего вышесказанного можно сделать вывод: на данный момент эвакуаторы в милицейской раскраске нам не враги. Но враги все – таки существуют, сейчас они просто затаились. Отличить их можно по особенностям конструкции платформы «лебедочных» эвакуаторов. У машин, использующихся в техпомощи или в милиции, предполагается, что машина, затаскиваемая лебедкой, сопротивления не оказывает. Поэтому покрытие грузовой платформы довольно шершавое, иногда даже перфорированное. Это еще одна мера против случайного освобождения от груза. Настил же кузова у «пиратских» эвакуаторов плоский. К тому же во время выхода на «дело», он полит мазутом. Это чтобы было легче тащить отчаянно упирающуюся и поставленную на скорость машину.

Тем, кто решил приобрести машину с гидравлическим краном, следует не забывать о некоторых особенностях эксплуатации гидравлического и кранового оборудования. Прежде вспомним, как все это действует. Гидронасос, гоняющий масло по системе, приводится в действие через коробку отбора мощности. Сам он вне зависимости от принципа действия – существо весьма надежное и ни в каком обслуживании не нуждающееся.

Единственное требование – качественное масло. Его насос забирает из бака, туда же масло и возвращает-

ся после использования в гидросистеме. После насоса оно попадает в гидрораспределители, которые представляют собой золотники с тремя положениями: «подача масла в цилиндр», «слив», и «перекрыто». Они в нашем случае управляются рычажками с тремя положениями. Из гидрораспределителей масло поступает по шлангам в гидроцилиндры, а после использования сливается в бак. Все!

Простая и надежная конструкция. Но угробить можно, конечно, и ее, а ремонт любого гидравлического оборудования крайне дорог. Главным образом повреждения происходят от неправильного масла. Если залить, или добавить, допустим, вместо гидравлического масла трансформаторного, то скорое повреждение всех сальников гидроцилиндров и выход из строя гидрораспределителей нам обеспечены. Если в масле есть мелкие частички мусора, можно заранее попрощаться с насосом. Очень любит эта техника и воду, которая может попасть из атмосферы через сапун либо при заправке. Зимой, если мороз очень сильный, бывает полезно некоторое время погонять масло по системе при помощи насоса. Летом надо иметь в виду, что при длительной работе масло может перегреться, давление в системе понизиться, и кран работать не будет. Разумеется, ни в каких фирменных сервисах эта техника не нуждается, нужно только следить за маслом и фильтрами. И, конечно, не перегружать. Погнутые штоки гидроцилиндров – довольно частая поломка. Выправить шток можно и самостоятельно, но утечка масла в этом месте в будущем обеспечена. Кстати, перегрузка – довольно опасная штука. Без выносных опор или с опорами, стоящими на мягком грунте, машина может и опрокинуться, а если и не перевернется, то возможность поломки рамы вполне реальна. Грузоподъемность крана уменьшается с увеличением вылета, и обычно эта зависимость указана на стреле либо на табличке рядом с пультом управления.



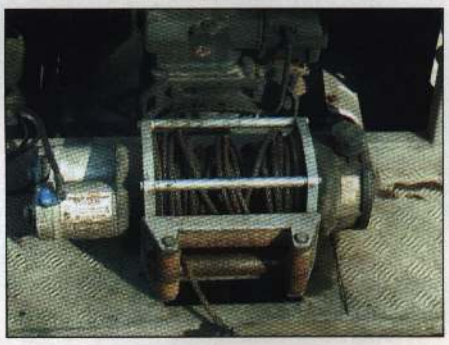
Расположение воздушного фильтра. Для нашей слякоти и луж лучше не придумать



Рабочее место водителя Atego 818

Короче, гидравлический манипулятор – простая и надежная, хотя и дороговатая игрушка, если бы не одна проблема: на все гидроманипуляторы независимо от форм собственности распространяются требования Госгортехнадзора. Если ваш кран поднимает меньше одной тонны, то с ним попроще. Его не нужно регистрировать, а это значит, что на вашем предприятии не нужны лица, ответственные за технически исправное состояние и за надзор. Тем, же, кто обзавелся манипуляторами большой грузоподъемности, остается ознакомиться с Правилами ПБ 10 257 99, при невыполнении которых любой инспектор Госгортехнадзора (но не гаишник) может опломбировать манипулятор (но не грузовик, на котором он стоит).

Впрочем, трудностей с назначением ответственных лиц можно избежать, если заключить договор на обслуживание манипулятора со специализированной организацией (сервисом). Но это тоже стоит денег. Так что, выбирая, эвакуатор с краном нужно хорошо подумать и подсчитать свои расходы. Достаточно сказать, что цена на «бэушные» эвакуаторы, оснащенные гидроманипулятором, вне зависимости от марки редко опускается ниже 20 000 у.е. Напротив, стать счастливым обладателем эвакуатора с лебедкой (особенно если шасси отечественное, а лебедка механическая) получится за сумму в 6 – 13 тысяч зеленых тугриков. Вердикт будет таков: для принудительной эвакуации транспорта предпочтительней использовать эвакуатор с краном. В большинстве же остальных случаев достаточно лебедки. Приобретение и содержание такой техники обходятся дешевле.



Советская лебедка



Родная электролебедка

www.autotruck-press.ru





На экран монитора выводится изображение от камеры сзади эвакуатора



Блокировка межосевого и межколесных дифференциалов



С помощью этих «лап» можно вытащить грузовик из кювета



В отсеках все необходимое для работы, включая газовую сварку

Если очень хочется, то эвакуировать ваш легковой автомобиль можно и на тяжелом грузовом эвакуаторе, причем такая возможность предусмотрена заводской конструкцией. Но это для конкретных пацанов, которых «грузовые» расценки не пугают. Зато со стороны очень эффектно выглядит картина, когда трехосный эвакуатор полной массой в 24 тонны тащит полуприцеп и на своей же «спине» везет легковой автомобиль.

Такая техника совсем недавно появилась в Москве. Эвакуатор Мерседес-Бенц 2435, 1991 г выпуска, в очень хорошем состоянии и с пробегом 750 тыс. км способен эвакуировать любой транспорт, предназначенный для использования на дорогах общего пользования: от легкового автомобиля до автопоезда, как «в сборе», так и до отдельных его составляющих, тягача или прицепа. Выглядит это внушительно и красиво. Следует отметить, что машина в прекрасном рабочем состоянии (тьфу-тьфу): комплекты всех насадок, включая легковой фаркоп, оборудование для газовой резки металла, даже двери и крышки рабочих отсеков на работающих газовых амортизаторах. Тягач может эвакуировать как прицепы с различными сцепными устройствами, так и полуприцепы. Причем с полуприцепов в сцепке он вписывается в габаритные нормативы РФ. Гаишники хотя и не имеют права предъявлять претензии к габаритам сцепки эвакуатор-автопоезд, но почти всегда в наглую шантажируют водителей штрафами.



А в вашем городе есть такой знак?



Полуприцеп цепляется с помощью специального приспособления

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:

Официальное мероприятие Правительства Москвы

ГЕНЕРАЛЬНЫЕ ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ:

100.1 Серебряный дождь FM

ТЮНИНГ автомобилей

Москва, аэродром Тушино



Шоу АВТОЭКЗОТИКА 2005

обязательно сходить!

ИЮЛЬ

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 25 27 28 29 30 31

ОРГАНИЗАТОР:

AUTOEXOTICA.RU

+7 (095) 763-08-88

ИНФОРМАЦИОННАЯ ПОДДЕРЖКА:

АВТО МИР

МОСКОВСКИЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК Большой Город

car&music

ФОРСАЖ

журнал АВТОМОБИЛИ

Евро-3 из Ярославля

Александр Евдокимов
Фото автора

В апреле на Ярославском моторном заводе состоялась встреча российских и белорусских журналистов с руководством завода. Одной из тем бесед стала работа ярославских специалистов над созданием двигателей, отвечающих нормам Евро-3.



Двигатель ЯМЗ-658 (Евро-3) с коробкой передач ЯМЗ-239

Для ярославцев это уже давно не новое направление: работы по доведению своих двигателей до нормативов Евро-3 на ЯМЗ начали еще в 2001 году. И первым плодом этой большой работы стал 8-цилиндровый ЯМЗ-658 – первый российский грузовой дизель, отвечающий международным экологическим стандартам Евро-3. В августе 2003 года этот мотор был впервые презентован на московском автосалоне в составе магистрального тягача МАЗ-544008-320-021. Об особенностях конструкции и перспективах этого двигателя мы и поговорим в этой статье.

Техника в деталях

Начнем с того, что базой для нового ЯМЗ-658 послужил серийный V-образный 8-цилиндровый двигатель ЯМЗ-7511 (Евро-2) рабочим объемом 14,86 л, с индивидуальными головками блока и ярославской топливной аппаратурой типа «Компакт-40». Однако в процессе модернизации под нормы Евро-3 в конструкцию было внесено столько изменений и доработок, что теперь это уже совсем другой мотор.

Одним из главных нововведений стала установка на ЯМЗ-658 современной топливной аппаратуры немецкой фирмы BOSCH. Речь идет о системе UPS с индивидуальными топливными насосами высокого давления на каждый цилиндр, которая обеспечивает давление впрыска топлива до 1600 бар. Электронный блок управляет подачей топлива и регулирует угол опережения впрыска, что вместе с высоким давлением впрыска позволяет добиться необходимых показателей как по экономичности, так и по экологической чистоте двигателя.

Впрочем, применение топливной аппаратуры BOSCH – это лишь малая часть проделанных работ. Так, электронные «мозги» топливной системы потребовали установки на двигатель датчиков частоты вращения и углового положения коленвала и распредвалов. Кроме того, была изменена форма камер сгорания для оптимизации рабочего процесса, а также повышена эффективность охлаждения поршней и блока цилиндров. Изменилась конструкция индивидуальных головок блока: если на ЯМЗ-7511 топливопровод высокого давления подводится к форсунке сверху, то на ЯМЗ-658 топливопровод просверлен в самой головке блока. Это сократило длину трубок и позволило повысить давление впрыска. Полностью изменена впускная система, установлены более эффективный интеркулер, доработанные топливные фильтры и модернизированная топливная система низкого давления с топливоподкачивающим насосом BOSCH. Замкнутая система вентиляции картерных газов тоже вносит свою лепту в повышение экологичности двигателя.

Стоит отдельно отметить, что все необходимые параметры рабочего процесса под нормы Евро-3 (геометрия камер сгорания, степень сжатия, конструктивные параметры распылителей форсунок, давление и продолжительность цикла впрыска и т.д.) были разработаны ярославскими специалистами самостоятельно. Причем для отработки этих базовых технических решений использовались опытные образцы ТНВД, форсунок и распылителей, созданные на базе компонентов все той же топливной системы «Компакт-40». И на российской аппаратуре, не имеющей электронного управления, были получены экологические параметры Евро-3! Но тут следует уточнить пару деталей. Данные параметры были сняты на испытательных стендах, в тепличных заводских условиях. На реальном же автомобили, в движении, обеспечить нужные показатели Евро-3 (контроль дымности на переходных режимах, например) без применения управляющей электроники уже не в пример труднее. К тому же современный грузовик сегодня трудно представить без АБС, ПБС, распределителя тормозных усилий EBD, автоматического круиз-контроля и прочих «продвинутых» систем, которые намного проще «завязать» с двигателем, имеющим электронное управление. Но в России пока нет серийных топливных систем подобного типа. Да, в Ярославле сейчас идут работы над собственной дизельной топливной аппаратурой с электронным управлением, и в перспективе ее планируется предлагать в качестве более дешевой и простой альтернативы импортным топливным системам хотя бы для того же ЯМЗ-658. Но пока это лишь опытные образцы, которым еще предстоит путь до конвейера.

Видимо, поэтому и было решено заключить в партнерские соглашения с фирмой BOSCH, у которой уже есть необходимые серийные системы, давно отработанные в производстве и эксплуатации. Установка на ЯМЗ-658 «бошевской» аппаратуры позволила значительно улучшить экономичность двигателя и его экологические показатели по Евро-3, полученные еще на ярославской топливной системе. Кстати, предварительные наработки по Евро-3, полученные на российской аппаратуре, позволили всего за два месяца адаптировать немецкую топливную аппаратуру на ярославский мотор, хотя «бошевцы» отводили на это два года...

Новый ЯМЗ-658 планируется предлагать в мощностном диапазоне от 380 до 480 л.с. При этом инженеры завода заявляют, что при необходимости из мотора можно



Серийный двигатель ЯМЗ-7511 послужил основой для нового мотора ЯМЗ-658

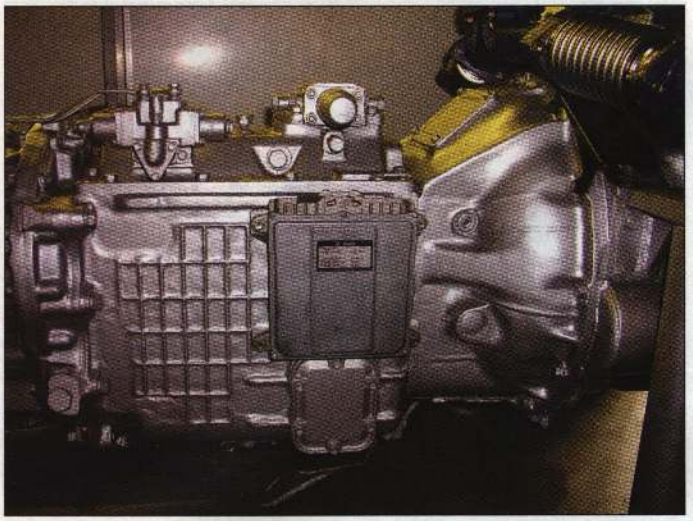
будет выжать и до 500 л.с. Во всяком случае, «бошевская» аппаратура позволяет сделать это уже сейчас. Пока же существующие образцы ЯМЗ-658 выдают 420 сил при 1900 об/мин, (крутящий момент 1864 Нм при 1150-1350 об/мин). Что до аппетита, то сравнительные испытания на МАЗе показали, что 40-тонный автопоезд с новым ярославским двигателем имеет такой же расход топлива, что и аналогичная по мощности 12,8-литровая рядная «шестерка» MAN D2866 (Евро-3), хотя объем немецкого мотора на 2 литра меньше!

ЯМЗ-658 пока агрегатируется с серийной 9-ступенчатой коробкой передач ЯМЗ-239. И она, похоже, является «сдерживающим фактором» для повышения мощности мотора. Дело в том, что эта коробка рассчитана на двигатели с крутящим моментом до 1800 Нм. Соответственно для более «моментного» двигателя нужна и коробка помощнее. В принципе на двигатель можно установить переходник для установки 16-ступенчатой коробки той же фир-



На испытательном стенде – опытный образец будущего двигателя ЯМЗ-656, который тоже будет отвечать нормам Евро-3. В его основе лежит серийный 11,15-литровый V6 ЯМЗ-7601 (Евро-2). Новый двигатель предположительно будет развивать мощность 350-380 л.с. Двигатель на фотографии оснащен доработанной ярославской топливной аппаратурой с механическим регулятором ТНВД, но на этой аппаратуре всего лишь отрабатываются показатели двигателя, его рабочего процесса, распылителей и т.д.

www.autotruck-press.ru



Электронный блок управления двигателем может устанавливаться как на коробке передач, так и в кабине грузовика

мы ZF. Но возможен и более дешевый вариант: на Ярославском моторном идут доводочные испытания опытных образцов перспективной 14-ступенчатой коробки передач ЯМЗ-330. Эту коробку покупатели ждут уже давно, и она пришлась бы впору не только новому мотору, но и другим двигателям ЯМЗ. Будем надеяться, что когда-нибудь этот агрегат все-таки увидит конвейер.

Взгляд в будущее

Итак, Ярославский моторный завод сделал свой двигатель Евро-3. Летом 2004 года на ЯМЗ-658 получен сертификат соответствия Евро-3 в системе ГОСТ Р (Российский общенациональный стандарт). Есть и международный сертификат соответствия. По словам руководства завода, мотор «абсолютно доработан, он есть, он нормально работает...»! Но на этом победные реляции, увы, заканчиваются. Поскольку о серийном производстве ЯМЗ-658 в ближайшее время разговор, похоже, не идет. И дело не в том, что для выхода на серийное изготовление двигателей Евро-3 заводу еще предстоит освоить примерно $25-30 млн. на закупку оборудования, переоснащение производства и размещение заказов на смежных предприятиях. Главный вопрос в том, кому сейчас в России нужен российский же двигатель Евро-3, если у нас в стране до сих пор толком не решен вопрос с введением норм Евро-2?! Поставить этот мотор на МАЗ-5440 и ходить на нем в Европу? Патриотично, конечно, да и в Ярославле готовы поставить мотор ЯМЗ-658 на заказ. Вот только в нынешней ситуации тот же МАЗ с таким несерийным двигателем обойдется в два раза дороже, чем его аналог с мотором Евро-2! Да и где за кордоном обслуживать ярославский агрегат? Эту проблему еще предстоит решать. Не проще ли для «евровояжей» взять более комфортабельную и менее проблемную подержанную «европейку»? К тому же Европа уже сама стоит в одном шаге от введения норм Евро-4, а некоторые автопроизводители Старого Света уже серийно штампуют моторы, которые отвечают этим стандартам!

Поэтому основными потребителями двигателей ЯМЗ-658 стандарта Евро-3 все-таки следует считать перевозчиков России и стран СНГ. Заводчане заявляют, что при массовом производстве такой мотор будет дороже на 25-30%, но и это все же лучше, чем в два раза. Но о серийном производстве можно будет говорить лишь после официального введения в России норм Евро-3. А с этим, похоже, будут те же проблемы, что и сейчас с Евро-2. Переход на нормы Евро-3 в нашей стране запланирован с 1 января 2008 года, а для новых моделей эти нормы должны начать действовать уже с 1 января 2006 года. Но до 2006 года уже рукой подать (вряд ли успеем), а в 2008 году нас всех ждет шоу под название «президентские выборы». Тут уж правительству явно будет не до экологии! Так что вопрос «быть или не быть Евро-3 в России» пока висит в воздухе. А вместе с ним – и будущее новых российских двигателей.

Редакция благодарит руководство и инженеров ЯМЗ за радушный прием и подробную информацию

«СПЕЦАВТОСЕРВИС»

·РЕМОНТ ГРУЗОВИКОВ Mercedes-Benz LK 814

·ЗАПЧАСТИ: оригинальные, неоригинальные, Б/У





РЕМОНТ ПРИЦЕПОВ, ВОССТАНОВЛЕНИЕ ПРИЦЕПНЫХ БАЛОК, МОСТОВ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ

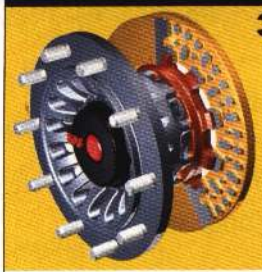
Тел.: (095) 772-0606

VOLVO

·КУЗОВНОЙ РЕМОНТ
·ПЕСКОСТРУЙКА
·ПОКРАСКА ВСЕХ МОДЕЛЕЙ ГРУЗОВИКОВ
·ПРОДАЖА ПЛАСТИКОВЫХ ДЕТАЛЕЙ КАБИН

Тел.: (095) 772-0606, (095) 504-6418

«ТРАКДЕТАЛЬ» 31 км и 23 км МКАД



Запчасти для тягачей, прицепов и полуприцепов европейского производства
Всё для осей ROR, SAF, BPW
Оптом и в розницу
Тел.: (095) 201-90-71, 201-90-72, 747-65-40
970-61-18, 970-61-82
www.truckdetal.ru e-mail: roznica@truckdetal.ru
www.nakladki.ru



FOMAR ROULUNDS · KONI · B.P. · KNORR BREMSE · SAF · SKF · WABCO · elring · MAHLE · Mobil

«ТРАК ШОП» Запчасти для грузовых иномарок

E-mail: truck.shop@mtu-net.ru

KONI BUS TRUCK & TRAILER

Москва
31 км МКАД
внутренняя сторона
тел. 8- 916-9000-317
Лебёдки для спецтранспорта
12/24 V, ТУ от 4-х т (США)
8-905-573-88-21

тел. (095) 792-49-72
8-903-614-31-66
Москва 31 км МКАД
внешняя сторона
Т/Ц «АВТО-31»
Б 1-4

г. Новороссийск
ул. Мира, д.2
тел. (+7918) 484-19-59

«ЕВРОФУРА»
75 км Киевского ш.
Балабаново
тел. (08438) 61929

"БАЛАВТОТОРГ" - официальный партнер DIESEL TECHNIC в России

DIESEL TECHNIC GERMANY

Грузовые запчасти для автомобилей Шведского производства

SCANIA
VOLVO

МКАД 31-й км; Торговый комплекс АВТО-31; Павильон Б-1-8;
(095) 201-90-87, 505-16-43 e-mail: bakmtruck@mail.ru

Запчасти для грузовых иномарок в наличии и на заказ

МКАД 86 км

ТЦ «ЖЕЛЕЗЯКА»

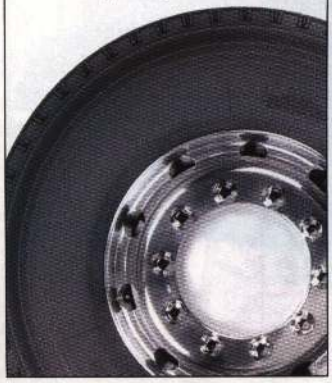


Телефоны:
(095) 507-79-69
(095) 780-28-58
8-901-712-36-54
86km@bk.ru

VOLVO SCANIA MB MAN DAF RENAULT
BPW ROR SAF FRUEHAUF TRAILOR

ШИНЫ

МКАД 51 км
новые и восстановленные
ЗАПЧАСТИ
ДЛЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ И ИНОСТРАННЫХ ГРУЗОВИКОВ
ТЕЛ.: (095) 448-01-58



«РИНГ ВЭЙ» ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР CONTITECH В РОССИИ

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ и АКСЕССУАРЫ
ОПТОМ И В РОЗНИЦУ для грузовиков и автобусов
MB, MAN, DAF, VOLVO, IVECO, SCANIA,
прицепов и полуприцепов,
осей ROR, SAF, BPW.

CONTITECH



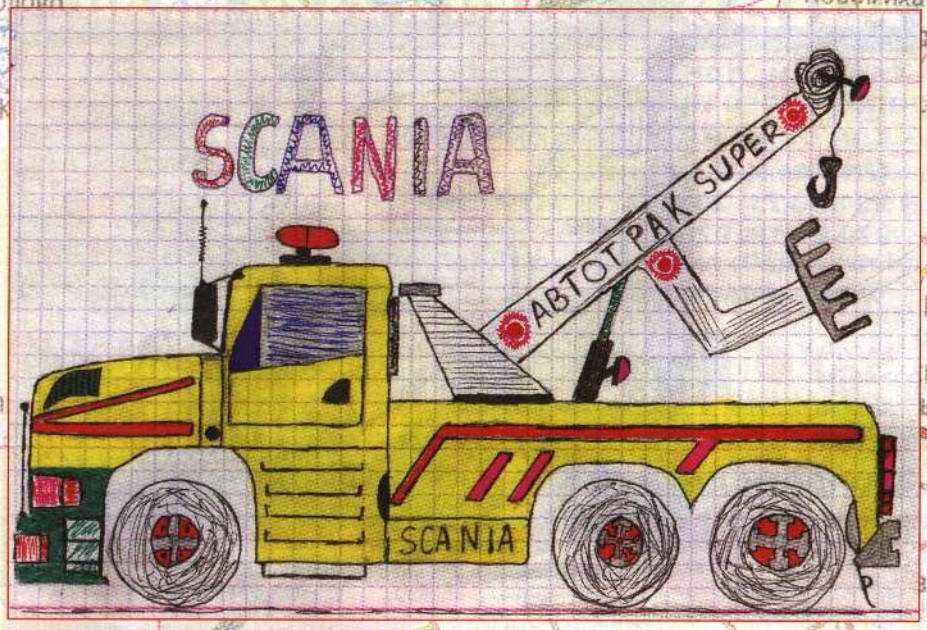
ГИБКАЯ СИСТЕМА СКИДОК
АВТОЗАПЧАСТИ НА ЗАКАЗ 3-4 Д.ДЯ



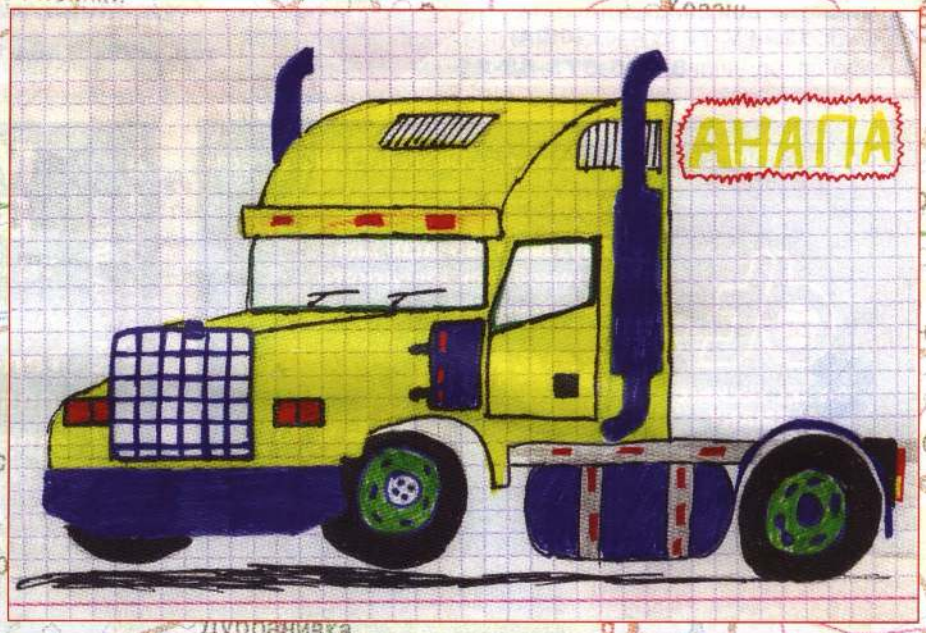
23 км. МКАД
тел.: (095) 399-3881
тел./факс.: 399-9257
399-3435
518-9456

31 км. МКАД
тел.: (095) 201-9089
107-9325
747-6155
многоканальный

www.ringway.ru



Григорий Федан,
Краснодарский край





Peterbilt 379 Желяев Стас 16лет

- Уважаемая редакция! Прошу вас писать в журнале „Автотрак" про старые тягачи США и печатать плакаты с ними.



Peterbilt 379 Желяев Стас 16лет



www.autotruck-press.ru



Спальники на грузовые автомобили

С каждым годом на дорогах нашей страны появляется все больше и больше автомобилей. Высокими темпами растет автомобильный грузопоток между городами нашей страны. С учетом стоимости роста топлива и расходных материалов для автомобиля, возникает вопрос о снижении эксплуатационных расходов междугородных автотранспортных перевозок и повышения их эффективности.

Специалисты Нижегородского производственного предприятия «Чайка-Сервис» вносят посильный вклад в решении данных проблем. Несколько лет назад ими была разработана принципиально новая конструкция спального места в кабине грузового автомобиля, предназначенного для перевозки грузов на большие расстояния.

В стандартном понимании любого автомобилиста, да и не только, установка в задней части кабины дополнительного места («спальника») имеет очень большой минус - уменьшается полезная площадь машины. Избежать этого можно довольно простым и оригинальным способом – необходимым удлинением рамы автомобиля на ширину бокса-спальника. При этом возможно увеличение площади грузовой платформы и так же сохраняется возможность установки стандартных по размеру бортов и фургонов, в т.ч. изотермических. Итак, удлиняя одновременно грузовую платформу до 4,5 м и устанавливая спальник, мы получаем совершенно новую философию автомобиля для автотранспортных перевозок.



ГАЗ 3309 фургон со спальником на два места

Многие российские и зарубежные автозаводы уже давно поняли выгоду применения боксов-спальников. Зарубежные производители выпускают седельные тягачи, где полностью учтены все требования дальнобойщиков, имеется абсолютный комфорт и безопасность для водителя. Российские автозаводы тоже не отстают в данной области, но по целому ряду показателей, подобные разработки даже близко не дотягивают до иностранных. Как раз решением именно такого важного вопроса занимается производственное предприятие «Чайка-Сервис». Компания, которая имеет богатый опыт в области тюнинга, производства штучных разработок, досконально рассмотрев проблему, решила помочь российским дальнобойщикам.

Боксы-спальники, устанавливаемые на грузовые автомобили семейства ГАЗ, представляют максимум комфорта для водителей и экспедиторов. Спальное отделение имеет стальной каркас и ребра жесткости, обшитый изнутри декоративным ДВП или ДСП. В качестве усиленной тепло- и звукоизоляции кабины, используется пенопласт. В стандартном исполнении, устанавливается два спальных места длиной 2170 мм и шириной 550 мм. Верхняя полка, в целях экономии свободного места, откидывается к стене, а под нижней, имеется вместительный отсек для принадлежностей и ручной клади. Снаружи бокс-спальник выполнен из листов плакированного металла, обеспечивающего высокие антикоррозийные свойства и долговечность покрытия по время эксплуатации. Для снижения расхода топлива и уменьшения аэродинамического сопротивления, на крыше кабины предусмотрен пластиковый обтекатель, придающей автомобилю законченный внешний вид.

ПП «Чайка-Сервис» несколько лет назад начинала установку спальников на ГАЗ 3307, ГАЗ 3309. Сегодня налажен выпуск спальных кабин для «Газелей», «Валдая», ГАЗ 33023 «Фермер» (встраиваемая модель), и даже грузовых седельных тягачей иностранного производства. Широкий выбор шасси автомобилей, различные модификации боксов-спальников, позволяет говорить о том, что предприятие является лидером в данном рыночном сегменте. Продуманный, всесторонний подход к проектированию автомобилей является залогом их успешной эксплуатации и хорошего настроения наших клиентов.



Спальное место внутри ГАЗ 3309

Некоторые из этих машин можно будет посмотреть в Москве с 24 по 28 августа в Экспоцентре на выставке «ММИС-2005» и с 2 по 7 сентября в ВЦ «Крокус» на выставке «Интеравто».



ГАЗ 33104 «Валдай»со спальной кабиной и п/прицепом



ГАЗ 3302 «Газель» фургон со спальником

Производственное предприятие
Чайка Сервис
Кредит и лизинг
ГИДРОМАНИПУЛЯТОРЫ
AMCO VEBA от 1 до 8 т*м
www.amcoveba/ru
МОБИЛЬНАЯ РЕКЛАМА
ЭВАКУАТОРЫ
СПАЛЬНИКИ
на автомобили
ДВУХРЯДНЫЕ КАБИНЫ
ГАЗ 3302
ГАЗ 3309
ГАЗ 3302
ГАЗ 3308
ГАЗ 3307/09
КАМАЗ 63501
ГАЗ 3307
БУРИЛЬНО КРАНОВАЯ установка
ГАЗ 3309
ГАЗ 33104 «Валдай»
МАЗ «Зубрёнок»
ГАЗ 3302
ГАЗ 3309
ГАЗ 3302
КРАНЫ Японские
ГАЗ 3308
www.chaika-service.ru
Нижний Новгород, ул. М. Воронова, 11
тел/факс: (8312) 75 17 26, 75 17 31; info@chaika-service.ru
Краснодар,ул. Уральская, 136, тел/факс: (861) 236-62-45
тел: (861) 236-82-01, 236-95-35; chaika-ks@yandex.ru

Новая классификация моторных масел «ACEA»

Общие сведения

На канистрах с моторным маслом наносится несколько различных обозначений и знаки соответствия (сертификации). При подборе масла для двигателя применяется классификация по вязкости, которая позволяет учитывать климатические условия, в которых будет использоваться двигатель. Наиболее распространена американская классификация Society of Automotive Engineers (SAE) – Общество автомобильных инженеров (США). Всем автомобилистам знакомы их обозначения 15W40, 10W30.

Также широко распространена классификация American Petroleum Institute (API) – Американский институт нефти (США), которая разделяет моторные масла по эксплуатационным свойствам и областям использования. Требования к маслам в Европе определяются Association des Constructeurs Europeens de Automobile (ACEA) – Европейская ассоциация производителей автомобилей.

Следует отметить, что европейские стандарты более строги к свойствам моторных масел, чем американские. Это связано с различными конструкциями и условиями эксплуатации двигателей.

Классификация ACEA вступила в действие в 1996 г. Она широко известна не только в европейских странах, но и во всем мире. Эта система отличается от других тем, что она определяет категории моторных масел, объединенных в классы. Пример обозначения категории указан на рисунке. Наличие номера выпуска указывает на то, что при сертификации масел данной категории был использован новый метод испытаний, но требования к их эксплуатации не были ужесточены.

Со времени введения классификация четыре раза модифицировалась, нынешняя редакция уже пятая по счету. Различия классификаций по годам представлены в таблице 1.

История развития классификации

Новая классификация ACEA введена в действие с 1 ноября 2004 года. Основные ее отличия от предыдущих редакций: учитывание норм токсичности Евро-4 и сокращение категорий моторных масел – теперь их только 11, разделенных на 3 класса:

A/B – для бензиновых и дизельных двигателей легковых автомобилей и легких грузовиков,

C – совместимые с нейтрализаторами отработавших газов.

E – для мощных дизелей грузовых автомобилей.

ACEA 2004

Бывшие классы «A» и «B» объединены в общий класс A/B, включающий в себя 4 категории универсальных моторных масел:

A1/B1-04 и A5/B5-04 – отличаются высокими энергосберегающими свойствами;

A3/B3-04 – с увеличенным сроком замены;

A3/B4-04 – для двигателей с непосредственным впрыскиванием топлива.

Введен новый класс «C», включающий три категории универсальных моторных масел с составами, обеспечивающими их совместимость с нейтрализаторами отработавших газов. Они предназначены для двигателей лег-



ковых автомобилей и легких грузовиков, оснащенных каталитическими трехкомпонентными нейтрализаторами (бензиновые двигатели) и сажевыми фильтрами (дизели).

По уровню эксплуатационных свойств масла класса «С эквивалентны универсальным маслам категории А3/В5-04.

Масла категории С1-04 и С2-04 имеют малую вязкость и повышенные энергосберегающие свойства.

В классе «Е» сохранена категория Е2-96 выпуск 5 – рядовые масла для дизелей с турбонаддувом и без него, а также категория Е4-99 выпуск 3. Последняя категория масел предназначена для высокооборотных дизелей, соответствующих нормам от Евро-1 до Евро-4 с увеличенным периодом замены масла при работе в самых трудных условиях эксплуатации.

Исключены категории Е3 и Е5 и введены 2 новые категории масел Е6-04 и Е7-04 для дизелей с турбонаддувом, соответствующих нормам от Евро-1 до Евро-4. Эти масла отличаются тем, что могут использоваться в автомобилях, имеющих сажевые фильтры - нейтрализаторы, уменьшающие количество оксидов азота, оксида углерода и углеводородов в отработавших газах.

Ориентировочная область применения и краткая характеристика свойств масел каждой категории по классификации АСЕА 2004 г. приведены в таблице 2.

Эти сведения носят рекомендательный характер, так как наиболее точные данныне по моторным маслам, допущеным к применению на данном автомобиле, содержатся в инструкции по эксплуатации. Особенно осторожно следует подходить к использованию маловязких энергосберегающих масел, не обеспечивающих надежного смазывания двигателей.

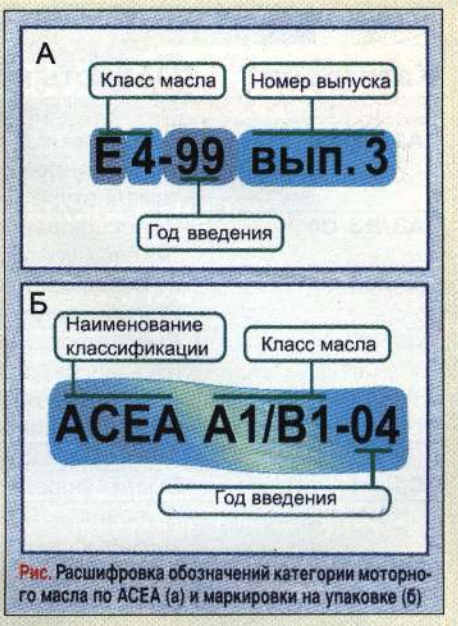


Рис. Расшифровка обозначений категории моторного масла по АСЕА (а) и маркировки на упаковке (б)

Сертификация масел на соответствие требованиям классификации АСЕА проводится на основе лабораторных и моторных испытаний, преимущественно в двигателях европейского производства. Методы испытаний топлив и масел стандартизированы Coordinating European Council (CEC) – Европейский координационный совет, а за точным соблюдением правил сертификации масел установлен строгий контроль.

В перспективе российские производители моторных масел, автомобилестроители и потребители этой продукции, вероятно, станут пользоваться классификацией АСЕА.

Таблица 1

Категории моторных масел и год их введения

Классы моторных масел и их назначение	АСЕА 1996	АСЕА 1998	АСЕА 1999	АСЕА 2002
А – для бензиновых двигателей легковых автомобилей	А1-96	А1-98	А1-98	А1-02
	А2-96	А2-96	А2-96	А2-96
		выпуск 2	выпуск 2	выпуск 3
	А3-96	А3-98	А3-98	А3-02
	-	-	-	А4-nn (резерв)
	-	-	-	А5-02
В – для дизелей легковых автомобилей	В1-96	В1-98	В1-98	В1-02
	В2-96	В2-98	В2-98	В2-98 выпуск 2
	В3-96	В3-98	В3-98	В3-98 выпуск 2
	-	В4-98	В4-98	В4-02
	-	-	-	В5-02
Е – для дизелей грузовых автомобилей	Е1-96	Е1-96 выпуск 2	Е1-96 выпуск 2	исключен
	Е2-96	Е2-96 выпуск 2	Е2-96 выпуск 3	Е2-96 выпуск 4
	Е3-96	Е3-96 выпуск 2	Е3-96 выпуск 3	Е3-96 выпуск 4
	Е4-99	Е4-99	Е4-99	Е4-99
	-	выпуск 2	выпуск 2	выпуск 2
	-	-	Е5-99	Е5-02

www.autotruck-press.ru

Классификация моторных масел ACEA 2004 года **Таблица 2**

Категория	Область применения и основные свойства моторных масел
Класс A/B – для бензиновых двигателей и дизелей	
A1/B1-04	Бензиновые двигатели и дизели легковых автомобилей и легких грузовиков, специально сконструированные для использования энергосберегающих, маловязких при высокой температуре масел с динамической вязкостью от 2,6 до 3,5 мПа с**
A3/B3-04	Высокофорсированные бензиновые двигатели и дизели легковых грузовиков, работающие в тяжелых условиях с увеличенными интервалами моторного масла
A3/B4-04	Высокофорсированные бензиновые двигатели с непосредственным впрыском топлива. По назначению соответствует моторным маслам категории A3/B3-04
A3/B5-04	Высокофорсированные бензиновые двигатели и дизели легковых автомобилей и легких грузовиков, специально сконструированные для использования энергосберегающих, маловязких при высокой температуре масел с динамической вязкостью от 2,9 до 3,5 мПа с. Предназначены для использования при увеличенных интервалах смены масла**
Класс C – для автомобилей оснащенных нейтрализаторами отработавших газов	
C1-04	Высокофорсированные бензиновые и дизельные двигатели легковых автомобилей и легких грузовиков. Совместимы с нейтрализаторами отработавших газов, сажевыми фильтрами и трехкомпонентными нейтрализаторами отработавших газов. Относятся к маловязким энергосберегающим маслам с динамической вязкостью 2,9 мПа с. Имеют пониженное содержание фосфора, серы и низкую сульфатную зольность. Увеличивают срок службы сажевых фильтров и нейтрализаторов, обеспечивают улучшение топливной экономичности
C2-04	Высокофорсированные бензиновые и дизельные двигатели легковых автомобилей и легких грузовиков. Специально сконструированные для использования маловязких энергосберегающих масел с динамической вязкостью 2,9 мПа с. Совместимы с нейтрализаторами отработавших газов, сажевыми фильтрами и трехкомпонентными нейтрализаторами. Увеличивают срок их службы
C3-04	Высокофорсированные бензиновые двигатели и дизели легковых автомобилей и легких грузовиков. Совместимы с нейтрализаторами отработавших газов, сажевыми фильтрами и трехкомпонентными нейтрализаторами. Увеличивают срок их службы
Класс E – для мощных дизелей грузовых автомобилей	
E2-96 выпуск 5	Дизели с турбонаддувом или без него, работающие в средних и тяжелых условях, с обычными интервалами замены моторного масла
E4-99 выпуск 3	1. Высокооборотные дизели, соответствующие экологическим нормам Евро-1, Евро-2, Евро-3, Евро-4 и работающие в тяжелых условиях с увеличенными интервалами замены моторного масла. 2. Дизели с турбонаддувом, снабженные системой снижения выбросов оксидов азота. 3. Дизели без сажевых фильтров. Обеспечивают малый износ деталей двигателя, защиту от образования сажи и обладают стабильностью свойств.
E6-04	1. Высокооборотные дизели, соответствующие экологическим нормам Евро1, Евро 2, Евро 3, Евро 4 и работающие в тяжелых условиях с увеличенными интервалами замены моторного масла. 2. Дизели с турбонаддувом , с сажевыми фильтрами или без них, при работе на дизельном топливе с содержанием серы не более 0,005%.*** Обеспечивают малый износ деталей двигателя, защиту от образования сажи и обладают стабильностью свойств.
E7-04	1. Высокооборотные дизели, соответствующие экологическим нормам Евро-1, Евро-2, Евро-3, Евро-4 и работающие в тяжелых условиях с увеличенными интервалами замены моторного масла. 2, Дизели с турбонаддувом, без сажевых фильтров, с системой рециркуляции отработавших газов, оснащенных системой снижения выбросов оксидов азота.*** Обеспечивают малый износ деталей двигателя, защиту от образования сажи и обладают стабильностью свойств. Снижают нагарообразование в турбокомпрессоре.
Примечание:	*Все масла, за исключением категории A1/B1-04, являются стойкими к деструкции – разрушению в процессе работы на двигателе молекул полимеров загустителя, входящего в их состав. **В некоторых случаях могут не обеспечивать надежного смазывания двигателя, поэтому для определения возможности их использования следует руководствоваться инструкциями по эксплуатации или справочниками. ***Рекомендации по применению этих масел могут отличаться у различных производителей двигателей, поэтому следует руководствоваться инструкциями по эксплуатации или справочниками.

ВР Ойл СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ Castrol



ПРОДАЖИ В МОСКВЕ:

«Ринг Вэй», 23 км.МКАД	т.(095) 399-9257
«Шарк», МКАД 23 км, ТК «Развилка»	т.(095) 355-9516
«Трак Деталь», 43 км. МКАД	т. (095) 747-6929
31 км. МКАД	т.(095) 201-9071
«Дизельтрак», 80 км. МКАД , ТК «Тэнек»	т. (095) 799-6477
ИП Горбачев, 80 км. МКАД , ТК «Тэнек»	т.(095) 518-0548
ИП Чалкова, 24 км. Ярославского ш., ТК «Автозапчасти»	т. 8-916-565-4431
«ПМГ-Трак», 2-й Нагатинский пр-д; Автокомбинат № 16	т. (095) 117-6053



ООО«ВР Ойл»
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР
тел. (095) 234-39-42

НОВЫЙ МАГАЗИН НА МКАД
23 км, Т/Д «ШИНЫ МИРА»

Большой выбор шин и запчастей для иностранных и отечественных грузовых и легковых автомобилей
Работаем 24 часа
Доступные цены от лучших поставщиков г. Москвы
Бесплатная стоянка, кафе, шиномонтаж



(095) 399-35-47

РЕКЛАМА



СЕРВИС ДЛЯ «АЗИАТОВ»

В Москве открыт новый технический центр по продаже и сервису азиатских коммерческих автомобилей. Актуальность такого центра очевидна, ведь именно корейские и китайские производители особое внимание уделяют модельному ряду малотоннажных развозных грузовиков, пикапов, не нуждающихся в специальных пропусках в пределы больших городов.

В последние годы стали весьма популярны и автобусы азиатского производства, приемлемые по соотношению цена - качество. До последнего времени одним из факторов, затрудняющим проникновение корейской и китайской техники на российский рынок, было слабо развитое сервисное обеспечение. Однако нет сомнений, что инфраструктура будет стремительно развиваться в ближайшие годы.

Техцентр «Интеркомавто», созданный группой компаний «Элекс Полюс», является подтверждением этому. Офис компании расположен весьма удобно: в торговом центре «Вэймарт» на 26 км МКАД. Здесь же имеется смотровая площадка, где можно выбрать понравившуюся модель. В настоящее время «Интеркомавто» является официальным дилером корейских производителей «HYUNDAI», поставляющих на российский рынок мало- и среднетоннажные коммерческие автомобили, а также полюбившиеся на родных просторах комфортабильные автобусы вместительностью от 21 до 46 мест. Имеется дилерский договор с корейской компанией KIA, относительным новичком в России. Однако симпатичные компактные грузовички уже оценены российским потребителем. При сравнительно невысокой цене производитель обеспечивает хорошие условия по гарантии и предоставляет большое разнообразие комплектации: это могут быть бортовые и тентованные автомобили, фургоны, простые и рефрижераторы, эвакуаторы, цистерны и т.д. Китайские производители представлены фирмами Great Wall и XIN KAI. Джипы и пикапы - новинки на российском рынке, и, конечно вызывают большой интерес у потребителя, пытающегося найти компромисс между «плохо» и «дорого». Хочется верить, что бывает все-таки «хорошо» и «дешево»! Подписаны контракты с китайскими фирмами First Auto и JAC, производящими грузовики, а также Golden Dragon и YUTONG, специализирующиеся на автобусах. На площадке можно выбрать и автомобиль отечественного производителя: ГАЗ, УАЗ, ВИС и ОПП АВТОВАЗ. Есть из чего выбрать всем, кому надо много «что» или «кого» возить. Имеется комплекс дополнительных услуг: продажа в лизинг и



кредит, оформление, страхование, установка любого дополнительного оборудования.

В нескольких минутах езды от центра продаж располагается сервисная станция, специализирующаяся на обслуживании азиатских коммерческих автомобилей, на настоящий момент самая большая в европейской части России. Сервис занимает площадь в 2,5 га. Одновременно в ремонте могут находиться 13 автомобилей: имеются девяти- и тринадцатиметровые ямы, оборудованные подъемными механизмами на 5 и 13 тонн соответственно, также яма для регулировки углов колес, 8 подъемников. СТО снабжена современным оборудованием диагностики двигателя, электрооборудования, сход-развал. Имеется стапель, покрасочная камера, шиномонтаж. Здесь же располагается обширный склад запасных частей. Время прохождения ТО в среднем 25 минут. Стоимость нормочаса составляет $27 (для сравнения, европейский грузовик ремонтируется в среднем за 35 евро). Расположен сервис в 1 км от пересечения МКАД с Каширским шоссе.

ТЕХЦЕНТР «Интеркомавто»
www.eleks.ru
Официальный дилер
Продажа и оформление:
Тел: (095) 741-48-00, 01, 02
221-24-91, 92, 93; 130-79-83
МКАД 26 км
Т/Ц «ВЕЙМАРТ», оф. С2
KIA MOTORS HYUNDAI Great Wall xinkai

ГРУППА КОМПАНИЙ
ЭЛЕКС ПОЛЮС
Сервисный центр
ТО, ремонт, запчасти:
Тел: (095) 548-67-89
548-65-80, 221-24-93
isat@eleks.ru

ГРУЗОВЫЕ ШИНЫ

GOODYEAR
kormoran FULDA
MICHELIN Sava
BRIDGESTONE Firestone

Восстановление грузовых шин



ЗАПЧАСТИ

IVECO DAF
Mercedes-Benz SCANIA VOLVO
RENAULT
MAN
BPW SAF FRIEHAUF



ЛОРРИ ЛАЙН
УВЕРЕННОСТЬ В НАДЕЖНОСТИ

Тел.: (095) 101-3606
Москва, ул. Рябиновая, д. 26

SAMPA
Официальный представитель фирмы "SAMPA" в России
e-mail: autosnab@alo.ru
opt@sampa.ru
(095) 741-3548, 943-9243

MERCEDES VOLVO SCANIA RENAULT IVECO MAN DAF BPW SAF ROR FRIEHAUF TRAILOR

Детали ходовой части грузовиков, тягачей и полуприцепов европейского производства.
только ОПТ
Свыше 1200 наименований на складе
Товар сертифицирован

Ремонт импортной грузовой и прицепной техники
Запчасти оптом и в розницу
СЕРВИС DAF, MAN, MB
Компьютерная диагностика
Регулировка схождения
ROR, SAF, BPW
Тел.: (095) 980-9128
995-1734
E-mail: adampolis.m@mtu-net.ru

ADAMPOLIS+M
joint stock company
Truck @ Treiler Servise



ООО "РУСАРМ"
RUS ARM
SPARE PARTS PRODUCTS
ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ ДЛЯ ИМПОРТНЫХ АВТОБУСОВ И ГРУЗОВИКОВ
К ДВИГАТЕЛЮ
ПО ХОДОВОЙ
ТРАНСМИССИЯ
ОПТИКА

109518, Москва, РФ
2-й Грайвороновский пр.
40А, Завод «Сатурн»
офис :38

Тел : (095) 956 61 95
Факс : (095) 232 48 38
E-Mail : info@rusarm.com.ru
Web : www.rusarm.com.ru

НОВЫЙ
MAN MB VOLVO SCANIA DAF IVECO RVI
ОПТОМ И В РОЗНИЦУ
ЗАПЧАСТИ
К ГРУЗОВЫМ А/М,ПРИЦЕПАМ ИМПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА



Г. МОСКВА, УЛ. РЯБИНОВАЯ 44,
biznesauto@mail.ru
тел. 448-80-34; 784-86-00;

МАГАЗИН
BPW ROR SAF TRAILOR FRUEHAUF KASSBOHRER
ПНЕВМОРЕССОРЫ
Firestone
ТОРМОЗНЫЕ НАКЛАДКИ
PAGID FOMAR ROULUNDS
ПНЕВМОАППАРАТУРА
WABCO
ФИЛЬТРЫ
ВОЗДУШНЫЕ, ТОПЛИВНЫЕ, МАСЛЯНЫЕ, ОСУШИТЕЛИ
BOSCH
РАСПЫЛИТЕЛИ ,ПЛУНЖЕРНЫЕ ПАРЫ, ФОРСУНКИ ЭЛЕКТРОМОТОРЫ, РЕМКОМПЛЕКТЫ, КЛАПАНА,
febi bilstein
АМОРТИЗАТОРЫ,ДИСКИ ТОРМОЗНЫЕ, ВТУЛКИ, САЙЛЕНТБЛОКИ,КРЕСТОВИНЫ,ТЯГИ РУЛЕВЫЕ, ПОДШИПНИКИ, ДАТЧИКИ,РЕМКОМПЛЕКТЫ, ПРУЖИНЫ,ШКВОРНИ,САЛЬНИКИ,ТРЕЩЕТКИ

КЛЁПКА НАКЛАДОК



Для тягачей, п/прицепов автобусов
Расточка тормозных барабанов
тел.: (095) 772-06-06

САМЫЙ БОЛЬШОЙ В МОСКВЕ
РАЗБОР
ЕВРОПЕЙСКИХ ГРУЗОВИКОВ
- Продажа грузовой техники MAN, Iveco
- Восстановление аварийных машин
- Ремонт КПП ZF, EATON, MB с гарантией
- Ремонт редукторов заднего моста MAN, MB, Iveco, DAF



Покупаем грузовики на запчасти
Москва, ул. Енисейская, 39
Тел.: (095) 772-5951,109-2819
749-81-49
www.euro-stock.ru

Детали - это важно!
Широкий ассортимент / Цена рекомендованная производителем!
СКЛАД №1
В России
Запчасти для грузовых автомобилей / автобусов / прицепов иностранного производства в Москве
ООО Еврозапчасть
Москва, Сигнальный пр-д, д. 23А
Тел.: +7 (095) 781-4555
E-mail: info@ezet.ru www.ezet.ru

ЕВРОТРАКСЕРВИС
ГРУЗОВАЯ АВТОТЕХНИКА
VOLVO
РЕМОНТ. ПРОДАЖА. ЗАПЧАСТИ.



ПРАВКА РАМ
РЕМОНТ КАБИН
СТАПЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ НА УНИКАЛЬНОМ ОБОРУДОВАНИИ.
ТЕЛ: (095) 5029970 / 72
Москва, Очаковское ш. 32

ЗАО «ЧИМ-ТАШ»
Автосервис, запасные части (новые и б/у) и аксессуары для грузовиков, тягачей и автобусов Mercedes, MAN, Volvo, Iveco, DAF, Scania, Ikarus, прицепов и полуприцепов, осей ROR SAF BPW
экспресс-замена масла



121741, г.Москва, ул. Рябиновая, д.61, ком.10 тел.: (095) 446-1413, 446-1673, 448-5508
e-mail: CHIMTASH@MAIL.RU

РЕССОРЫ И ПОЛУРЕССОРЫ
АВТОЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ MB, MAN, VOLVO, DAF, IVECO, SCANIA, ПРИЦЕПОВ И ПОЛУПРИЦЕПОВ, ОСЕЙ ROR, SAF, BPW.



Горьковское шоссе, д. 1, (100 м от МКАД)
Тел./факс:(095)730-2668, Тел.: 506-2602, 517-4147
e-mail: chudakov@mtu-net.ru



Автобус LO 3500
Год выпуска - 1936
Мощность двигателя - 96 л. с.
Количество мест - 21+1
Полная масса - 8970 кг
Расход топлива - 22 л./100 км

Мангейм как зеркало идей Карла Бенца

Александр ТРОХАЧЁВ
Фото Дмитрия ЖИГУЛЬСКОГО

У истории нет сослагательного наклонения. Это аксиома. И все-таки трудно представить, какой была бы летопись Mercedes-Benz без талантливого Карла Бенца – человека, открывшего новую страницу в мировом автомобилестроении. Чтобы оценить масштаб личности и его вклад в историю, нужно непременно побывать на автобусном заводе DaimlerChrysler в Мангейме.

Заслуги гения

Среди людей непосвященных бытует мнение, что Карл Бенц и Готлиб Даймлер творили вместе едва ли не как Карл Маркс и Фридрих Энгельс. Но это серьезное заблуждение. И чтобы развеять его, достаточно посетить музей Карла Бенца, расположенный в Ладенбурге – тихом городке, в котором долгое время жил и творил великий гений прошлого. Волей судьбы приехал он сюда из более крупного Мангейма, в котором спустя десятилетия был построен самый известный завод по выпуску автобусов Mercedes-Benz.

Славных дат в биографии Карла Бенца хватило на сотни различных изданий, от простых брошюр и справочников до солидных монографий и фотоальбомов. Свою первую фабрику он основал в 1872 году, а уже через 14 лет получил патент на изобретение автомобиля с двигателем внутреннего сгорания. Собственно, 1886 год и считается мировым днем рождения автомобиля. А 18 марта 1895 года стал общепризнанным днем рождения автобуса, которому в этом году исполняется 110 лет. Первый омнибус (как тогда называли это транспортное средство для перевозки пассажиров) под названием Landauer оснащался двигателем смешной по нынешним временам мощности в 5 л.с., но был способен перевозить 8 человек – по тем временам неслыханно много.

Настоящее серийное производство автобусов Бенц развернул только в 1908 году уже в Мангейме, на построенной с чистого листа фабрике. Но в то же время он выпускал в Ладенбурге автомобили марки Benz. Любопытно, что до ноября 2004 года местное производство еще поставляло запчасти для заднего моста Mercedes-Benz Actros. Примечательно, что некоторые из возведенных в

Мангейме столетие назад цехов благополучно работают до сих пор: что-что, а историю здесь хранят трепетно. Даже солидная вывеска на фасаде одного из корпусов недвусмысленно определяет принадлежность фабрики: «BENZ & Co.».

Мангейм выпускает городские пассажирские лайнеры Citaro в соло- и сочлененной версиях, а также комплектные кузова Mercedes-Benz и Setra для европейских партнеров по холдингу EvoBus. Готовые кузова отправляются на другие сборочные площадки, расположенные в Ульме, Самано и Линьи-эн-Баруа. Но есть и встречное движение товаров: сюда приходят комплектующие. Причем не из Германии, а из-за рубежа – из Турции (Аксарай) и Чехии (Холышев).

По территории завода в Мангейме то и дело снуют автобусы и служебные машины, ездят погрузчики и эвакуаторы, до отказа забиты стоянки около офисного центра. И ни одной капли масла на асфальте!

Остова кузовов одинаково серого цвета: это сварные конструкции, прошедшие первичную обработку. Перед тем как эти «скелеты» обрастут «мясом» в виде листового металла, они проходят контроль в так называемых воротах качества: в торце устанавливается рамка, с помощью которой выверяется геометрическая безупречность конструкции. Любое отклонение от нормы может потом обойтись дорого: треснет лобовое стекло, не встанет на место какая-нибудь деталь и – прощай, премия. А качество Mercedes-Benz обязывает.

Большая семья

Особенности бренда Mercedes-Benz таковы, что все сотрудники рассматриваются как члены одной большой семьи. Это предполагает и заботу боссов о подчиненных в виде социального пакета (медицинская страховка, бесплатное обучение и т.п.), и ответственность самого работника за результаты труда и сохранение производственной тайны. Стоит кому-то разболтать, например, что сейчас они работают над крупным контрактом для муниципалитета такого-то города в объеме стольких-то автобусов, как за это можно поплатиться своим местом. «Катапультирование» сотрудника происходит и в случае разглашения уровня зарплаты и передачи другой информации третьим лицам без ведома начальства. Все это оговорено специальным пунктом в контракте. Уровень безработицы в Германии сейчас высок, поэтому все держатся за свои места, что называется, руками и ногами.



Так «варят» каркас кузова автобуса

Наряду с угрозой финансового наказания есть и поощрительная система бонусов. Она включает в себя даже такой пункт, как чистота и порядок на рабочем месте. Будешь опрятен и аккуратен – получишь прибавку. Не хочешь больше зарабатывать – твое дело. Но в некоторых случаях при этом ты просто рискуешь вылететь из бригады, а желающие занять «хлебное» место всегда найдутся.

Особая гордость

Особая гордость завода – полнопогружная ванна для катафорезного грунтования. Она была включена в технологическую цепочку в 1992 году и с тех пор пропустила через себя де-



Двигатель готовят к установке на автобус



Один из трехсот автобусов Citaro для города Рима

Исторические вехи завода в Мангейме

Бенц получает патент на motor car – самодвижущийся экипаж

1894	Выпущена модель Benz Velo (всего собрано около 1000 штук)
1895	Первый омнибус Landauer выходит на линию Зиген–Нетпен–Дойц
1898	Построена новая фабрика Карла Бенца BENZ & Co.
1908	Пущены цеха по сборке автобусов
1949	Начало производства «носатой» модели O 3500
1954	Старт массовой сборки бескапотного O 321 H
1965	В серию запущен успешный Mercedes-Benz O 302
1969	Начата сборка городского автобуса O 305
1974	Освоено производство самой массовой модели O 303
1992	Постановка на конвейер туристического O 404
1994	Выпущен 150-тысячный автобус (с 1949 г.)
1997	В серии – новое поколение городских автобусов Citaro
2001	Модернизация производства; открытие дизайн-студии

www.autotruck-press.ru



Для Лондона построили 446 сочлененных автобусов Citaro

Параметры ванны для катафорезного грунтования	
Ввод в эксплуатацию	1992 г.
Общая длина	16,1 м
Общая ширина	3,8 м
Общая глубина	6,0 м
Рабочий объем	380 000 л
Угол погружения кузова	8°
Напряжение раствора	80 В
Содержание воды в растворе	80%
Первый обработанный автобус	MB O404

сятки тысяч автобусных кузовов. Ее внушительные размеры (длина 16,1; ширина 3,8; глубина 6,0 м) позволяют обрабатывать черновые кузова любых моделей, что создает неплохую загрузку. Наряду с мерседесовскими кузовами обработку проходят и сетровские, в частности знаменитые двухпалубники 400-й серии. А первенцем по обработке был Mercedes-Benz O404 – предшественник современного флагмана Mercedes-Benz Travego.

Ванна катафорезного грунтования на заводе столь же святое место, как гримерки в театре. Посторонних сюда не допускают по целому ряду соображений. А вездесущих журналистов предупреждают, чтобы не пользовались вспышкой, иначе может наступить сбой из-за высокой чувствительности датчиков. На этом участке стерильно по высшему разряду. И во главе угла – техника безопасности: емкость с раствором расположена за стеклом. Весь процесс – как на ладони. Он состоит из девяти последовательных автоматизированных операций и в общей сложности занимает почти половину рабочей смены – 3,5 часа.

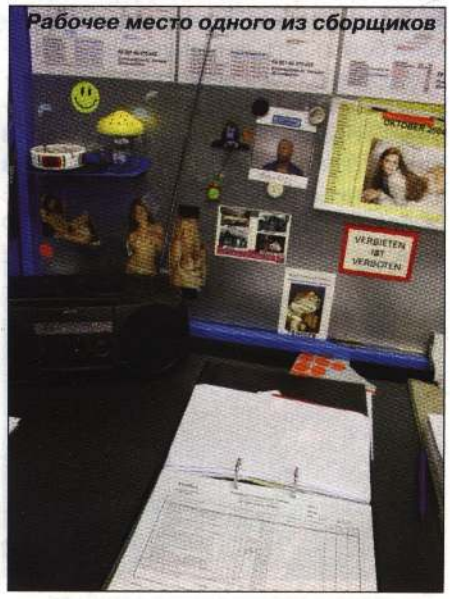

Внутризаводской транспорт

Прежде чем устроить кузову «водные процедуры», его тщательно промывают – на поверхности не должно остаться никаких посторонних частичек и жировых пятен. Затем железную конструкцию фосфатируют и закрепляют на нем электроды. Теперь будущий автобус готов к погружению. Но прежде чем он возомнит себя субмариной, оператор производит профилактический осмотр. Убедившись, что все в порядке и ничто не помешает искупать гиганта в растворе, он нажимает на пульте соответствующую кнопку. Кстати, рабочий раствор – это


Комплектующие «точно в срок»

смесь 80% технической воды, более 18% серой грунтовки и около 1,5% растворителя. Он, в свою очередь, представляет собой уксусную кислоту. За счет ее физических свойств грунтовка связывается с водой и превращается в однородный состав.

Подготовленный к обработке кузов медленно движется по специальным направляющим и словно в замедленной съемке погружается в мутную бездну под углом 8°. Тем самым обеспечивается полное проникновение состава во все труднодоступные уголки конструкции – под его напором воздух покидает скрытые полости и укромные места. Начинается электрохимическая реакция, при которой сверхмелкие частицы грунтовки притягиваются к железу и осаждаются на нем микроскопическим слоем толщиной 23 – 24 микрона. После «всплытия» кузов вновь подвергается обработке. Подобно тому, как в душе человек смывает с себя остатки пены, специалисты завода удаляют с поверхности кузова лишнюю грунтовку. И только после этого будущий автобус отправляется в сушильную камеру. Затем кузова, предназначенные для отправки на другие заводы, выкатываются на улицу и ждут своей очереди на пог-



Рабочее место одного из сборщиков


Готовые к отправке кузова

рузку. Погрузка производится на железнодорожные платформы, благо ветка «железки» проходит вплотную к территории предприятия.

Между прочим, раствор для обработки методом катафорезного грунтования используется многократно в течение нескольких месяцев. А меняется он только один раз в году, когда предприятие закрывается в связи с празднованием Рождества и Нового года. Руководство утверждает, что качество обработки к концу сезона нисколько не уступает начальному, и это подтверждено многолетним опытом.

Экскурсию заказывали?

Когда-то сборка всех кузовов на предприятии осуществлялась на одной линии. Но это было не совсем удобно с точки зрения логистики и временных затрат. Покумекали, что к чему, и решили разбить длинную сборочную цепочку на три – для каждого класса и модели автобуса. Жизнь доказала правильность решения. А вскоре поставила на повестку дня и новые задачи. В 2002 году понадобилось организовать линию по сборке двухэтажных лайнеров Setra. Порядок действий на ней такой же, как на других участках: сварка основания кузова, боковин


Последние штрихи перед отправкой



Производственный комплекс в Мангейме в цифрах (Данные на начало 2004 г.)	
Общая площадь	881 000 м²
Площадь завода EvoBus	306 000 м²
Производство автобусов	183. 000 м²
Готовые автобусы MB Citaro	1859 ед.
Кузова MB и Setra в сборе	5690 ед.
Объемы литья металла	109 000 т
Общее число работающих	8925 чел.
Работники автобусного завода	3226 чел.

и крыши; монтаж фронтальной и тыльной частей автобуса в так называемом кондукторе. Затем – обязательное прохождение «ворот качества», где с помощью жесткого шаблона проверяется соответствие конструкции заданным геометрическим параметрам. Малейшее отклонение от нормативных допусков – и каркас направляется для «работы над ошибками».

Если со «скелетом» полный порядок, он получает пропуск на участок точечной сварки. Здесь его облицовывают панелями из оцинкованного листа, вырезанными в точном соответствии шаблонам. Все панели стыкуются не «на холодную», а «на горячую», т.е. при предварительном нагреве до +65°С. Когда кузов сформирован, его направляют в ту самую ванну, а после сушки – на покраску. Для внешнего оформления будущего автобуса используются корпоративные цвета заказчика, согласованные с клиентом элементы дизайна или стандартная схема, непременно обговариваемая при подписании контракта.

Но окрашенный кузов – это еще не автобус. И прежде чем им стать, ему предстоит пройти массу производственных участков с островками сборки. На каждый из них нужные комплектующие поставляются в строгой очередности и «just in time» – точно в установленное время, не раньше и не позже. На ряде участков производится подсборка узлов и деталей, которые затем агрегатируются в общую конструкцию. Это уменьшает время сборки и снижает производственные затраты (заложенные, между прочим, в стоимость готового изделия). Собранные автобусы еще не являются отпуск-


С помощью такой чудо-машинки, многотонные автобусы перемещают по цеху

www.autotruck-press.ru



Таким шаблоном вымеряют геометрию передней части кузова автобуса

ным товаром. Прежде чем состоится их свидание с новыми хозяевами, техника проходит комплексную проверку. Сперва – на испытательных стендах и в дождевальной камере, затем – на ходу. Если все нормально и на 100 км тестовых режимов не выявлено недостатков, автобус возвращается на завод. Здесь его моют и покрывают днище антикоррозийным составом (его роль выполняет защитная грунтовка). Но и после этого отдавать машину клиенту рано – ее нужно примарафетить. Под этим словом подразумевается устранение мелких сколов и царапин, шлифовка стекол и полировка кузова. Только когда очередной экземпляр блестит как новогодний шар на елке, продукт готов для передачи заказчику.

Дорогие гости

Самые дорогие и желанные гости завода – конечно же, его клиенты. А клиентами являются транспортные предприятия всей Европы. Например, не так давно здесь получали свои автобусы московский футбольный клуб ЦСКА и волгоградский «Ротор». Правда, их Mercedes-Benz Travego были собраны не в Мангейме, а в Ульме. Но так ли это важно, ведь за получением техники россиян пригласили именно сюда.

Во время моей поездки в Мангейм здесь собирали крупную партию из 300 одинарных городских машин Citaro для Рима и 180 сочлененных – для Лондона. В ожидании оформления бумаг или встречи с сотрудниками можно хорошо провести время в административном здании и зале передачи машин заказчикам. Желающие отдохнуть могут уютно расположиться в пресс-центре, почитать свежую прессу, бесплатно заморить червячка широким ассортиментом



После сытного обеда
По закону Архимеда
Не мешало бы поспать...

свежих овощей и утолить жажду любым из предложенных напитков. Можно даже заглянуть в небольшой «зал славы» и посмотреть на фотографии начала прошлого века и макеты некоторых автобусов. Кроме того, не воз-браняется взглянуть на полноразмерные раритеты довоенного и послевоенного периодов. Благо, они выставлены для всеобщего обозрения. А еще – приобрести коллекционные модели в масштабах 1/43 и 1/87 или прикупить на добрую память понравившиеся сувениры с фирменной символикой. А в том, что память от посещения завода останется доброй, сомневаться не приходится.



XIN KAI

КУСКОВСКАЯ 20 А | М. ПЕРОВО

АВТО САЛОН

ЗЕНИТ АВТО

WWW.ZENITAUTO.RU



китайские автомобили

пикапы, внедорожники

ОТ $12 000

Great Wall

(095) 231-21-62

Дмитрий Жигульский

Очерк из Губино



То, что в современной Руси производителю живется не очень сладко, состояние нашей экономики демонстрирует убедительно: то цены на металл за год вырастают в два раза, то предприятия «лучшего» менеджера страны для миллионов граждан и тысяч предприятий свет отключат, «то понос, то золотуха». Сладко живется только чиновникам да «сырьевикам», успевшим под шумок гениальной приватизации отхапать скважину или делянку леса.



Пять «шторников» для краснодарского перевозчика готовы к отправке

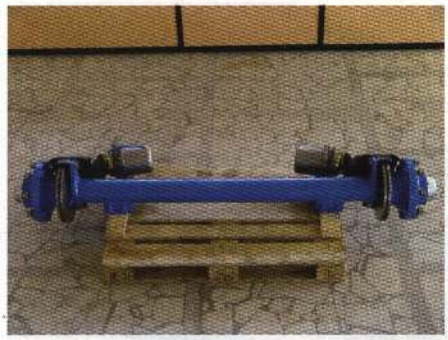
Завод «Тонар» является редким исключением успешно развивающегося предприятия на постсоветском пространстве, занимающееся высокотехнологическим производством. За 15 лет своего существования завод, расположенный в подмосковной деревне Губино, показал и доказал, что производить у нас можно и это выгодно. Начав в 1990 г с производства прицепов для легковых автомобилей, сегодня предприятие проектирует и строит тяжелые прицепы для большегрузных автопоездов, а это 70% оборота завода. Причем «Тонар» демонстрирует поразительную гибкость и приспособляемость: торговые ларьки на колесах не в почете – вот вам полуприцепы, причем и изотермические, и тентованные, и самосвальные, оси BPW дорогие – вот вам свои, доморощенные.

В 2004 г. «Тонар» произвел около 600 прицепов для тяжелых грузовиков. Мощности загружены примерно наполовину, но в этом году в модернизацию завода планируется вложить



45-тоный, четырехосный самосвальный прицеп. Две оси подъемные, задняя подруливающая. Покрышки российского производителя для того, чтобы показать, что нагрузка на ось не превышает допустимую (наши покрышки имеют тенденцию взрываться при незначительном перегрузе). Гидравлика итальянского производителя Penta

порядка 1,5 млн. американских долларов, в основном в окрасочное оборудование. Большое внимание уделяется проектированию и производству новых типов осей для прицепов, а так же модернизации уже освоенных. Сами оси тяжелее импортных, но произ-



Новая ось с дисковыми тормозами рассчитана на 17,5-дюймовые колеса

водители ссылаются на то, что балку для наших дорог усиливают. Подшипники для осей тоже наши, и пока, по заявлению представителей завода, нареканий по ним нет. Заготовки для тормозных барабанов поставляют наши литейные предприятия, а на заводе их растачивают на станках и доводят до ума, тормозные накладки делают сами. А вот подвеска прицепов на 80 % состоит из импортных комплектующих: выгоднее закупить, привезти и растаможить из-за «бугра» полурессоры и пневмоподушки, чем заказывать их производство здесь. Тормозная арматура фирмы Wabco.

Нельзя сказать, что прицепы «Тонар» не уступают импортной продукции: они тяжелее примерно на 150 кг, импортные прицепы более изящные в плане производства (сварные швы меньше, окрашены более грамотно и качественно), борта тонаровских прицепов стальные, хотя и оцинкованные (за дополнительные $800 изготовят из алюминиевого профиля). Но зато в цене российские прицепы на 35% дешевле аналогичной импортной продукции. А разница в 10 тыс. евро для российского потребителя является основополагающим критерием для выбора тонаровского изделия. Одна из главных составляющих успешного бизнеса производителей подвижного состава – наличие сервисных станций, решается, на мой взгляд, успешно. Уже сейчас в России 10 тонаровских сервисных станций.

Есть ли проблемы у тонаровского производителя? Наивно думать, что их нет. Но главные, как ни странно, ни в налоговом законодательстве и бардаке, а в экспансии «бэушной» импортной продукции на нашем рынке. Так, если в 2002 г. в Россию завезено около 8000 импортных «бэу» прицепов, то в прошлом году 11 000. Поэтому производители отечественных прицепов вышли в правительство с инициативой старой как мир – запретить им-



На станках обрабатываются заготовки тормозных барабанов

порт прицепной техники в Российскую Федерацию старше пяти лет, мотивируя это тем, что техника такой возрастной категории исчерпывает полностью свой заявленный ресурс в 1 млн км и опасна для эксплуатации. В связи с последними событиями вполне возможно, что такое постановление и появиться в скором будущем.

ООО МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД
Http://www.tonar.info, e-mail: trade@tonar.net
СЕРТИФИЦИРОВАНО ТОНАР
НАДЁЖНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ



Трехосный полуприцеп
«ТОНАР-9746»
Изотерма
Рефрижератор
Тушевоз
Грузоподъемность 26т



СТРАХОВАНИЕ
ЛИЗИНГ
КРЕДИТ
ГАРАНТИЯ
СЕРВИС

Полуприцеп-самосвал
«ТОНАР-9523»
Грузоподъемность 36т
Объем от 24 до 29 м³



Грузовой полуприцеп
«ТОНАР-97461»
Участник международного автопробега "Лиссабон - Владивосток" - 2004 г.
Тентовый объемом от 86м³ до 107м³
Также производим "шторник"
со сдвижным тентом боков и верха



КОНТЕЙНЕРОВОЗЫ:
«ТОНАР-97462»
Под контейнеры - 40'HQ, 40'
«ТОНАР-974621»
Под контейеры - 40', 2x20'
«ТОНАР-974622»
(универсал)
Под контейнеры - 40'HQ, 40', 2x20', 30', 20'

ГАРАНТИЯ - 2 ГОДА НЕЗАВИСИМО ОТ ПРОБЕГА, РЕСУРС - 1 МЛН. КМ

Выполняем
- РЕМОНТ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ И ИМПОРТНЫХ ПОЛУПРИЦЕПОВ, ИЗОТЕРМИЧЕСКИХ КУЗОВОВ ИЗ «СЭНДВИЧ»-ПАНЕЛЕЙ
- ПРОДАЖУ ОСЕЙ СОБСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА
- ЗАМЕНУ ОСЕЙ ДРУГИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

ТЕЛЕФОН/ФАКС: (0964 по РФ) (24 для Москвы и МО) 16-32-49

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ:

г. САМАРА
ТЕЛ. (8462) 94-43-26
E-MAIL: SAMARA@TONAR.INFO

ТАТАРСТАН, г. ЗЕЛЕНОДОЛЬСК
ТЕЛ. (84371) 32-585
E-MAIL: KAZAT@TONAR.INFO

г. КРАСНОДАР
ТЕЛ. (861) 215-32-70
E-MAIL: KRASNODAR@TONAR.INFO

www.autotruck-press.ru



Радиосвязь для всех

Михаил Ожерельев

Сегодня в мире среди разнообразных видов мобильной связи (спутниковая, транковая, сотовая) СИ – БИ-связь прочно занимает свою нишу. Для большегрузных автомобилей радиостанции становятся фактически штатным средством связи. Расскажем об этом подробнее.

В России радиосвязь в Си–Би-диапазоне была разрешена в 1988 г. Название получилось от аббревиатуры английского словосочетания Citizen Band (гражданский диапазон). Выделенный для этой связи диапазон частот 27 МГц находится между коротковолновым (КВ) и ультракоротковолновым (УКВ) диапазонами и обладает свойствами того и другого. Подобно УКВ, используемым в телевизионном вещании, Си–Би-радиоволны распространяются в виде прямой волны от передающей антенны к приемной. По своей сути средства радиосвязи этого диапазона представляют собой носимые, возимые или стационарные радиостанции, позволяющие осуществлять прямую связь с аналогичной аппаратурой в пределах их радиуса действия. Радиостанции в автомобилях позволяют водителям поддерживать постоянный контакт между собой, получать оперативную дорожную информацию, а также связываться с оперативными и диспетчерскими службами. В настоящее время в диапазоне 27 МГц работает более 100 диспетчерских служб. Из полезного, применительно к Москве – 3c (Петровка), 9d (Полет 27), 21d (Служба спасения), 8a (Спас – Столица). Каналы 9c и 19c повсеместно принимают сообщения о ДТП и чрезвычайных ситуациях. Канал 15c используется для связи водителей – дальнобойщиков. На всякий случай обьясним, что такое каналы и сетки. Канал – диапазон частот шириной 10 кГц, обозначается цифрами от 1 до 40. Сетка – диапазон частот, вмещающий 40 каналов (обозначается латинскими буквами). В сетке «С» гражданского диапазона первому каналу соответствует частота 26.965 МГц, сороковому – 27.355 МГц. Дальнобойный канал 15c имеет частоту 27.135 МГц. Это в «европейской» сетке, каналы «российской» сетки имеют частоты на 5 кГц ниже, соответственно последняя цифра частоты в канале 15c «0» (27.130 МГц).

Для уверенного радиообмена передающая и приемная радиостанции должны работать в одинаковых сетках («российская» или «европейская») и иметь одинаковую модуляцию (AM или FM).

На данный момент ситуация с радиостанциями, установленными на грузовых автопоездах, следующая. Часть радиостанций устанавливалась и ставится в «российской» сетке. Этому способствует то, что основная доступная номенклатура радиостанций или устанавливалась в Польше, или завозилась из этой страны. Исторически сложилось так, что радиостанции гражданского диапазона, используе-

мые в соцстранах, сдвинуты по частоте по понятным причинам – вражеский эфир должен быть недоступным. Другие станции попадали и попадают к нам из Европы напрямую или с «бэу» грузовиками. Поэтому ситуации, когда две машины, имеющие радиостанции с разными сетками, не слышат друг друга в пределах прямой видимости, не редкость.

Теперь о дальности связи. Она зависит от многих факторов: вида антенны и высоты установки, геодезической высоты местности, мощности передатчика, уровня помех в точке приема и даже от погодных условий. Практически дальность связи при мощности передатчика 4...10 Вт в среднем составляет: автомобиль – автомобиль 10 – 20 км, автомобиль – база 15 – 40 км, база – база 30 – 60 км. Достаточно уверенная связь в Си–Би-диапазоне даже при благоприятных условиях ограничивается 75 км. Для больших дальностей следует использовать специальную технику: высоконаправленную антенну, репитеры и т. д. Это краткая теория, а для заинтересовавшихся несколько практических советов.

Какую аппаратуру выбрать? В настоящий момент на рынке присутствует довольно обширное разнообразие. Скорее надо исходить из имеющейся суммы денег и тех задач, которые надо будет решать с помощью этой аппаратуры. Из технических параметров следует обратить внимание на: чувствительность приемника – должна быть не более 0.7 мкВ (чем меньше, тем лучше), подавление соседнего канала – более 60 дБ, выходная мощность 4 – 10 Вт. Обязательным является наличие двух модуляций и не забудьте поинтересоваться, в какой сетке работает аппарат. Как мы уже упоминали, европейская и российская сетки отличаются на 5 кГц. И хотя последнее время весь Центральный регион России использует европейскую сетку, в продаже имеются радиостанции, настроенные на российскую сетку. Еще лучше, когда радиостанция универсальная и дает возможность переключения нулей и пятерок.



Теперь о ценах. Самые дешевые модели от 50 долларов (Alan 100 plus, Dragon CB 407) имеют возможность работы на 40 каналах сетки «С» с выходной мощностью 4 Вт. Этого вполне хватает для ведения радиосвязи в зоне прямой видимости 5 – 7 км. Более дорогостоящие радиостанции (Maycom EM, Yossan JC-2204) от 100 долларов позволяют настраиваться на гораздо большее число каналов за счет переключения сеток «B, C, D, E». Соответственно увеличивается и количество функций: сканирование каналов, память, одновременный просмотр двух каналов и т.п. Выходная мощность этой аппаратуры – до 10 Вт (максимально разрешенная), и, как правило, имеется возможность переключения европейской и российской сеток.



Определившись с радиостанцией, перейдем к выбору антенны. Здесь вариантов много: от самых простых и дешевых удочек до очень дорогих и длинных. Самые простые антенны на магните стоят в районе 500 руб. Стационарные с жестким креплением от 700 руб. Чем длиннее антенна, тем лучше связь, однако в последнее время на большегрузных автомобилях вошли в моду специальные укороченные антенны. Это понятно – ограничен габарит по высоте. Укороченные антенны имеют возможность после специальной настройки сохранить функции длинной антенны, а вообще настраивать надо все типы антенны. Это делается с помощью специального КСВ-метра. Подключается он между антенной и радиостанцией. Настраивать антенну в первом приближении надо по минимуму КСВ (коэффициент стоячей волны) добившись значения меньше 1,5. Надо иметь в виду, что работа при КСВ больше 3 может привести к повреждению выходного каскада передатчика. Вообще, настройка и выбор антенны – дело специалистов.

Последний вопрос – юридический. В соответствии с « Правилами продажи, регистрации и эксплуатации портативных приемо-передающих радиостанций, предназначенных для использования гражданами на территории России», при эксплуатации радиостанции ее владелец должен иметь при себе разрешение на право эксплуатации. Регистрация и выдача разрешения осуществляется территориальными органами Госсвязьнадзора по месту жительства владельца. Стоимость разрешения на 1 год – 120 руб, оно действует на всей территории России.



Продажа и установка радиостанций.
31 км. МКАД, «АВТО-31»
Тел.: 722-22-71

www.autotruck-press.ru

ЗАПЧАСТИ
РЕМОНТ
ТО-2 за 1,5 суток
Обслуживаем дисковый тормоз
Предъявителю скидка 3%
ИМПОРТНЫХ ПОЛУПРИЦЕПОВ
на осях SAF, ROR, BPW, Trailor, Fruehauf
ГАРАНТИЯ 3 МЕСЯЦА
ШИНЫ, ДИСКИ
ГРУЗОВОЙ ШИНОМОНТАЖ
По предварительной договорённости возможна работа в выходные дни
(095)558-90-07
(доб.26)558-91-55
(095)761-92-00

АВТОЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ
МАЗ, КАМАЗ
ЗИЛ, ГАЗ
УАЗ
Широкий ассортимент
Низкие цены
MAN, VOLVO
SCANIA, DAF
MERCEDES

23 км. МКАД
комплекс «Развилка»
(095)746-0914
355-9739
355-9628

www.vialkom.narod.ru
E-mail: alpha-avto@mtu-net.ru

РЕКЛАМА
(095) 749-45-50

ИНТКОМ-СЕРВИС
Ремонт любой сложности
ТО п/прицепов и тягачей
европейского производства
Ремонт воздушной системы
ЗАПЧАСТИ
BPW, SAF, ROR
тел./факс: 470-0202
моб.: 8-926-262-1720
8-903-164-1884
Москва, Ярославское ш.
пост. «Северянин», влад. № 10
ДИАГНОСТИКА БЕСПЛАТНО!

ЗАПЧАСТИ


ДЛЯ ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И АВТОПРИЦЕПОВ В НАЛИЧИИ И НА ЗАКАЗ
80 км. МКАД
Авторынок ТЭНЕК
ВРЕМЯ РАБОТЫ 9.00-19.00
Тел./факс: (095) 484-1643
Тел.: 744-3941, 728-8100
E-mail: fura_mos@pochta.ru

ПРОДАЖА ПОЛУПРИЦЕПОВ
- Импортных
- Тентованных
- Рефрижераторных
- Новых
- Б/у

СЕРВИС
Раменский район, аэропорт Мячково
Тел.: (095) 796-2384
130-5401
552-9888
Факс: (095) 182-2317
www.trucks.d2d.ru
e-mail: ay@d2d.ru


ООО «РЕФТРАНССЕРВИС»

ТЕХНОГРУП
ЗАПЧАСТИ
для грузовиков, тягачей, автобусов импортного производства
Scania, Iveco, Volvo, Mercedes, MAN, DAF
31 км МКАД, ТК «АВТО-31», Б-1-6
Тел.: (905) 101-7582, 724-3953
201-90-68
E-mail: teknogrup@teknogrup.ru
www.teknogrup.ru

WEST REIFEN
"ЗАПАДНОЕ КОЛЕСО"
ГРУЗОВЫЕ ЗАПЧАСТИ
от лучших европейских производителей
оптовые и розничные продажи
LEMFÖRDER elring SKF Gates KNORR BREMSE BP TRUCKTEC
MAHLE BOSCH SAF WABCO
Тел/Факс: (095) 739-0631
Магазин запчастей, автосервис
Москва, ул. Иловайская, 38А
ОАО "Интертрансэкспедиция"

АВТОЗАПЧАСТИ И СЕРВИС

УСТАНОВКА РЕМОНТ
Р.Г.С. СЕРВИС
ТАХОГРАФЫ • ОТОПИТЕЛИ • KIENZLE 035 мет
SIMENS VDO WEBASTO KIENZLE EBERSPACHER
Тел./факс : (095) 768-1841, 768-9896
г. Балашиха, Шоссе Энтузиастов,
владение 1а, Западная промзона



HAMMER H Kupplungen

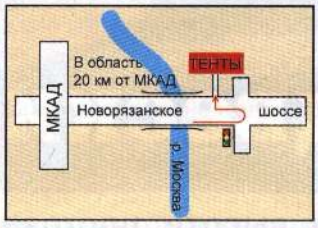
HAMMER Quality H Performance





RUS ARM SPARE PARTS PRODUCTS
ООО "РУСАРМ"
109518 г.Москва, 2-й Грайвороновский
пр-д, д.40А Завод " Сатурн" , оф. 38
Тел : +7.095.956 61 95
Факс : +7.095.232 48 38
Web : http://www.rusarm.com.ru
E-mail : info@rusarm.com.ru

ООО «БАТ»
Изготовление и ремонт тентов,
каркасов, ворот, летних кафе
брезентовых автопологов, ПВХ
Сварочные работы





Тел.: (095) 745-17-32
8(901) 750-17-32

фирма "ТракМоторс"
ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ, АВТОБУСОВ И СПЕЦТЕХНИКИ
MB
Scania
Volvo
MAN
KHD
Iveco
Daf





Поршнекомплекты, гильзы, поршневые кольца, прокладки, фильтры **KS, Mahle, AE, Victor Reinz**
Плунжерные пары, распылители, ремкомплекты ТНВД, подкачивающие насосы, клапана **Bosch, DTP, Flag**
Турбокомпрессоры **KKK, Schwitzer, Garret, Holset**
Водяные помпы, сцепления, амортизаторы, радиаторы, тормозные накладки **Sachs, Boge, Behr, Jurid**
Рулевые тяги, наконечники, сайлентблоки, шкворня, пневморессоры, компрессоры, воздушные краны, подшипники **Wabco, Knorr, Febi, SKF, ContiTech**

Москва, ш. Энтузиастов, д. 31, офис 33
тел./факс: (095) 540-1067 (многоканальный)
www.truckmotors.ru
e-mail: info@truckmotors.ru

www.viles.ru
Viles
Тенты, каркасы, ворота, кузова
к грузовым автомобилям и прицепной технике
Восстановление, реконструкция прицепной техники после аварий
Увеличение объема, удлинение рамы и кузова
Автополога, изделия из брезента и ПВХ
Изготовление и размещение рекламы на корпоративном автотранспорте



Покупаем б/у аварийную прицепную технику импортного пр-ва
+7 (095) 746 3944
+7 (095) 784 3944

Lubristar®
"Лубристар" - официальный дистрибьютор смазочных материалов Esso и Mobil
Тел./Факс: (095) 105-0015
www.lubristar.ru



ESSO Mobil

Михаил Ожерельев
Фото Дмитрия Жигульского



Секреты пневмоподвески

Тема штрафов за перегруз и превышение габарита по высоте постоянно прослеживается в разговорах бывалых дальнобойщиков, и немаловажную роль в этом играет исправное состояние и правильная регулировка пневмоподвески.

Расскажем заинтересованным читателям о принципах работы составных частей этой подвески и поделимся некоторыми хитростями, связанными с регулировками. Наряду с неоспоримыми преимуществами в плавности хода пневмоподвеска по сравнению с рессорной дает возможность регулировки высоты рамы автомобиля, что иногда желательно при погрузке-разгрузке, а также при сцепке-расцепке автопоезда или проезде весогабаритного контроля.

Системы, встречающиеся в настоящее время на грузовиках, условно можно разделить на три основных типа по способу управления: полностью электронная (Mercedes, MAN, Renault, DAF, Scania), электромеханическая (Volvo, Scania) и подвеска с механическим управлением (старые модели тягачей и подвеска прицепов). Расскажем понемногу обо всех.

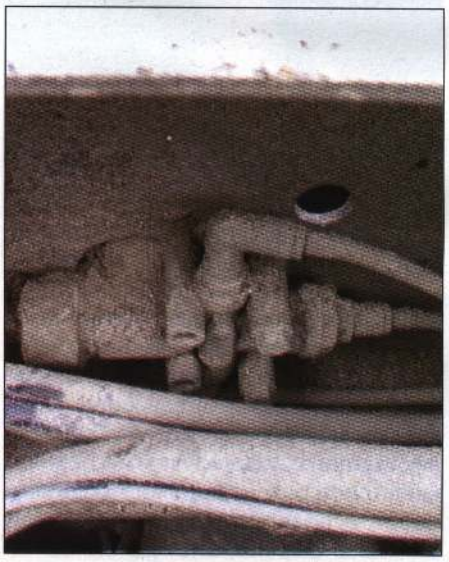
По инженерному замыслу (этот принцип действует практически на всех грузовиках) воздух в пневмоподвеску начинает поступать после заполнения контуров рабочей и стояночной тормозных систем. В системе воздушной подвески обязательно присутствуют два перепускных клапана. Первый клапан, без обратного потока, открывает путь воздуха к подушкам при достижении давления в системе около 8 атмосфер, второй, с обратным потоком, пропускает воздух от подушек в рессивер пневмоподвески при достижении давления 10 атмосфер (воздух сначала попадает непосредственно в пневморессоры, а только потом в рессивер) и после заполнения рессивера дает возможность пользоваться этим запасом в обратную сторону.

В подвеске с электромеханическим или просто механическим управлением воздух сначала попадает на вход клапана уровня рамы. Этот прибор расположен на раме и шарнирно с помощью регулируемой тяги соединен с мостом автомобиля. Он служит для автоматической регулировки подвески в транспортном положении, а более сложный вариант выполняет также функцию автоматического ограничения высоты подвески при максимальном подъеме. В зависимости от положения рамы относительно моста клапан может открыть путь воздуха к подушкам, перекрыть воздух, или соединить пневмобаллоны с атмосферой и выпустить часть воздуха. На задней оси могут устанавливаться два клапана, в таком случае правая и левая сторона регулируются отдельно. Обозначения выводов: вход 11, выход к пневмобаллонам 21 и 22, атмосфера 3. В более сложной конструкции дополнительные выводы 12 и 23 работают в устройстве ограничения максимальной высоты подъема, а при подаче воздуха на вывод 4 уровень шасси подрастает на 75 – 85 мм выше транспортного положения (удобно при установке цепей противоскольжения). Примером использования клапана такой конструкции служит пневмоподвеска с механическим управлением Scania. Про неисправности клапанов мы еще расскажем, а пока идем дальше.



Ограничительный клапан с обратным потоком

Между клапаном и непосредственно пневмоподушками устанавливается кран ручной регулировки уровня. Он может быть механическим, с рычагом переключения, или электропневматическим с пультом управления в кабине. Этот прибор имеет три положения: транспортное (при котором пневмоподушки соединены непосредственно с клапаном уровня пола), подъем кузова (при котором пневмоподушки соединяются с воздушным ресивером) и опускание кузова (при котором воздух из подушек выходит в атмосферу). Рукоятка механического крана имеет промежуточное положение – СТОП, в котором перекрываются выводы из пневмобаллонов. Кран ручного управления имеет довольно простое устройство и его подробное описание не имеет смысла. Заметим, что сейчас на грузовиках это «чудотехники» встречается крайне редко, только на старых моделях, а вот прицепы с пневмоподвеской имеют этот кран в стандартной комплектации. На всякий случай назовем присоединительные выводы крана – вход из ресивера 1, соединение с клапанами уровня рамы 21 и 23, соединение с пневмобаллонами 22 и 24, сброс воздуха в атмосферу 3.

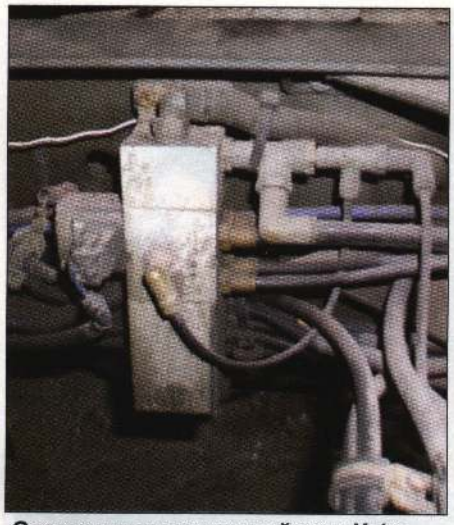


Клапан управления пола Volvo

Устройство электропневматического крана, устанавливаемого на современные грузовики, немного сложнее. Функции подъема, опускания и транспортного положения осуществляются комбинацией из двух электромагнитных клапанов. В исходном положении без подачи напряжения на соленоиды воздух свободно проходит от клапана уровня рамы к пневмоподушкам. При включении режима ручной регулировки от пульта управления идут команды на подъем (под напряжением два соленоида) или опускание (один соленоид). Для ограничения максимальной высоты подъема на раме устанавливается индуктивный датчик. При наличии пневмоподвески на передней оси, ею управляет отдельный электропневматический кран.

На Scania система выглядит несколько иначе. Ручное управление реализуется с помощью трех электромагнитных клапанов. Первый клапан срабатывает при включении ручного режима – он перекрывает магистраль выхода клапана уровня рамы. Второй клапан работает при подъеме подвески, он соединяет рессивер сжатого воздуха с подушками. Третий клапан служит для выпуска воздуха в атмосферу при опускании. Максимальная высота при ручном подъеме ограничивается с помощью уже известного нам клапана уровня пола, но более сложной конструкции. Воздух поступает на вход под номером 12 и через открытый клапан и выход 23 направляется к подушкам. В положении соответствующем максимально допустимой высоте (оно регулируется), клапан закрывается, прекращая подъем.

Сознательно оставим напоследок рассказ о системе электронного управления пневмоподвеской и перейдем к описанию пневмоподвески грузовика с колесной формулой 6х2. Конструкция усложняется наличием дополнительного моста-ленивца. Этот мост может находиться как позади ведущего моста, так и впереди него. В исправном состоянии давление воздуха в пневмомешках ведущего и поддерживающего мостов одинаково. Это позволяет равномерно распределить нагрузку по осям и вписаться в законодательные нормы. Для справки приведем данные весовых ограничений для некоторых стран.



Электропневмотический кран Volvo

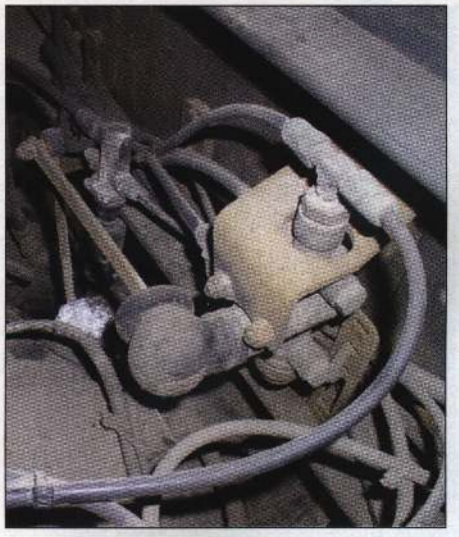
Страна	Нагрузка на ось, т	
	ведущую	поддерживающую / одиночную
Нидерланды	11,5	10
Австрия	11,5	10
Германия	11,5	10
Финляндия	11,5	10
Бельгия	12	10
Италия	12	
Франция	13	
Россия	10	

Для уменьшения сопротивления качению и снижения износа шин поддерживающий мост часто дела-



Тяга клапана уровня пола Volvo

www.autotruck-press.ru



Клапан уровня пола Scania

ют подъемным. Функционально это выполняется следующим образом. Электромагнитный клапан, установленный в пневмомагистрале, перекрывает подачу воздуха в подушки и выпускает находящийся в них воздух в атмосферу. Одновременно подается воздух в подушку подъема моста. Для компенсации проседания подвески за счет увеличения нагрузки на ведущую ось в работу вступают пневмоцилиндры клапанов уровня пола. Удлиняя тягу, соединяющую клапан с ведущим мостом, они позволяют со-хранить подвеске транспортное положение. Нагрузку на ось легко определить по величине давления в пневмоподушках. По конструкторским задумкам любая система должна автоматически распознавать перегрузку ведущего моста и реагировать на нее. С этой целью в пневмоподвеске 6х2 обязательно устанавливают датчик перегрузки, который в данном случае представляет собой обычный контакт. Если при подъеме тележки достигается максимальная нагрузка на ведущую ось, срабатывает датчик



Блок управления пневмоподвеской

давления и через несколько секунд (в системе работает реле времени для фильтрации кратковременных нагрузок) мост автоматически опустится. На груженом автомобиле подъем тележки функционирует только в режиме увеличения тягового усилия. Мост поднимается на несколько секунд и автоматически опускается. Функцию увеличения тягового усилия можно расписать подробнее. В зависимости от законодательных норм в части ограничения осевых нагрузок существуют различные варианты специальных исполнений. Например, в некоторых упрощенных вариантах мост не приподнимается, а для увеличения тягового усилия просто выпускается воздух из подушек. Или еще один вариант – воздух из подушек не выпускается, а просто перекрывается одновременно с подачей воздуха в пневмоподушку подъема моста. Мост поднимается до тех пор, пока противодавление не станет слишком сильным. Увеличение нагрузки на ведущих колесах обеспечено, и налицо явная экономия воздуха и энергии компрессора.

Теперь поговорим о неисправностях по порядку. Шарниры тяги клапана уровня рамы изнашиваются и соскакивают, а автомобиль может соответственно опустить либо существенно «подрасти». Шарниры в случае видимого износа лучше заменить, по возможности сохранив первоначальную длину тяги. Клапан уровня рамы требует внимания в случае, если тяга на месте, а подвеска все равно не слушается. Чаще всего этот элемент удается отремонтировать, если под рукой есть нужный ремкомплект. Единственное противопоказание – сломан эксцентрик или вал рычага. Электропневматический кран тоже можно отремонтировать с помощью соответствующего ремкомплекта, предварительно проверив обмотки соленоидов омметром. На Volvo FH иногда встречается неисправность, когда в левую и правую сторону подушек идет разное давление. Если установлено два клапана уровня (это редкость) – причина в разной работе клапанов, но чаще имеется один клапан на две стороны и неисправность, скорее всего, в электропневматическом кране.

Последнее время практически все производители стали оснащать грузовики электронной системой управления пневмоподвеской. Система разработана Wabco и имеет официальное название ECAS (Electronically Controlled Air Suspension). Несмотря на то что различные производители иногда называют систему по-своему, функционально это одно и то же. Измерительная часть системы состоит, как правило, из двух датчиков, установленных на раме. На передний мост при наличии пневмоподушек ставится один датчик. Конструкция датчика представляет собой индуктивную катушку и сердечник. Сердечник перемещается внутри катушки под действием механизма – рычага с кривошипом. В зависимости от положения рычага катушка может иметь разную индуктивность. По величине индуктивности электроника получает информацию о текущей высоте подвески. Блок управления является основной частью системы. Он расположен в кабине водителя и имеет в своем составе микропроцессор, блок памяти и выходной каскад для управления исполнительными устройствами. В данном случае основным устройством является блок магнитных клапанов. Он расположен в непосредственной близости от пневмобаллонов.



Тяга крана уровня пола

Блок клапанов для управления одной осью имеет три магнита. Один из них управляет центральным клапаном подачи и сброса воздуха во внутренней камере блока. Два других клапана соединяют внутреннюю камеру блока с пневмобаллонами левой и правой стороны автомобиля. По информации от датчиков перемещения с обеих сторон оси регу-



Датчик положения рамы в разобранном виде

лируется высота бортов автомобиля и, несмотря на неравномерное распределение нагрузки на кузов, сохраняется горизонтальное положение. В автомобилях с подъемной осью управление подушками и подъемом оси осуществляется в одном блоке: в этом случае он имеет более сложную конструкцию, но принцип работы сохраняется. В магистрали пневморессор обязательно присутствует датчик давления. По цифровому сигналу, приходящему в блок управления, определяется максимальная нагрузка на ось.

Обязательным элементом системы является пульт управления. Кроме стандартных функций подъема, опускания и транспортного положения пульт дает возможность запрограммировать несколько промежуточных положений, что может быть с удобством использовано в различных ситуациях. Некоторые варианты электроники (MAN F2000, Volvo FM) позволяют изменять уровень транспортного положения переключением клавиши на панели приборов. Понижение уровня транспортного положения для пустого автомобиля позволяет компенсировать деформацию шин от нагрузки при порожнем пробеге.

О работе системы ECAS информируют контрольные лампы на щитке приборов. Желтые лампы сообщают о включении режима ручной регулировки (гаснет при установке в транспортное положение) и подъеме поддерживающего моста. Постоянно горящая лампа красного цвета информирует о неисправности системы. Для определения характера неисправности требуется подсоединение диагностического тестера. Связь между элементами системы происходит в цифровом виде, и «голыми руками» с ней не справиться. Здесь самое время поделиться практическим опытом. Наибольшее число неприятностей связано с датчиками уровня. Конденсат, скапливающийся со временем внутри пластмассового корпуса либо полностью выводит датчик из строя (замерзая при низкой температуре), либо, оставаясь исправными, датчики начинают давать блоку управления разные показания, а он соответственно не может выставить подвеску в транспортное положение. Временно выйти из такой ситуации можно, осторожно отсоединив один разъем с левого или правого датчика. На щитке приборов загорится красная лампа неисправности, и в аварийном режиме регулировка уровня будет производиться по одному датчику на обе стороны равномерно. Заболевший датчик иногда можно вылечить просто удалив из него влагу, убедившись заодно в исправности эксцентрика, перемещающего сердечник. «Правильный» способ ремонта предусматривает замену обоих датчиков на новые с последующей калибровкой. Устанавливая датчики, советуем убедиться в отсутствии люфтов в рычагах и одинаковом положении рычагов с обеих сторон. Суть процесса калибровки заключается в запоминании блоком управления показаний датчиков в нижнем, верхнем и транспортном положении подвески. Калибровка производится с помощью специального прибора, подключаемого в диагностический разъем автомобиля, а высота транспортного положения выставляется с помощью определенной измерительной процедуры (для каждой модели автомобиля существует своя высота). Обратим внимание на серьезность этого момента – от высоты подвески в транспортном положении зависит, кроме всего, и тормозное усилие. Это относится ко всем видам подвесок. При большом желании калибровку можно выполнить без прибора. В блоке управления предусмотрена функция запоминания выставленного уровня при кратковременном соединении определенного штекера с минусом аккумулятора, но эта операция требует дополнительного подробного описания для каждой модели. Иногда встречаются неисправности, связанные с электромагнитным блоком клапанов, а также пультом управления. Обмотки электромагнитных клапанов и проводку к ним удобно проверять прямо из кабины, отсоединив разъем блока управления. Для этого под рукой нужно иметь электросхему и обычный омметр. Неисправность пульта управления проще определить, подсоединив на его место заведомо исправный пульт, цифровые сигналы вручную не проверить. И еще, если при включении зажигания не горят контрольные лампочки, относящиеся к системе пневмоподвески, начните с предохранителей.



Пульт ручного управления подвеской Mercedes и Volvo

Завершая статью несколько общих советов:

1. Нагрузку на ось груженого автомобиля может четко показать манометр, подсоединенный к контрольному выводу пневморессор.

2. Неравномерное распределение нагрузки по осям может возникнуть вследствие разного давления в пневморессорах ведущего и поддерживающего мостов, за это отвечают упомянутые в статье приборы и механизмы. Если отсутствует возможность точного определения причины неисправности, можно временно соединить между собой магистрали пневморессор обоих мостов через контрольные выводы.

3. Правильная регулировка высоты уровня рамы косвенно влияет на распределение нагрузок по осям.

www.autotruck-press.ru

Сергей Кухарский





Сколько стоит ЗИЛ

В прошлом номере нашего журнала мы начали анализировать цены на подержанную технику отечественного производства: были рассмотрены малотоннажные грузовики и «газовские» микроавтобусы. Сегодня вашему вниманию предлагается обзор цен на «бэушные» среднетоннажники известного столичного производителя – Автомобильного завода имени Лихачева (ЗИЛ).

ЗИЛ			
4	4	21	60
Класс по полной массе	Тип грузовика	Номер модели	Номер модификации

Поскольку техника российского производства кодируется длинным набором цифр, будет не лишним рассказать о том, как в этих цифрах не запутаться. Для примера возьмем автомобиль ЗИЛ-442160 и расшифруем его цифрой индекс.

Первая цифра индекса отечественных грузовых автомобилей обозначает класс автомобиля по полной массе. Автомобили ЗИЛ могут здесь обозначаться цифрами 4 или 5, которые кодируют полную массу грузовика соответственно 8-14 или 14-20 т. Вторая цифра индекса указывает тип грузового автомобиля: 3 - бортовой; 4 - седельный тягач; 5 - самосвал. Затем двумя цифрами кодируется номер модели, а последние цифры обозначают номер модификации.

Таким образом, расшифровав индекс ЗИЛ-442160, получаем следующее: это седельный тягач полной массой 8-14 т, модель №21, модификация №60.

Теперь поговорим о ценах на грузовики ЗИЛ в зависимости от их года выпуска. Здесь следует указать, что данные цены являются ориентировочными и не совсем точно отражают действительность, поскольку российские условия эксплуатации не позволяют подвести все подержанные автомобили «под одну гребенку». Так, например, более старый (по году выпуска) грузовик может стоить гораздо дороже аналогичного (но более «свежего») по причине либо значительно меньшего пробега, либо из-за лучшего общего состояния машины (нет коррозии кабины, кузова и т.п.). Кроме того, немаловажным является тот факт, кто был прежним владельцем автомобиля: если вы берете машину у «частника», то велика вероятность того, что во время эксплуатации своего «железного коня» владелец за ним следил и вкладывал больше средств в его последующее техническое обслуживание, однако такой автомобиль и стоить будет, разумеется, дороже.

Что касается непосредственно самих цен, то здесь дело обстоит следующим образом. Одно- и двухлетние грузовики (кроме «бычков») на вторичном рынке практически не представлены. Это объясняется тем, что машины эти относительно (например, тех же «бычков») дорогие, и чтобы они себя окупили, их приходится эксплуатировать несколько лет. «Бычки» же переходят на вторичный рынок уже после года эксплуатации, поскольку окупают они себя довольно быстро (примерно так же, как и «газели»).

В таблицах мы покажем усредненные цены на грузовики ЗИЛ начиная с 1997 года, поскольку более старых грузовиков уже практически не осталось. Другое дело - автомобили с консервации или после капитального ремонта. Разумеется, таких «стотридцатых» и «сто тридцать первых» представлено довольно много по причине того, что их в свое время немало было построено. ЗИЛ 133ГЯ - тоже не исключение, но он попадается реже, чем вышеупомянутые машины, однако при желании такую технику тоже можно найти и приобрести. Ориентировочные цены на «расконсервированные» автомобили, в зависимости от периода их производства, приведены во второй таблице.



Средние цены на грузовые автомобили ЗИЛ (все цены указаны в долларах США)

Год выпуска:	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997
ЗИЛ-433112	15700	м.д.*	м.д.*	10600	8900	7300	6000	4800	4200
ЗИЛ-433362	14500	м.д.*	м.д.*	10100	8000	6900	5800	<5500	
ЗИЛ-442160	13200	н.д.*	м.д.*	9700	8200	6000	4800	4000	3500
ЗИЛ-5301 «Бычок»									
Промтоварный фургон	14000	м.д.*	9500	7200	5700	5400	4800	3500	н.д.*
Изотермический фургон	14500	м.д.*	10000	7500	6400	6000	5000	4100	3800
Бортовой, тент	13200	м.д.*	9000	6900	5600	5200	4700	3000	н.д.*
Самосвалы ЗИЛ									
ЗИЛ-45065 сельскохоз.	16100	н.д.*	м.д.*	11300	9200	7200	6600	<6000	
ЗИЛ-45085 строительный	15700	н.д.*	м.д.*	10800	8800	7000	6500	<6000	

** - м.д. - мало данных; н.д. - нет данных*

Примерные цены на ЗИЛ (с консервации или после капремонта)

Года выпуска:	1993-1994	1990-1992	1987-1989	1984-1986
ЗИЛ-130	1800-2300 $	1600-1900 $	1400-1700 $	1000-1400 $
ЗИЛ-131	м.д.*	5000-6000 $	4600-5600 $	4200-5000 $
ЗИЛ-133ГЯ	н.д.*	м.д.*	5500-8000 $	4500-6500 $

** - м.д. - мало данных; н.д. - нет данных*



www.autotruck-press.ru

ЦЕНЫ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

Сергей Кухарский

Автомобиль	Кол. ф-ла	Полная масса, т	Двигатель, раб. объем, см³	Мощн., л.с.	Цена, $ min	Цена, $ max	% относит. №6, 2004
ИЖ-2717 комби	4x2	1,75	УМПО-331, 1699	84	4400	5500	-6,75
ВИС-2345 бортовой	4x2	1,79	ВАЗ-2103, 1450	72	5400	7000	-3,53
ВИС-2347 бортовой	4x2	1,65	ВАЗ-21083, 1500	59	6700	8100	1,38
ГАЗ-2705 «Газель»							
3-мест., цельномет. фургон	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	8600	10500	0,97
7-мест., цельномет. фургон	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	8800	10200	-1,43
ГАЗ-32213 «Газель» (микроавтобус)							
9-местный	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	10000	10700	3,88
14-местный	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	9200	10600	-4,44
16-местный	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	9300	10400	-2,45
ГАЗ-2217 «Соболь» (микроавтобус)							
6-мест., цельномет.	4x2	2,8	ЗМЗ-4063, 2290	110	9500	11400	0,83
10-мест., цельномет.	4x2	2,8	ЗМЗ-4063, 2290	110	9900	11400	2,85
ГАЗ-2752 «Соболь» (фургон)							
3-местный	4x2	2,8	ЗМЗ-4063, 2290	110	8800	9800	2,52
7-местный	4x2	2,8	ЗМЗ-4063, 2290	110	9100	10300	1,55
ГАЗ-3302 «Газель»							
3302, борт, тент	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	7600	9100	-1,52
330202 (длинная база)	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	8600	9100	-3,24
33022-03 фург. промтов.	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	8500	8800	3,93
33022-03 фург. изотермич.	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	8500	9000	-1,7
33023 «фермер»	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	7500	9500	-4,82
ГАЗ-3310							
«Валдай»	4x2	7,4	ММЗ Д-245.7, 4250	150	14800	14900	-5,57
ЗИЛ-5301 «Бычок»							
Шасси	4x2	6,95	ММЗ-Д-245.12, 4750	108,8	11000	13700	-9,3
Промтоварный фургон	4x2	6,95	ММЗ-Д-245.12, 4750	108,8	12100	15700	-6,01
Изотермический фургон	4x2	6,95	ММЗ-Д-245.12, 4750	108,8	12300	16600	-8,92
Борт, тент	4x2	6,95	ММЗ-Д-245.12, 4750	108,8	11600	14700	-6,57
ЗИЛ (5–10 т)							
ЗИЛ-433362 шасси	4x2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	11600	14800	-7,38
ЗИЛ-433362 промтов.	4x2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	13300	15500	-7,73
ЗИЛ-433362 изотерма	4x2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	14000	15900	-6,29
ЗИЛ-433362 бортовой	4x2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	13400	14400	-6,73
ЗИЛ-442160 сед. тягач	4x2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	12100	14300	-8,45
ЗИЛ-432932 шасси	4x2	11,2	ММЗ-Д-245.9, 4750	136	13600	14400	-8,66
ЗИЛ-432932 промтов.	4x2	11,2	ММЗ-Д-245.9, 4750	136	13900	17000	-9,94
ЗИЛ-432932 изотерма	4x2	11,2	ММЗ-Д-245.9, 4750	136	14200	17500	-9,71
ЗИЛ-433110 бортовой	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	12400	15400	-9,71
ЗИЛ-433112 шасси	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	12200	15000	-8,96
ЗИЛ-433112 промтов.	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	14100	16600	-9,46
ЗИЛ-433112 изотерма	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	14500	17500	-7,51

Автомобиль	Кол. ф-ла	Полная масса, т	Двигатель, раб. объем, см³	Мощн., л.с.	Цена, $ min	Цена, $ max	% относит. №6, 2004
Самосвалы ЗИЛ							
ЗИЛ-45065 с/х	4x2	11,2	ЗИЛ-508.10, 5970	150	13700	18400	-6,64
ЗИЛ-45085 строительный	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	12900	18400	-9,19
КамАЗ							
КамАЗ-54115 сед. тягач	6x4	19,15	КамАЗ-740.13, 10857	260	25600	30000	-6,97
КамАЗ-6460 сед. тягач	6x4	26	КамАЗ-740.50, 11760	360	41200	46000	-5,9
КамАЗ-44108 сед. тягач	6x6	19	КамАЗ-740.13, 10857	260	32600	34200	-3,75
КамАЗ-43114 шасси	6x6	16,3	КамАЗ-7403.10, 10857	260	30500	33500	-3,46
КамАЗ-53229 шасси	6x4	24	КамАЗ-740.11, 10857	240	29000	32700	-7,94
КамАЗ-43114 бортовой	6x6	15,42	КамАЗ-7403.10, 10857	260	31300	33300	-6,1
КамАЗ-43118 бортовой	6x6	20,56	КамАЗ-7403.10, 10857	260	34500	35600	-4,5
КамАЗ-53215 бортовой	6x4	19,36	КамАЗ-740.13, 10857	260	30500	32800	-3,83
КамАЗ-4911 (раллийный)	4x4	16	ЯМЗ-7Э846, 17240	730	300000		-
Самосвалы КамАЗ							
КамАЗ-55102	6x4	15,63	КамАЗ-740.11, 10857	240	30000	33700	-7,33
КамАЗ-55111	6x4	22,2	КамАЗ-740.11, 10857	240	30000	34300	-6,91
КамАЗ-65115	6x4	24,8	КамАЗ-740.11, 10857	240	33500	38800	-6,11
КамАЗ-6520	6x4	33,1	КамАЗ-740.51, 11760	320	47000	51800	-5,15
КамАЗ-65111	6x6	24,5	КамАЗ-740.13, 10857	240	39500	42700	-4,34
Седельные тягачи МАЗ							
МАЗ-543202	4x2	17,6	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	23400	24600	-7,17
МАЗ-543203	4x2	17,7	ЯМЗ-236БЕ, 11150	250	24700	26600	-7,43
МАЗ-543205	4x2	18	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	33800	36500	-2,66
МАЗ-543240	4x2	18	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	31900	33200	-6,21
МАЗ-543302	4x2	15,35	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	19900	21800	-5,12
МАЗ-544008	4x2	18,75	ЯМЗ-7511, 17240	400	38800	40100	-6,51
МАЗ-642208	6x4	26,5	ЯМЗ-7511, 17240	400	41300	45500	-4,13
МАЗ-642505	6x6	23,55	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	49700	52300	-2,07
Бортовые автомобили МАЗ							
МАЗ-437041	4x2	10,1	ММЗ-Д-245.9, 4750	136	19300	20300	-4,98
МАЗ-533603	4x2	18	ЯМЗ-236БЕ, 11150	250	26400	29800	-4,35
МАЗ-533702	4x2	28	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	22800	23500	-7,69
МАЗ-630305	6x4	26,5	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	42000	44900	-4
Самосвалы МАЗ							
МАЗ-551603	6x4	33	ЯМЗ-236БЕ, 11150	250	38700	43900	-6,75
МАЗ-551605	6x4	33	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	41200	49500	-7,83
МАЗ-555102	4x2	18	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	20400	25500	-4,7
МАЗ-555140	4x2	18,2	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	22200	23700	-5,19
КрАЗ							
КрАЗ-6443 сед. тягач	6x6	27,96	ЯМЗ-238Д, 14866	330	34500	44200	-3,53
КрАЗ-6446 сед. тягач	6x6	22,23	ЯМЗ-238Д, 14866	330	40500	43000	-3,13
КрАЗ-65032 самосвал	6x6	29,2	ЯМЗ-238Б5, 14866	300	46300	49900	-3,22
КрАЗ-65055 самосвал	6x4	28	ЯМЗ-238Б, 14866	288	40600	48400	-3,27
КрАЗ-6510 самосвал	6x4	26,38	ЯМЗ-238М2, 14866	240	33100	36100	-3,22
КрАЗ-6322 бортовой	6x6	22,93	ЯМЗ-238Д, 14866	330	42200	47300	-3,14
КрАЗ-65101 шасси	6x4	26	ЯМЗ-238М2, 14866	240	32400	34800	-3,31
Урал							
Урал-4320 бортовой	6x6	14,9	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	32400	34800	-3,31
Урал-44202 сед. тягач	6x6	15,26	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	31700	34700	-3,21
Урал-5557 самосвал	6x6	16,3	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	34400	39100	-3,83

При составлении таблицы курс валюты считался по курсу ЦБ на 04.06.2005 – 1$=28,38 руб.

www.autotruck-press.ru

Невыдуманная история в рисунках Александра Захарова

Текст Льва Шугурова

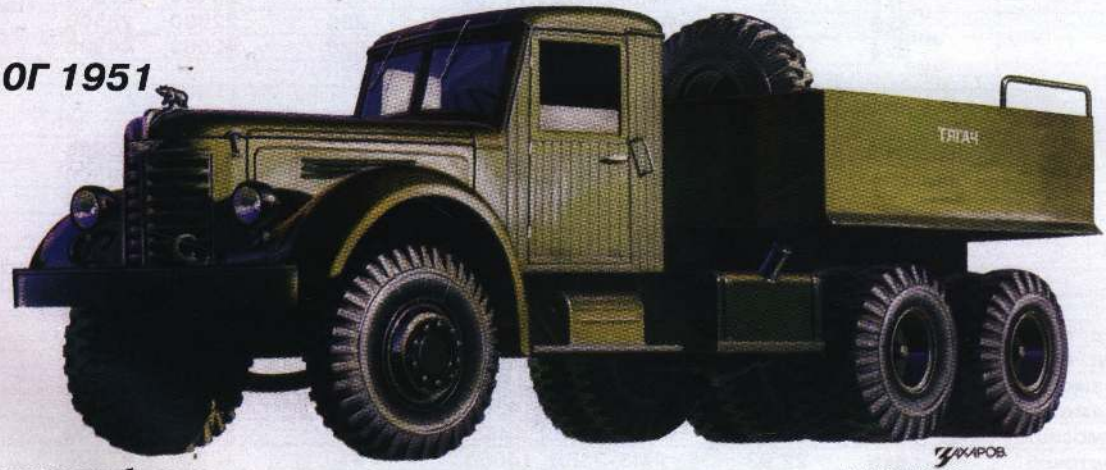
БАВ 1950



Большой плавающий автомобиль наша промышленность начала выпускать в 1950 году, используя при этом ряд узлов и агрегатов грузовиков. Герметичный стальной корпус машины обеспечивал ей достаточное для плавучести водоизмещение. По воде БАВ передвигался посредством гребного винта, а для поворота на плаву служил вертикальный руль. На автомобиле стояли водооткачивающий трюмный насос и лебедка. В его оборудование входили компас и якорь. Задний откидной борт был герметичным. Более поздняя модификация БАВ-А (ее отличающиеся данные указаны в скобках) имела внутренний подвод воздуха к шинам через ступицы, уширенную колею, пневматический привод тормозов.

Год начала выпуска — 1950; колесная формула — 6х6; число мест в кабине — 2; грузоподъемность — 2500 кг; двигатель: число цилиндров — 6, рабочий объем —5555 см³, мощность— 110 л,с, при 2900 об/мин; число передач — 10; длина – 9533 мм; ширина — 2475 мм; высота — 2635 мм; база: передней и средней осей — 3688 мм, задней тележки — 1120 мм; дорожный просвет — 285 мм; размер шин — 11,00-18 (12,00-18) дюймов; масса в снаряженном состоянии 1150 (7400) кг; скорость: на суше — 73 км/ч, на плаву — 10,7 км/ч.

ЯАЗ 210Г 1951



Балластный тягач для буксировки тяжелых неделимых грузов на трехосном прицепе МАЗ-5320 или трехосном 24-колесном прицепе-тяжеловозе МАЗ-5208. Достаточное сцепление колес задней ведущей тележки с грунтом при буксировке обеспечивалось загрузкой металлической платформы тягача 8 тоннами балласта. ЯАЗ-210Г имел двухтактный дизель с наддувом, блокируемый межосевой дифференциал, сваренную из стандартных швеллеров раму. Для подъема и опускания двух запасных колес служило специальное устройство. Емкость двух топливных баков составляла 450 литров.

Годы выпуска — 1951–1958; колесная формула — 6х4; число мест в кабине — 3; грузоподъемность — 6000 кг: масса буксируемого прицепа: по шоссе — 45 000 кг, по грунту — 25 000 кг; двигатель: число цилиндров — 6, рабочий объем — 6972 см³, мощность — 165 л.с. при 2000 об/мин; число передач — 10; размер шин — 12,00-20 дюймов; длина — 7375 мм; ширина — 2650 мм; высота с тентом — 3100 мм; база: переднего и среднего мостов — 4088 мм, задней тележки —1400 мм; дорожный просвет — 290 мм; масса в снаряженном состоянии — 12 360 кг; скорость — 45 км/ч.

ГАЗ 51П 1956



Седельный тягач на базе ГАЗ-51. Предназначался для буксировки полуприцепа-фургона ПАЗ-744 грузоподъемностью 4000 кг. У ГАЗ-51П, в отличие от базовой модели, помимо седельно-сцепного устройства были два бензобака общей емкостью 195 л, гидровакуумный усилитель в приводе тормозов (впервые в практике отечественного автомобилестроения) и кронштейн для запасного колеса позади кабины.

Годы выпуска — 1956–1975; число мест — 2; нагрузка на седло — 2500 кг; колесная формула — 4х2; двигатель: число цилиндров — 6, рабочий объем — 3485 см³, мощность — 70 л.с. при 2800 об/мин; число передач — 4; размер шин — 7,50-20 дюймов; длина тягача — 4950 мм; ширина — 2110 мм; высота — 2130 мм; база — 3300 мм; масса в снаряженном состоянии — 2485 кг; скорость — 60 км/ч.

ЗИЛ 158 1957



Городской автобус с несущим кузовом, каркас которого соединен с обшивкой заклепками. Особенности конструкции: двигатель расположен впереди справа, карданный вал имеет промежуточную опору, привод тормозов и механизма открывания дверей — пневматический. На базе автобуса ЗИЛ-158 выпускалась 36-местная туристская модификация ЗИЛ-158А с остекленными скатами крыши. С 1961 года, после модернизации базовой модели, ее под индексом ЛиАЗ 158В делал Ликинский автобусный завод.

Годы выпуска — 1957–1961; число мест: для сидения — 32, общее — 60; колесная формула — 4х2; двигатель: тип — четырехтактный карбюраторный, число цилиндров — 6, рабочий объем — 5555 см³, мощность — 109 л.с./80 кВт при 2800 об/мин; число передач — 5; главная передача конические и цилиндрические шестерни; размер шин — 11,00-20 дюймов; длина — 9030 мм; ширина — 2500 мм; высота — 3000 мм; база — 4850 мм; колея колес: передних — 2116 мм, задних — 1806 мм; масса в снаряженном состоянии — 6500 кг; наибольшая скорость — 65 км/ч.

По материалам книги А. Захарова «Рисунки автомобилей», ЦДТС, 2003 г.
Приобрести книги издательства ЦДТС можно по тел.: (095) 263-0118, 763-8264.
С вопросами и за консультацией обращаться к Павлу Куликову, представителю издательства в Москве и Московской области.

www.autotruck-press.ru



Седельный тягач МАЗ-537А 1980 года выпуска, эксплуатировавшийся в Н-ской войсковой части под Красноярском. Фото Сергея Андреева

Александр Новиков
Фото автора

И в труде, и в бою

Межконтинентальные баллистические ракеты совершенствовались год от года. Увеличивался их вес и к началу 70-х для пусковых установок потребовались более мощные шасси, чем те, которые были созданы СКБ Грачева. Строились трансконтинентальные газопроводы, для которых также были необходимы тяжелые трубовозы, пожары на реактивных лайнерах, могли локализовать только мощные аэродромные пожарные автомобили, для которых требовались специальные шасси.



Военный балластный тягач МАЗ-535А с баллистической межконтинентальной ракетой «SS-5» на специальном двухосном автоприцепе участник военного парада на Красной площади, посвященного 45-ой годовщине Великой Октябрьской Социалистической революции. Фото О.К. Феделова

В августе 1954 года Совет министров СССР принимает срочное решение о создании на Минском автомобильном заводе специального конструкторского бюро, на которое возлагается проектирование. Его главным конструктором становятся Борис Львович Шапошник, до того занимавшийся карьерными автосамосвалами. Теперь как возглавляемое Шапошником конструкторское бюро, так и его имя становится окруженными барьером секретности. Позднее бюро Шапошника переименовывают в Отдельный Главного Конструктора номер 2, а его коллектив приступает к разработке тяжелого колесного артиллерийского тягача типа 8х8, которому присваивается индекс МАЗ-535. В июне 1956 года заканчивается работа над двумя первыми прототипами, которые в течение следующих двух лет проходят интенсивные испытания в самых трудных дорожных условиях. В это же время создается седельный тягач на базе МАЗ-535, получивший индекс МАЗ-537 и предназначенный для буксировки тяжелых полуприцепов для танков. Оба варианта сначала изготавливаются на мощностях МАЗа, а затем их производство передают на тогда засекреченный Курганский автомобильный завод, строивший ежегодно 150–200 МАЗ-535 и МАЗ-537.

Конструктивно обе машины имеют много общего, прежде всего по компоновке и важнейшим техническим решениям. На них устанавливается двенадцатицилиндровый дизельный двигатель Д-12А, развивающий мощность 375 л.с. при 1650 об/мин или 525 л.с. при 2100 об/мин, который реализуется позади вместительной и комфортабельной четырехместной кабины. За моторным отсеком- грузовая платформа (МАЗ-535А, МАЗ-537А) или сидельно-сцепное устройство (МАЗ-535В, МАЗ-537, МАЗ-537Г, МАЗ-537Е). Восьмиколесное шасси объединяет односкатные колеса в 2 тележки: переднюю и заднюю. 4 передних колеса поворачивающиеся, при помощи рулевого управления с гидравлическим усилителем. Подвеска колес передней тележки выполнена независимой на поперечных рычагах и продольных торсинах. Подвеска задних колес балансирная безрессорная. Исключение составляет МАЗ-535А, имеющий независимую подвеску передних и задних колес. На этом автомобиле у первой и четвертой пары колес установлены телескопические амортизаторы. Огромные шины размером 18.00-24 имеют давление воздуха от 07 до 2,0 кг/см, регулировка производится по средствам централизованной системы.

От двигателя крутящий момент через ускоряющий редуктор передается на гидротрансформатор и соединенные с ними планетарную 3-ступенчантую коробку передач и 2-ступенчатую раздаточную коробку. В ней встроен центральныный дифференциал с принудительной блокировкой. Между ведущими мостами каждой тележки предусмотрены самоблокирующиеся дифференциалы. Кроме того, между колесами первого и второго мостов были введены конические дифференциалы с постоянно включенными фрикционными муфтами, а между колесами третьего и четвертого мостов муфты свободного хода: все они стали действовать как самоблокирующиеся дифференциалы.

Трансмиссия вездеходов состоит из семи дифференциальных механизмов с 14 карданными валами с 2-мя карданными шарнирами каждый постоянными шестеренчатые передачи ускоряющего редуктора, планетарной коробки передач, раздаточной коробки, дополнительных межтележечных редукторов, главных передач каждого моста и планетарных ступенчатых редукторов каждого колеса, все эти зубчатые пердачи, постоянно находящиеся во вращении, опираются каждые 2 подшибника качения связаны одним или двумя шлипцевыми соединениями. Все это создает не только трудоемкость изготовления и сборки, но и сложность регулировки, смазки, контроля. Однако эта изощренно сложная конструкция полностью оправдала себе на практике.

Первоначально тягачи планировалось использовать для транспортировки танков, артиллрийских систем и прочей военной техники массой от 20 до 50 тонн. Но постепенно машины проникают и в народное хозяйство как тягачи для прицепов и полуприцепов – тяжеловозов, несущих на себе крупные неделимые грузы. При особо уникальных перевозках, как это было в 1967 году во время транспортировки 200-тонного трансформатора для Ингурской ГЭС, в сцепке шли сразу три балластных тягача МАЗ-535. очень полюбились машины Шапошника и строителям нефте- и газопроводов. Плетевозы на шасси этого вездехода выполнили основные транспортные работы, на строительстве международного газопровода «Дружба». Тем не менее основноепредназначение многоколесников Шапошника попрежнему военное. Впервые балластный тягач МАЗ-535А с баллестической ракетой «Р-14» появился на октябрьском параде 1961 года. Затем были постав-



Первые образцы многоцелевых седельных тягачей МАЗ-535В появились в 1958 году. Фото из архива Л.М. Шугурова



Седельный тягач МАЗ-535В с низкорамными полуприцепом-тяжеловозом для установки специального военного оборудования был построен в 1961 год. Фото из архива Л.М. Шугурова



Грузовой балластный тягач МАЗ-535А 1961–1966 годов предназначался для буксировки прицепов общей массой в 100 тонн. Фото из архива Л.М. Шугурова

www.autotruck-press.ru



Трубовоз ПВ-481, состоящий из тягача МАЗ-537 и прицепа-роспуска ТТ-2, экспонат юбилейной выставки, проходившей осенью 1967 года на ВДНХ. Фото автора



Седельный тягачи МАЗ-537А с полуприцепами-тяжеловозами ЧМЗАП-5247Г был основным советским транспортным средством для доставки тяжелых самоходных кранов, производства ГДР. Фото сделано в 1974 году. Фото автора



Один из самых первых многоцелевых грузовиков высокой проходимости МАЗ-543 на Кутузовском проспекте в Москве летом 1970 года. Фото автора

лены на вооружение седельные тягачи МАЗ-537 с полуприцепами, на которых устанавливались ракеты СС-11, масса которых достигла 32 тонн.

Первые МАЗ-535/537 имели три передних фары и два ряда боковых вентялийеооных лувров на капоте двигателя. К концу 70-х они были модернизированы и получили только две фары, однорядные вентиляционые лючки, улучшенный интерьер кабины, большие зеркала заднего вида. Если МАЗ-535 стояли на вооружении лишь в Советской Армии, седельные МАЗ-537 экспортировались в Восточную Германию, Югославию, Египет, Сирию, Финляндию, Иран и Камбоджу. Они выполнели основную роль по переброске танков в Афганистане.

Базовая модель семейства «535» - тягач МАЗ-535А с бортовой платформой. Он мог перевозить в кузове 7000 кг груза и буксировать прицеп полной массой 15 000 кг. Снаряженный вес этого очень сложного автомобиля составлял 18975 кг. Он обладал исключительно высокой проходимостью, что достигалось независимой подвеской всех колес, дорожным просветом в полметра, широкопрофильными шинами переменного давления и гидротрансмиссией. МАЗ-535А развивал 60 км/ч, брал подъемы в 30 градусов, форсировал водные преграды до полутора метров, тратил на 100 км 75 литров дизельного топлива. На базе МАЗ-535А выпускался седельный тягач МАЗ-535В. Кроме того, МАЗ-537А оснащался бортовой платформой, в ней можно было перевозить 15 тонн груза и буксировать прицеп общей массой 30 тонн по разбитым проселочным дорогам и 75-тонный прицеп по дорогам с твердым покрытием. Кроме МАЗ-537А в семейство входили несколько седельных тягачей, МАЗ-537 мог буксировать по хорошей дороге полуприцеп ЧМЗАП- 5274Б полной массой 65 тонн и грузоподъемностью 50 тонн. МАЗ-537Г оснащался лебедкой и был приспособлен для буксировки полуприцепа полной массой 68 тонн. Другой седельный тягач, МАЗ-537Е с генератором иного тока предназначался для активного полуприцепа полной массой 65 тонн. И наконец, серийно выпускался МАЗ-537К, на шасси которого монтировались самоходные краны, у гражданских автотранспортниковвездиходы получили собственное имя «Урган».

К концу 60-х была готова конструкция и потные образцы нового семейства, получившего индекс МАЗ-543. За его создание Борис Львович и его коллеги были удостоины Государственной премии. С марта 1959 года на Минском автомобильном заводе началось собственное производство колесных тягачей, и машины 543 серии стали основным продуктом этого подразделения. Новые машины в первую очередь стали базисом, на котором монтировалось оборудование пусковых установок ракет 8К14, поскольку первоначально использовавшееся для этой ракеты гусеничное шасси не обеспечивало плавность хода по персеченной местности. А как шасси для различных типов ракет, оно имело 2 двухместные кабины для боевого расчета, между которыми размещалась головная часть ракеты. Двигатель мощностью 525 л. с. устанавливался между кабинами за пределами колесной базы. Поскольку шасси на себе и ракету и пусковую установку, остаточная грузоподъемность составляла 19–20 тонн.

Технические решения, воплощенные в вездеходах моделей «535», оказались настолько удачными, что получили дальнейшее развитие и в семействе «543». МАЗ-543 получили независимую торсионную подвеску всех колес с телескопическими амортизаторами, систему централизованной подкачки шин, до 7700 мм увеличилась и колесная база, а колея стала 2375 мм . Ни по осевой нагрузке на

дорожное полотно, ни по ширине они не соответствовали нормам для дорог общего пользования. Зато на болоте, песке и глубоком снегу шли с довольно высокой средней скоростью, что, собственно, и требовалось, от мобильных пусковых установок. Высокие тяговые качества и проходимость сделали МАЗ-543 желанными не только у военных, но и у строителей. Гражданская модификация МАЗ-543 с бортовой грузовой платформой получила индекс МАЗ-7310, трубовоз – МАЗ-7901, самосвал – Маз-7510, а седельный тягач МАЗ-73132. Эти машины использовались нефтегазокомплексом и прекрасно работали в условиях полнейшего бездорожья.

На основе МАЗ-543 создается специальное шасси МАЗ-543М с одной кабиной. На нем монтировалась зенитно - ракетная система «С-300», самоходный артиллерийский комплекс «Берег» или реактивная система залпового огня «Смерч». Семейство «543» зарекомендовало себя не просто как удачные по конструкции машины. Они не имели аналогов в мировом автомобилестроении, а иностранные армейские модели с четырьмя парами ведущих колес уступали МАЗам по всем показателям. Совершенствование ракет шло необратимым путем, поэтому к середине 70-х для мобильных пусковых установок требовались более длинные мощные шасси. Тогда появились 10-12-и колесные машины МАЗ-547, что не потребовало значительных изменений конструкции, поскольку конструкторы Шапошника изначально заложили в них модульный принцип построения. Все это позволило получить и 14-и колесную модификацию шасси МАЗ-547А с двумя кабинами и шестью парами ведущих колес, которая предназначалась для перевозки транспорно-пускового комплекса РСД-20. Позднее 45 таких машин были уничтожены по взаимной договоренности между СССР и США .

Из более поздних разработок ОГК-2 особого внимания заслуживает шасси МАЗ-7917 с колесной формулой 14х12, снабженного 710-сильным дизелем, гигант развивает скорость до 40 км/ч. Он предназначен для мобильного комплекса, оснащенного межконтинентальными баллистическими ракетами «Тополь». И последняя, в буквальном смысле фантастическая машина отрыла новое семейство многоколесных МАЗов. Это МАЗ-7907 с колесной формулой 24х24. На опытном шасси, которое: если бы не конверсия, могло послужить основой для нового ракетного комплекса, установлена газовая турбина мощностью 1200 л.с. Эксперименты с газовыми турбинами проводились начиная с 1966 года. В частности, в 1977 году ею был укомплектован в опытном порядке МАЗ-543П. Силовая установка МАЗ-7907 приводит в действие генератор переменного тока, который, в свою очередь, питает энергией электродвигатели, вмонтированные в ступицы колес. Экспериментами с электроприводом Борис Львович начал заниматься еще в 60-е годы, когда был построен МАЗ-537Е с активным полуприцепом. Мотор колеса последнего получали питание от установленного на тягаче генератора переменного тока. Машина буксировала прицеп полной массой 65 тонн. Шапошник был подлинным генератором уникальных инежнерных идей и решений. Он получил за них 24 авторских свидетельства и принимал самое непосредственное участие в расчетах и проектировании 720 узлов и систем для автомобилей высокой проходимости. Выдающийся конструктор скончался в сентябре 1985 года.

Его преемник, новый главный конструктор В. Е. Чвялев продолжил дело своего учителя. Однако в изменившихся



Строительство БАМа требовало огромного количества сверхтяжелых автосамосвалов, способных работать в условиях полного бездорожья, и такие машины под индексом МАЗ-7310 были созданы в 1973 году



Трубовоз МАЗ-7910 1975 года – гражданская модификация модели 543 с одной кабиной и двигателем справа от нее, могла перевозить 3 трубы диаметром 80 см и массой 18 тонн. Фото автора



Самым большим советским аэродромным топливозаправщиком, несомненно, можно считать этот МАЗ-543 с двумя 32-литровыми полуприцепами-цистернами, он был испытан в 70-х годах. Фото печатаетсяс разрешения Дмитрия Гадкого

www.autotruck-press.ru



Если пожарных машин на базе БАЗ-135Л было построено очень немного, то пожарные автоцистерны АА-60 модели 160.01 на шасси МАЗ-7310 имелись практически в любом мало-мальски крупном советском аэропорту, а их специализацией стала локализация пожаров на самолетах. Фото автора



В1982 году семейство МАЗ-543 было модернизировано и небольшими партиями началось изготовление новых машин МАЗ-7919. Фото Сергея Андреева, Красноярск

экономических условиях завод был полностью переключен на конверсионные работы – выпуск автомобилей – самосвалов, шасси для тяжелых кранов. С 1991 года и связанные с ним производственные цеха выделились в самостоятельное предприятие – Минский завод колесных тягачей (МЗКТ). Теперь его машины несут торговую марку «Волат», что в переводе с белорусского означает «Богатырь». Конечно, они намного совершеннее тех первых МАЗ-535 45-и летней давности.

К минским колесным вездеходам всегда проявлялся огромный интерес иностранными государствами, так, сегодня хорошо сохранившийся седельный тягач МАЗ-537 стоит 35000-50000 долларов. А французская фирма «Азимут» уже многие годы производит масштабные модели МАЗов в масштабе 1:35. Немецкий автомобильный историк Йохан Воллерт написал об этих вездеходах. А также на популяризации машин Шапошника за рубежом очень много сил потратил французский специалист по советской автотехнике Ален Дюпуи.

Технические данные вездеходов Шапошника

	МАЗ-535А	МАЗ-537А	МАЗ-537	МАЗ-537Л	МАЗ-543	МАЗ-7310
Годы выпуска	1961-1966	1962-1966	1967-1977	1978-1990	1968-1973	1974-1994
Число мест:						
в кабине	4	4	4	4	4	4
в кузове	-	20	-	-	24	-
Грузоподъемность, кг.	7000	6000	25000	6000	12000	21000
Двигатель:						
тип		четырехтактный	дизельный	верхнеклапанный	У-образный	
модель	Д12А-525	Д12А-375	Д12А-375	Д-12А	Д12А-525А	Д12А-525
число цилиндров	12	12	12	12	12	12
рабочий объем, см³	38 000	38 000	38 000	38 800	38 800	38 800
степень сжатия	14:1	14:1	14:1	15:1	15:1	15:1
мощность, л.с. при об/мин	525/2100	375/1650	525/2000	525/2000	525/2000	525/2000
Гидротрансформатор	одноступенчатый, комплексный с переходом на режим гидромуфты и блокировкой насосного и турбинного колеса					
Коробка передач	планетарная, трехосная, 3 передачи вперед и1 назад с механизмом плавного трогания на первой и задней передачах					
Раздаточная коробка	механическая, двухходовая с прямой и понижающей передачами, управление пневматическое и ручное дублирующее					
Дополнительная передача проходных редукторов	механическая, с межосевым, самоблокирующимся дифференциалом, состоящая из пары конических шестерен					
Главная передача	коническая со спиральным зубом и передаточным отношением 1,92					
Колесная передача	механическая планетарная с передаточным отношением 5,625					
Габаритные размеры, мм.						
длина	8780	9130	7685	9291	10 7000	11 657
ширина	2885	2885	2600	2885	2900	2975
высота	2880	2915	2880	2200	2375	2375
Колесная база, мм	6050	2750	2750	2200	2375	2375
Колея колес: мм						
передних	2200	2150	2150	2200	3300	3300
задних	2200	2150	2150	2200	3300	3300
Снаряженная масса,кг.	18 890	18 975	16 600	23 650	22 600	24 000
Максимальная скорость, км/час	60	65	55	60	65	60
Контрольный расход топлива, л. на 100 км пути	125	75	125	125	125	125
Количество построенных машин	засекречено					

Вниманию подписчиков!

Подписка на журнал осуществляется только через почтовый каталог «Роспечать», индекс 81170

ЗАЯВКА

Ф.И.О.(название организации) _____

Адрес доставки: индекс _____ **область** _____

город _____ **улица** _____

дом _____ **корпус** _____ **квартира** _____

Контактный телефон _____ **E-mail** _____

Прошу выслать следующие номера:

№6,2004 ☐ **№5,2004** ☐ **№4,2004** ☐ **№3,2004** ☐ **№2,2004** ☐ **№1,2004** ☐

№5,2002 ☐ **№4,2002** ☐ **№3,2002** ☐ **№2,2002** ☐ **№1,2002** ☐ **№6,2001** ☐

в количестве _____ **экземпляров каждого номера**

Данная заявка действительна до 30 августа 2005 г.

АВТОТРАК

93

	ООО "Автотрак Пресс"
	Р/сч 40702810500442001280 Сбербанк России г. Москва Химкинское ОСБ № 7825
	наименование банка К/сч 30101810100000000774 БИК 044525774
	ИНН/КПП 5047064513/504701001
	Фамилия, и., о., адрес плательщика
	Вид платежа / Дата / Сумма
	журнал «Автотрак» №___в кол-ве ___экз.
Кассир	Плательщик
	ООО "Автотрак Пресс"
	Р/сч 40702810500442001280 Сбербанк России г. Москва Химкинское ОСБ № 7825
	наименование банка К/сч 30101810100000000774 БИК 044525774
	ИНН/КПП 5047064513/504701001
	Фамилия, и., о., адрес плательщика
	Вид платежа / Дата / Сумма
	журнал «Автотрак» №___в кол-ве ___экз.
Квитанция Кассир	Плательщик

ОБРАЗЕЦ

Вы можете приобрести ранее вышедшие номера журнала «Автотрак». Доставка осуществляется по почте. Цена одного номера - 77 руб., включая стоимость доставки по России.

Чтобы приобрести журнал необходимо:

Для юридических лиц:
·заполнить заявку и отправить ее вместе с реквизитами по факсу: (095) 414-89-83 или по почте: 119633 Москва, а/я 117. Журнал «Автотрак». В течение 3 дней вам будет выслан счет для оплаты.

Для частных лиц:
·заполнить заявку;
·заполнить по образцу платежное поручение и оплатить его в Сбербанке;
·отправить заявку и копию платежного поручения по факсу: (095) 414-89-83 или по почте: 119633 Москва, а/я 117.



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.

Журнал «Автотрак» приглашает к совместному участию в выставках и других PR-акциях владельцев старинных, эксклюзивных, тюнинговых и прочих необычных грузовиков и автобусов
Т.: (095) 796-8384

Вольво-FL611 89 г.в., желтый, 330 т.км, лифт, бок. загрузка, г/п 5.5 т, отл. сост., длина кузова 5.5 м, шир. 2.40, выс. 2.20, таможня 100%. 8700 евро.
Т. 8-910-786-36-00

Вольво-FH12 420 л.с., 99 г.в., красный, 700 т.км, рефр. Ламберет 96 г.в., белый, 80000$. в Самаре
Т. 8-927-653-20-92

Вольво-FH12 95 г.в., синий, 695 т.км, Рекаро, парашют, 2 бака, люк, рация, магнитола, два спальника, рефрижератор, белый, 90 г.в., колодки нов. 51 тыс.евро за все.
Т. (095) 967-29-99

Вольво-FH12 95 г.в., белый, 890 т.км, пневмоподвеска, 120 куб.см, идеал. сост., срочно. 34500 евро, торг.
Т. 8-910-677-03-35

ДАФ-XF95.380 98 г.в., оранжевый, 750 т.км, клима, 380 л.с., автономка, отл. сост., блокировка моста, 26.500 евро.
Т. (0832) 72-52-52

ДАФ-3300 ATH седельный тягач, 92 г.в., белый, 350 л.с., 800 т.км, фен, отл. сост. 13000$. Торг.
Т. 8-903-824-05-98

ДАФ-95.400 95 г.в., белый, Speis Cab, ABS, автономка, кондиц., эл.стекла, зеркала, на воздухе, 820 т.км, реф. 95 г.в., Граф, все в идеал. сост., 49.000$, торг.
Т. 8-905-748-96-78

Скания-R113M белый, 6x2, 93 г.в., 730 т.км, 380 л/с, 2 спал., автономка, прицеп Шмитц 88 г.в., белый, повор.круг, реф. -30+30, ц.смазка, 96 куб.м, отл.сост. 31000E.
Т. 8-909-246-49-59

Скания-143-450 93 г.в., красный, 450 л.с., 130 т.км, тент, г/п 11300 кг, 38 куб.м + прицеп 88 г.в., пневмо, 3-осный, 28.000$.
Т. 8-910-740-51-06

Скания-P113M 94 г.в., 380 л.с., синий, 950 т.км, 2 бака, ремонт двигателя 01.2005 г. + п/п термос Pacton 82 куб.м, 3 оси BPW, 33 пол. под ХОУ, рамный, 34.000 евро.
Т. 8-910-555-23-03

МАН-19.364 99 г.в., серебро, 500 т.км, ГУР, АБС, пневмо, клима, 2 спальн., Вебасто, + п/прицеп Кегель, SN24, АБС, 34 палета, 30.000 евро, торг.
Т. 8-903-647-34-43

КрАЗ-6446 (260В) седельный тягач, 2001 г.в., 1500 км, желтый, вездеход, 950.000 руб.
Т. 8-910-727-70-38

Рено-Магнум тягач, 96 г.в., белый, 900 т.км, 420 л.с., отл. технич. сост., новая резина, снят с учета, срочно, 670 тыс.руб., торг.
Т. (0732) 54-91-92

МАН-TGA410 2001 г.в., белый, пневмо, ретардер, эл. пакет, ABS, 440 т.км, 39900 Евро.
Т. 8-910-416-19-25

ФрЕйтлайнер-Сенчури 120, 99 г.в., 1000000 км, 12.7 л Детройт дизель, КПП-10, мот. тормоз, высокая кабина, хор. резина, оранжевый, 36 тыс.$. Торг.
Т. (095) 514-74-20

Мерседес-Атего 1823L 99 г.в., красный, 615 т.км, 231 л/с, г/п 10 т, ГУР, ABS, эл.пакет, пневмоподвеска, гидроборт, дизель, б/п по РФ, промтоварн. фургон, 28.900 у.е.
Т. (095) 744-06-16

ФрЕйтлайнер Argosy грузовой тягач седельный, 2000 г.в., белый, 800 т.км (б/п по РФ), двигатель Cummins ISM, 370 л.с., кабина высокая, сост. отл.
Т. (095) 502-68-62

Фрайтлайнер-Конвеншионал FL112, сед. тягач, 2000 г.в., 1100 т.км, золотой мет., 370 л.с., дизель, 12100 куб.см, кол.формула 6x4, подвеска пневматич., отл.сост.
Т. (095) 502-68-62

Бочка битумная термос 27 куб.м, 3-осная, рессоры, 93 г.в., черный, предпродажн. подготовка в РФ 2 года, хорош. сост., без проблем, 18.700$.
Т. 8-916-745-42-55

Полуприцеп CAT-118, 2003 г.в., самосвал, 100 т.км, 3-осный, односкатный, красный, 34 т, 26 куб.м, 560000 руб. ООО «Лизинговая Компания «Дело»
Т. 8-903-758-00-07

Кузов Мерседес, тент, 95 г.в., размеры 6.2x2.45x2.4, белый, 30.000 руб.
Т. 8-906-627-37-37

Контейнеровоз Narko, 2001 г.в., черный, 3 оси, BPW, пневмо, диск. торм., 1x20, 2x20, 1x40, 1x40HC. 16000 Евро нерастамож., 19000 Евро растамож.
Т. 8-916-222-00-89

Полуприцеп рефрижератор Ламберет, 92 г.в., осный, 33 е.п., 84 куб.м, оси BPW, установка Thermo King, б/п по РФ. 19950 Евро, торг.
Т. 8-916-693-08-38

Полуприцеп контейнеровоз ЧМЗАП-99858, г/п 24 т.кг, 89 г.в., зеленый, мало экспл., новая резина,

состояние идеальное, 4000$, торг. Возможен обмен.
Т. 8-916-656-15-40

Полуприцеп МАЗ-9506 самосвальный, 2003 г.в., желтый, масса перевозимого груза 26 т, объем кузова 16.4 куб.м, 15.500 у.е. , Минск
Т. 8-10-375-17-200-13-35

Контейнеровоз Фруехауф, 93 г.в., хайкуб, 40 т, синий, пневмоподв., 3-осный спарка, 22,5х295х80, оси Фруехауф, б/п по РФ, центр. смазка, 14.700$.
Т. 8-906-754-40-09

Полуприцеп Trailor 99 г.в., из Герм., борт. тент, синий, АБС, пневмо, разборная крыша, ящик для инструментов, оч. хор. резина, 15700 евро, кредит. Торг. «Автоэксперт».
Т. (095) 417-10-01

Полуприцеп Krone, 96 г.в., желтый, борта, ворота, ABS, оси ROR, из Германии, отл. сост., срочно недорого продаю.
Т. 8-926-188-62-76

Полуприцеп Trailor, 90 г.в., белый, бокс-трейлер, распашные ворота, 85.7 куб.м, пневмо 2 оси Trailor, 8900 евро.
Т. 8-916-666-40-81

Полуприцеп ЧМЗАП-9990, 86 г.в., зеленый, г/п 52000 кг, с хранения, наработка 0 км, 550.000 руб.
Т. (0722) 34-04-10

Полуприцеп Schmitz, 96 г.в., желтый, новый тент, борта, 3хBPW, борт клапан, ABS, б/п по РФ, кредит, лизинг. Цена договорная. Грассманн и Ломтев Т. (095) 995-22-18

Полуприцеп Ванхол, 89 г.в., белый, изотермич. 82 куб.м, 33 европолета, двухосный, пневмоподвеска, 7.900 евро.
Т. 108-28-56

Полуприцеп Ванхулл, 90 г.в., новый тент (синего цв.), клапан, пневмо, центр. смазка, оси SAF, ходил только в Европу. 9200 евро.
Т. 8-926-527-06-44

Полуприцеп - тент Schmitz, 95 г.в., 3 оси, BPW, 90 куб. полная рама, синий, пневмо, сдвиж. крыша, шторки, двери, палетный ящик, шины 40%. 12900 евро. Торг. Москва
Т. 8-916-407-67-33

Полуприцеп цистерна продуктовоз Fruehauf, 91 г.в., 3 оси, ROR, пневмо, шины 60%, 30000 л, возм. разгр. при возд. давл., задн. разрядка, белый, 16900 евро. Торг.
Т. 8-916-407-67-33

Полуприцеп - рефрижератор Schmitz, 96 г.в., 3 оси, ROR, 86 куб., 33 палета, Thermo King SMX, желтый, пневмо, паллетный ящик, 24500 евро. Торг. Москва
Т. 8-916-407-67-33

Полуприцеп Ламберт, 91 г.в., белый, пневмоход, подвеска BPV, термокинг SB2, 32 европалета, отл. шины, 20.999 у.е. Смоленск
Т. 8-910-788-81-14

МАН 17.322 95 г.в., сед. тягач, серебр., г/п 17 т, пробег 500 т. км, 2 спальника, рация, магн. + диски. 20 тыс. у.е. Торг.
Т. 8-926-376-1314

МАН 8.163 98 г.в., рефрижератор, зеленый, объем 35 куб. м, пробег 300 тыс. км, турбодиз., холод. Установка Frigoblock, 100% растам., идеал. сост. 22 тыс. у.е. Торг. Т. (095) 385-4328, 8-916-801-0385

Mercedes 1017, 81 г.в., седельный тягач, пробег 200 тыс. км, резина 80%, 2 спальника, пневмо, ретардер, подогрев., спойлер, отлич. сост. Возможна продажа с полуприцепом МТМ 933014, 2000 г.в., тент, объем 82 куб. м, 11 тыс. у.е. + 10 тыс. у.е.
Т. (095) 422-0570

Mercedes 1633 тягач с прицепом, 91 г.в., борт-тент, белый, г/п 24 т, объем 82 куб. м, пробег 800 тыс. км, московская регистрация. 18000 у.е.
Т. (095) 510-9145

Журнал «Автотрак» приглашает к сотрудничеству талантливых, энергичных, разбирающихся в технике авторов
Т.: (095) 796-8384

ОБЪЯВЛЕНИЯ

БЛАНК АВТОТРАК

Для ответа: телефон или иной способ связи

З И Л - 4 3 1 4 1 2 , изотермический фургон с гидролифтом, ДВ. Д. - 245, 97 л.с., (18-20 л х 100 км), переоборудован в г. Обнинск в 2003 г., пробег 150 км. Продаю, сдаю в аренду с выкупом или меняю на СуперМАЗ.
Т. (095) 512-83-83, 8-916-956-75-50.

Журнал «Автотрак» ищет менеджера по рекламе
Т.:(095) 796-8384

www.autotruck-press.ru

АНЕКДОТЫ



В три часа ночи раздается телефонный звонок:
- Это баня?
- Это квартира, - кричит раздраженный хозяин.
- А почему голый стоишь?

«Когда я был молодым, мне повстречалась добрая волшебница, которая предложила мне на выбор хорошую память на всю жизнь или большой член. Я уже даже и не помню, что я тогда выбрал...»

- Почему женщины много болтают языком?
- Потому что женщинам просто больше нечем болтать.

Мужик приходит к врачу и говорит:
- Доктор, я уже три дня писать не могу.
- Раздевайтесь.
Мужик разделся.
- Так у вас же член узлом завязан!
Мужик хлопая себя по лбу:
- Опять забыл за хлебом сходить!

Футбольный матч между сборными Колумбии и Голландии был сорван, так как во время разминки колумбийцы снюхали всю разметку, а голландцы выкурили всю траву.

Росийские НИИ разработали новое оружие - «Виагра-газ». При распылении его по полю боя солдаты противника не могут ползти!

Словарь: Валенки - это заросшие, окрепшие и поседевшие мужские носки.

«Когда я вижу что-нибудь смешное - я прямо весь трясусь от смеха... Поэтому я всегда хожу небритый».

ГАИшник на дороге, как снайпер на войне: сделал несколько удачных выстрелов, выдал свое местонахождение - пора менять позицию.

Продается престижный асфальтовый каток — дорогу уступают все (даже «мерсы»)! Кабриолет. Кожаный салон, кондиционер. V12. Турбодизель. Жесткая спортивная подвеска — отсутствие кренов в поворотах, нет заноса задней оси. Сверхнизкопрофильные литые диски. Набор максимальной скорости в момент старта. Противоугонная система — через полчаса после угона аппарат все еще в пределах прямой видимости

Суслики очень внимательные и осторожные животные. Вот встанут они во весь рост и смотрят - не ползет ли змея, не крадется ли волк, не летит ли в небе орел. Самые внимательные получают бампером по е...лу

Муж страстно любил рыбалку, а жена ужасно любила читать. Однажды утром после многочасовой рыбалки муж вернулся усталым и решил вздремнуть. А жена, хоть она и не знала этой местности, решила прокатиться на лодке. Она немного погребла, устала, бросила якорь и принялась читать. Вскоре к ней подплывает рыбинспектор на своей моторной лодке. И говорит:
- Доброе утро, гражданочка. Чем это Вы тут занимаетесь?
- Читаю - отвечает она, а сама думает: «... Разве не видно?»
- Но здесь нельзя ловить рыбу.
- Так я и не ловлю... Вы же видите.
- Ну да! Однако у Вас имеется все необходимое для этого! Я вынужден Вас оштрафовать.
- Если Вы это сделаете, я подам на Вас заявление об изнасиловании, - отвечает рассерженная женщина.
- Но я до Вас даже не дотронулся!..
- Ну да! Зато у Вас есть для этого все необходимое!

Парень с девушкой закончили заниматься любовью. Она его спрашивает:
- Дорогой, как мы назовем нашего мальчика?
Парень снял презерватив, завязал его узлом и бросил в унитаз:
- Если выберется - назовем Копперфильдом!

Счастливый конец- это половой член после оргазма !

Ежик перед зеркалом занимается аутотренингом:
- Я не пукну, я не пукну!
Пук!
- Это не я! Это не я!

Нашли родители у Вовочки эротические журналы садо-мазохистского содержания и мать спрашивает:
- Ну и что будем делать?
Отец:
- Ну, пороть, думаю, бесполезно...

В Российской Армии появился новый элитный вид войск. Они быстрее всех бегают и лучше всех прячутся. Они - дезертиры!

Корпоративный дух - это самый младший из сотрудников, который стирает носки начальникам отделов, а директорам считает дни до пенсии.

Если аборт - это узаконенное убийство, а минет - людоедство, то использование презерватива - узаконенное создание концентрационных лагерей для малолетних с тотальным последующим уничтожением заключенных, не говоря уже о том что использование спермицидных смазок - это легальное применение химического оружия массового поражения, а половой акт это массовое выселение малых народов. После такого чувствуешь себя каким-то извергом, извергающим малые народы из теплых насиженных мест...

Девочка выходит из ванной и говорит Вовочке:
- У тебя в ванной висят два полотенца: одно под буквой «М», другое под буквой «Ж». Я взяла то, которое под буквой «Ж». Я правильно поняла, «Ж» - для женщин, «М» - для мужчин?
- Нет, «М» - для морды...

БЫТЬ В СВОЕМ ДЕЛЕ ПЕРВЫМ ПРОСТО...



...КОГДА ПОМНИШЬ ДЛЯ КОГО РАБОТАЕШЬ

ОБЪЕДИНЕННАЯ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКАЯ КОМПАНИЯ

ЧУСОВСКОЙ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЙ ЗАВОД

Рессоры производства ЧМЗ служат долго. Российские автомобили на наших рессорах покоряют самые разные маршруты – от снежных дорог Заполярья до жарких африканских пустынь. А еще наши рессоры помогают приходить к финишу первыми – как российским КАМАЗам в ралли «Париж – Дакар». Поэтому мы и являемся лидерами – создавая свою продукцию, мы всегда помним об ответственности перед теми, для кого работаем. И благодаря этой ответственности, мы работаем еще лучше. Для Вас. Для всех.

www.omk.ru www.chmz.ru

ВЫКСУНСКИЙ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЙ ЗАВОД

АЛЬМЕТЬЕВСКИЙ ТРУБНЫЙ ЗАВОД

ГУБАХИНСКИЙ КОКС

ЩЕЛКОВСКИЙ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЙ ЗАВОД

Эвакуация легковых и грузовых автомобилей, прицепов и полуприцепов

(095) 504-63-86

КРУГЛОСУТОЧНО

