

ВСЕ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

# АВТОПРАК

AUTOTRUCK

№1 2002

Новости  
законодательства

IVECO Stralis

Автопром – итоги года



НАС НЕ ДОГОНЯТ!

# 7ая МОСКОВСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ВЫСТАВКА

7th MOSCOW INTERNATIONAL MOTOR SHOW

ПРИНИМАЕМ

ЗАЯВКИ

НА УЧАСТИЕ

В ВЫСТАВКЕ

21-25 АВГУСТА / AUGUST



2 0 0 2

Выставочный Комплекс ЗАО "Экспоцентр"  
на Красной Пресне, Москва

Exhibition Complex of Exponcentr  
at Krasnaya Presnya, Moscow

Организаторы / ORGANISERS



ПРИ СОДЕЙСТВИИ  
ASSISTED BY:



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ / SUPPORTED BY:



МИНИСТЕРСТВА ПРОМЫШЛЕННОСТИ,  
НАУКИ И ТЕХНОЛОГИИ РФ,  
ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ

ITE Group Plc  
105 Salisbury Road,  
NW6 6RG, London, UK  
Tel: +44 (0) 207 596 5224  
Fax: +44 (0) 207 596 5108  
E-mail: motor@ite-exhibitions.com

ITE LLC  
Ул. Щепкина 42, Строение 2а  
Россия, 129110 - Москва  
Тел: +7 095 935 7350  
Факс: +7 095 935 7351  
E-mail: motor@ite-expo.ru

[www.motorshows-ite.com](http://www.motorshows-ite.com)

# О вечном

**Такие явления, как дороги и дураки, в нашей стране давно перешли из разряда экономического и социального в политическое и, я бы сказал, в философское. Ведь в основе российской государственности на протяжении многих веков именно борьба с этими двумя явлениями являлась движущей силой процессов, происходящих в обществе. Российских писателей такое положение вдохновляло на литературные подвиги, а мошенников, воров и проходимцев всех мастей на криминальные похождения.**

И вот в самом конце зимы чиновник из минтранса с экранов телевизоров вдруг заявил, что в течение четырех лет они решат проблему дорог в России. Да ведь это будет по круче революции или переворота! Покушение на государственные устои. Даже Петр Великий надорвался, борясь с этими двумя проблемами. Но чуть отышавшись от значимости момента, я понял, что просто обострение наступило рановато. Оно и понятно, нынешняя зима кого угодно с толку сбьет, не только перелетных птиц.

Ведь для того чтобы решить проблему дорог, надо сначала решить бессмертную проблему дураков. А с экранов телевизоров воплощение одной проблемы заявило о близком решении другой, не решив проблемы первой.

Такое впечатление, что этот оракул всю зиму просидел в кабинете, не высывая нос наружу. Он не видел, как гаишники, чертыясь, разгребали пробки в Москве после каждого снегопада, а на МКАД безумные завалы создавались из-за того, что грузовики не могли забраться на развязку, шлифуя резину и скатываясь по льду назад. Зато в начале зимы чиновники из дорожных служб гордо всем рассказы-

вали о новом чудо-средстве, которое избавит город от гололеда раз и навсегда. Машины бились пачками, а чиновники в это время кричали о сотнях тонн экономленных реагентов. А на окраине столицы местные власти потихоньку опять сталисыпать песок с солью, чтобы ликвидировать катки на дорогах.

Государственные мужи решили построить дороги за пятилетку, закатывая асфальт, а вместе с ним и деньги налогоплательщиков в снег, воду и грязь. Наверное, надеются за свое ноу-хау Нобелевскую премию получить.

В продолжение критической темы вспомнил, что не так давно имел беседу с офицерами ГИБДД, занимающимися вопросом ограничения въезда грузового транспорта в центральную часть Москвы. Вместо того чтобы на административном и экономическом уровне решить проблему заводов, торговых баз, оптовых складов в пределах МОЖД, московские чиновники дали задание ГИБДД города ограничить въезд большегрузного транспорта. Что в таком случае могли сделать гаишники? Правильно, только то, что в их силах и компетенции, — повесить запрещающие знаки на въездах в МОЖД и начать выда-

вать пропуска, отбиваясь от редких судебных исков грамотно подкованных и упрямых перевозчиков. Они, конечно, не святые, но гаишники в этом случае выступают в роли козлов отпущения. Теперь начальство из ГИБДД сидит и думает, как удовлетворить пожелание Мэрии уложиться в рамки закона и избежать критики как со стороны перевозчиков, так и со стороны московских чиновников.

Зато наши чиновники в конце зимы славно оторвались на зимней Олимпиаде за государственный счет, вдохновляя спортсменов на великие подвиги. От такой поддержки мы впервые заняли только четвертое место. Присутствие премьеров и мэров не спасло наших спортсменов от унижения, а нахмуренные брови и скатые кулаки давно не пугают не только мировую общественность, но и собственных подчиненных. Но плохие политики, которые из унижения собственного народа не сделают дивиденды для себя.

Работая над этими строками, я прекрасно отдаю себе отчет, что критиковать других легче всего. Я прекрасно понимаю, что мы все есть частичка всей этой системы и что мы живем так, как хотим жить. «Большинство людей счастливы настолько, насколько хотят быть счастливыми», — примерно так говорил Линкольн. И как бы нам ни хотелось, борьбу со всем этим мразом надо начинать с себя. Надо начать уважать в первую очередь себя и заставить других уважать свой труд и свой образ жизни. Но это не значит, что нужно делать все, что захочешь, а для этого нужно начать уважать и других. К чему вас и призываю.

# В номере

1/2002:

.....	О вечном...
.....	Новости
.....	Кодекс об административных правонарушениях
.....	Ответственность за совершение правонарушений
.....	в сфере дорожного движения
.....	И снова о лицензиях
.....	Нерабочие лошадки
.....	Возвращение с «того» света
.....	МАЗ в шубе
.....	Новости
.....	Iveco Stralis
.....	Письма-призеры
.....	Автопром – итоги года
.....	Тормозим по-новому
.....	Новости
.....	Немного о масле...
.....	Ночь в обнимку с жезлом
.....	Поворачиватель голов
.....	Нас не дognали!
.....	ГАЗ-63
.....	Что такое геморрой?
.....	Клуб оздоровительного бокса
.....	Подписка
.....	Анекдоты

<b>1</b>	от редакции .....
<b>4</b>	новости .....
<b>6</b>	закон и человек .....
<b>9</b>	закон и человек .....
<b>12</b>	закон и человек .....
<b>18</b>	легкий вес .....
<b>22</b>	репортаж .....
<b>24</b>	новинка .....
<b>25</b>	новости .....
<b>26</b>	новинка .....
<b>33</b>	нам пишут .....
<b>36</b>	рынок .....
<b>40</b>	новинка .....
<b>44</b>	новости .....
<b>47</b>	актуально .....
<b>48</b>	по ту сторону .....
<b>54</b>	встреча на дорогах .....
<b>56</b>	спорт .....
<b>58</b>	архив .....
<b>63</b>	медицина .....
<b>64</b>	спорт .....
<b>66</b>	подписка .....
<b>68</b>	юмор .....



Все о  
коммерческих  
автомобилях

# АвтоТрак



Учредитель:  
ТОО фирма «Таис»

Главный редактор: Дмитрий Жигульский  
Коммерческий

директор: Феликс Бекерман  
Обозреватели: Дмитрий Зленко

Корреспонденты: Александр Новиков  
Александр Евдокимов

Андрей Дмитриев  
Кирилл Константинов

Инна Валентик

Наталья Шенауэр

Лариса Золотова

Адрес редакции: Химки, ул. Московская,  
д. 21, комната 424

Адрес для писем: 119633 Москва, а/я 117,  
«Автотрак»

E-mail: Autotruk@rol.ru

Телефон: (095) 796-8384

Телефакс: (095) 732-6460

Рекламный отдел: (095) 755-0342

Распространение: (095) 755-0342

Оптовые распространители:

«ДМ-Пресс» 231-1224

«Медиа группа Логос» 974-2131

ООО «Агентство ОДА» 974-2132

Изд-во «КОЛЕСО» 286-3518

Изд-во «Алфамер Паблисинг»,  
Санкт-Петербург, (812) 275-3327

Межрегиональный профессиональный  
Союз водителей-профессионалов  
283-0854

«ОРЕХ», Москва, Дмитровское шоссе,  
159г, тел.: 239-1551

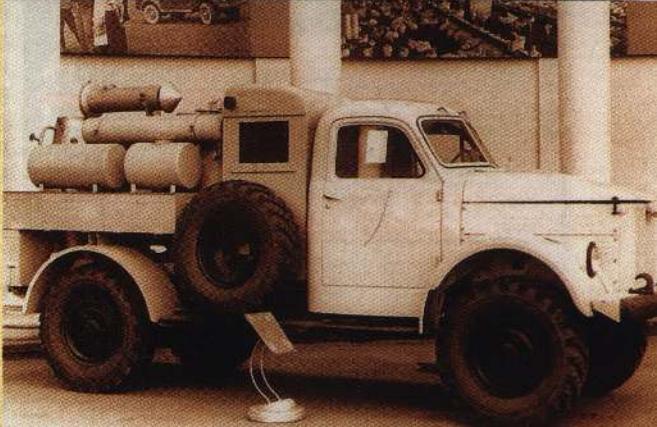
«Азбука», Челябинск, (3512) 33-4883

«Наводов и К», Ярославль, Рыбинск  
(0855) 26-3530

Журнал зарегистрирован в Комитете РФ  
по печати: свидетельство №77-3368 от  
10.05.2000

Тираж: 9000 экз.

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



## ■ В начале февраля DaimlerChrysler обнародовал итоги прошлогодних продаж коммерческой техники

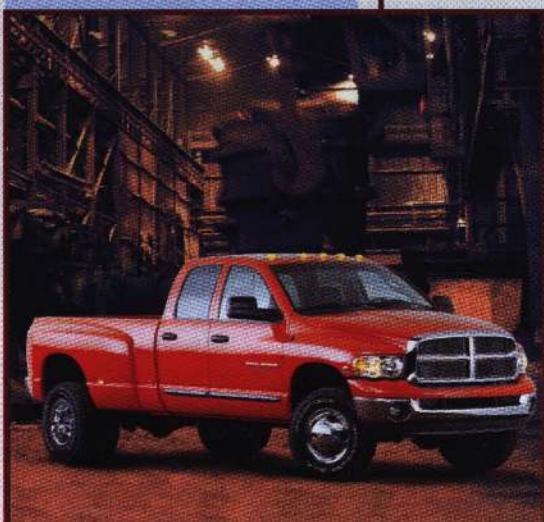
Всего за 2001 год концерн реализовал 493 000 машин на сумму около 28,6 миллиарда евро. Тем не менее общий показатель по продажам на 10% ниже уровня 2000 года, когда было продано 549 000 единиц техники. Основной спад пришелся на сектор грузовиков Mercedes-Benz, где было продано на 11% меньше машин, чем в 2000 году.

По сравнению с прошлым годом количество проданных автобусов большого класса упало на 799 штук. И только в классе микроавтобусов не только сохранилась стабильность, но и был отмечен небольшой прирост – в 2001-м продано 243 200 машины против 240 000 в 2000 году. Основной внешней причиной снижения результатов аналитики компании видят уменьшение спроса на рынках Северной Америки, Турции и Аргентины, происходящее на фоне глобального экономического спада. Кроме этого, немалые средства концерн вкладывает сейчас в реструктуризацию своего американского подразделения Freightliner, продажи которого в Штатах в прошлом году упали на 34% (продано 100 400 машин против 151 100 в 2000 году). В этом году снова прогнозируется 10–15%-ный спад продаж в секторе грузовиков и микроавтобусов, а также незначительное уменьшение продаж больших автобусов. Тем не менее в компании положительно оценивают год прошедший и строят большие планы на год нынешний. Среди них представление шести новых коммерческих моделей, наращивание выпуска дебютировавшего на тягаче Axor нового рядного дизеля OM 457 с моторным тормозом TurboBrake («Автотрак» №5, 2001), а также внедрение противозаносных систем ESP на минивэны и большие автобусы.



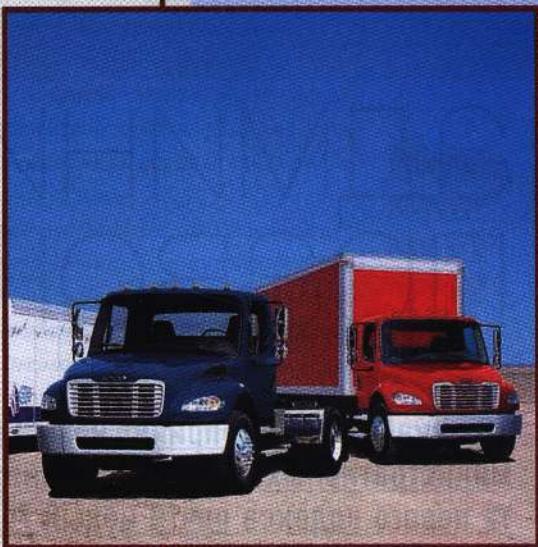
## ■ Новый Dodge Ram Heavy-Duty

Как и ожидалось, ровно через год после дебюта легкого Dodge Ram 1500 («Автотрак» №6, 2001) на февральском автосалоне в Чикаго прошла презентация «рэмовских» пикапов тяжелых серий 2500/3500. Производство новых моделей начнется летом этого года. Сообщается, что для них будут предлагаться 2- или 4-дверные кабины, несколько вариантов длины грузовой платформы и колесной базы, одно- или двускатная ошиновка заднего моста. На выбор покупателю имеются версии с полным или задним приводом, 5- и 6-ступенчатые механические КПП и 4- и 5-ступенчатые «автоматы». Как и 1500-й серии, представленные версии комплектуются впервые применяемыми на тяжелых пикапах боковыми «занавесками» безопасности и самыми большими среди конкурентов тормозными дисками диаметром 352 мм. (Кстати, на дизельных модификациях с механической КПП основная тормозная система дополнена еще и моторным тормозом.) Регулируемый педальный узел теперь предлагается и на версии с механической КПП. Для серий 2500/3500 предлагается 3 двигателя, один из которых новый. Это стандартно устанавливаемый бензиновый Magnum V-8 легендарной для Америки серии HEMI, означающей полусферические камеры сгорания. При объеме 5,7 л мотор развивает 345 л.с. и крутящий момент 492 Нм. По-прежнему предлагается не менее знаменитый 8-литровый V10 в 304 л.с. и моментом в 610 Нм. Завершает гамму также взятый от предыдущих моделей, но серьезно модернизированный рядный 6-цилиндровый турбодизель Cummins объемом 5,9 л. На обновленном моторе 12-клапанная головка блока заменена на 24-клапанную, а традиционный ТНВД уступил место топливной системе Common-Rail с непосредственным впрыском. В итоге базовая мощность выросла с 218 до 250 л.с., а максимальная поднялась с 238 до 305 л.с. при 2700–2900 об/мин и крутящем моменте 750 Нм при 1400 об/мин. В последнем варианте по крутящему моменту Cummins превосходит дизели, используемые фирмами Ford и GM. Такие характеристики позволяют довести максимальную полную массу автомобиля до 5436 кг, а массу автопоезда – до 10 419 кг (у старых моделей эти параметры составляли 4,99 и 9,07 т соответственно).



## ■ После 11 лет производства компания Freightliner представила второе поколение грузовиков серии Business Class

Новые машины несут обозначение Business Class M2. Среднетоннажные грузовики, полной массой от 18 до 27 т, предназначены для коротких региональных (в составе автопоезда полной массой до 36 т) и внутригородских перевозок, а также монтажа спецоборудования. Грузовик получил новую просторную алюминиевую кабину (кабины старой модели – стальные) с современным дизайном, увеличенной обзорностью и повышенной комфортностью. В зависимости от исполнения расстояние от бампера до задней стенки кабины составляет 250, 265 и 280 см. Также предлагается и двухрядная 6-местная кабина. Впервые грузовики этой модели стандартно комплектуются агрегатами фирмы Mercedes-Benz. Двигатели – хорошо показавшие себя на грузовиках Atego и Unimog рядные турбодизели серии MB E900. Четырехцилиндровый мотор при объеме 4,3 л развивает от 150 до 180 л.с. За доплату предлагается 6,4-литровая «шестерка» мощностью 190 – 300 л.с. с максимальным крутящим моментом 1161 Нм в диапазоне 1100 – 1800 об/мин. С двигателем агрегатируется шестиступенчатая механическая коробка передач, тоже несущая клеймо Mercedes-Benz. Интервал ТО у моторов составляет 32 000 км, масло в КПП меняется после 256 000 км пробега. Кроме этих агрегатов в качестве опций предлагаются 7,2-литровый турбодизель Caterpillar 3126 мощностью от 175 до 330 л.с., а также механические и автоматические КПП фирм Eaton-Fuller и Allison. Начало производства нового грузовика намечено на июнь этого года.



## ■ Новинки от Ford

Знаменитое семейство грузовичков Ford Transit продолжает прирастать новыми моделями. На февральском автосалоне в Амстердаме фирма выставила две свежие машины. Первая – развозной фургончик Transit Connect. С этой моделью «фордовцы» намерены вклиниваться в сектор легких и средних фургонов грузоподъемностью до одной тонны, где пока правят бал Fiat, Citroen, Renault и Peugeot. Вторая новинка – большой фургон Transit 430 Jumbo полной массой 4,25 т и двухскатной ошиновкой заднего моста. При общей длине 6364 мм машина имеет колесную базу 3750 мм. Грузовой отсек имеет длину 4107 мм и высоту почти 190 см, при внутреннем объеме до 14,25 кубометра. В итоге максимальная грузоподъемность фургона составляет 2198 кг. В движение машину приводят четырехцилиндровый 16-клапанный турбодизель Duratorq DI с электронным управлением, интеркулером и системой рециркуляции выхлопных газов. При объеме 2,4 л двигатель имеет два варианта мощности: 90 л.с. (200 Нм при 1800 об/мин) и 125 л.с. (285 Нм при 2300 об/мин). КПП – механическая, 5-ступенчатая. Тормоза – дисковые спереди и барабанные сзади. В заключении стоит упомянуть о легком пикапе Ranger, с 1999 года предлагаемом на европейском рынке. Выпускаемая в Германии машина имеет полную массу до 2,95 т и грузоподъемность до 1195 кг. Предлагаются 3 варианта исполнения пикапа: двухместный заднеприводный, полноприводный с удлиненной четырехместной и четырехдверной пятиместной кабинами. (Последний вариант чаще покупают не как коммерческий, а как личный автомобиль для отдыха и путешествий). Продажи идут довольно успешно – за 2001 год в Европе проданы 10 734 машины, что позволило пикапу выйти на четвертое место по уровню продаж среди конкурентов в этом классе. Закрепляя успех, «фордовцы» показали в Амстердаме новую модификацию Ranger. Заднеприводный пикап с двухместной кабиной (у этого варианта самая длинная грузовая платформа – 2280 мм) теперь оснащается более мощным двигателем. Прежний 4-цилиндровый атмосферный дизель Duratorq WL объемом 2,5 л оснастили турбонаддувом и интеркулером, после чего мощность повысилась с 78 до 84 л.с. Полноприводные модификации по-прежнему комплектуются этим же турбодизелем, но в более мощном, 109-сильном исполнении.



# КОДЕКС об административных правонарушениях

**30 декабря 2001 г. принят новый Кодекс об административных правонарушениях. Вокруг проекта нового кодекса почти целый год в Государственной думе РФ бушевали страсти. Основным камнем преткновения была т.н. двенадцатая глава, которая предусматривает ответственность за нарушение Правил дорожного движения.**

Представители ГИБДД требовали вновь узаконить эвакуаторы, блокираторы и другие ненавистные водительской братии вещи. Кроме того, ГИБДД предлагала ввести презумпцию виновности, т.е. не сотрудник ГИБДД должен был доказывать, что я что-то нарушил, а я доказывать, что ничего не нарушал.



ГИБДД настаивала на том, что если гражданин не согласен с вынесенным постановлением, обжаловать он его мог только в суде по месту нахождения органа, вынесшего данное постановление. Что-то получилось протолкнуть через Думу, а что-то нет.

Учитывая, что новый кодекс начнет действовать с 1 июня 2002 г., я думаю, всем читателям нашего журнала будет интересно поподробнее познакомиться с нововведениями, в частности с тем, что связано с дорожным движением и предпринимательской деятельностью.

Начнем с грустного. В старом кодексе наказание в виде лишения права управления т/с предусматривалось в четырех случаях:

- нарушение правил проезда ж/д переездов;
- управление т/с водителями в состоянии опьянения;
- повторно в течение года управление т/с в состоянии опьянения;
- нарушение ПДД, повлекшее причинение легких телесных повреждений.

А в новом кодексе лишить прав управления могут уже по девяти причинам, а именно:

- управление т/с в состоянии опьянения;
- передача управления лицу, находящемуся в состоянии опьянения;
- превышение установленной скорости более чем на 60 км/ч;
- нарушение правил проезда ж/д переездов;
- выезд на встречную полосу (если это запрещено ПДД);
- непредоставление преимущества движения спецтранспорту;
- нарушение правил перевозки опасных, крупногабаритных, тяжеловесных грузов;
- нарушение ПДД, повлекшее причинение легких телесных повреждений;

■ оставление места ДТП.

Т.е. у сотрудников ГИБДД появится больше искушений для улучшения благосостояния за счет водителей. Ведь не для кого не секрет, что лишение права управления для водителя самое страшное наказание, и если вопрос стоит «год без прав» (т.е. без работы и денег) или 200 (300 – 500) долларов, выбирают второе. Кроме того, в новом кодексе опять оставлена «вилка». За все вышеуказанные правонарушения предусмотрен либо штраф, либо лишение прав. Решать, оштрафовать вас или лишить прав, будут гибддэшники по своему внутреннему убеждению. Какие в большинстве своем убеждения у сотрудников ГИБДД, говорить, я думаю, не стоит.

Транспортное средство по новому кодексу подлежит задержанию в случае отсутствия у водителя документов на право управления, регистрационных документов на т/с, документов, подтверждающих право владения/пользования/распоряжения т/с в отсутствие владельца. По старому кодексу задержать т/с могли также за отсутствие путевого листа, документов на груз (то бишь ТТН), а при перевозке крупногабаритных, тяжеловесных, опасных грузов – при отсутствии документов, предусмотренных правилами перевозки данных грузов. Кроме того, по новому кодексу задержать т/с могут за неисправное тормозное, рулевое, сцепное устройство, управление т/с в состоянии опьянения, управление без прав либо лицом, лишенным прав, нарушение правил остановки или стоянки т/с, повлекшее создание препятствий для движения других т/с, а также остановка или стоянка т/с в тоннеле, за невыполнение законного требования сотрудника милиции о прохождении медосвидетельствования на состояние опьянения. Как прописано в кодексе, транспортное средство в вышеуказанных случаях задерживается до устранения причины задержания.

Сразу вижу один «ляпсус» наших законодателей, а именно, в части задержания т/с за нарушения правил остановки и стоянки, повлекшее создание препятствий для движения других т/с. Допустим, припарковались в неподходящем месте, создали массу препятствий, приехал эвакуатор, подцепил машину, потащил на стоянку, только выехал за пределы зоны действия знака «стоянка запрещена», все, причина задержания устранена. Будь добр, уважаемый «эвакуаторщик», отцепи машинку и езжай «домой».

В вопросе задержания т/с и помещения его на стоянку и хранение есть один положительный момент. В новом кодексе установлено, что задержание т/с и помещение на стоянку производятся в порядке, установленном Правительством РФ. Учитывая, что до настоящего момента ни одного постановления Правительства, регулирующего данный

вопрос, не существует, то если до июня подобное постановление издано не будет, никто не сможет в законном порядке поставить мою машину на спецстоянку.

Новый кодекс вновь дает право сотрудникам ГИБДД снимать номерные знаки с автомобилей. Снятие номерных знаков предусмотрено за: непройденный техосмотр, за управление т/с с заводом неисправной тормозной системой (за исключением стояночного тормоза), с неисправным рулевым управлением или сцепным устройством (в составе автопоезда).

Учитывая, что снятие номерных знаков предусмотрено в т.ч. за непройденный государственный техосмотр (ГТО), отметим один момент. При приобретении т/с первый техосмотр должен проводиться в течение 30 суток с момента государственной регистрации т/с. Транспортные средства, с года выпуска которых прошло более 5 лет, проходят ГТО каждые 12 месяцев. Прицепы (за исключением прицепов, предназначенных для перевозки крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов), год выпуска которых не совпадает с годом выпуска транспортного средства – тягача, могут представляться на осмотр в сроки, установленные для транспортного средства – тягача.

Так что, если теперь вы выезжаете из дома на машине, которая не прошла техосмотр в установленные сроки, будьте готовы, что гибддэшники снимут у вас номера. После этого вам не останется ничего, как проследовать на пункт прохождения ГТО либо ездить без номеров. В новом кодексе отсутствует положение о задержании т/с и доставлении на штрафстоянку за управление т/с без государственных номерных знаков. За это предусмотрен лишь штраф – 0,5 МРОТ. Т.е. если раньше мы платили по «полтиннику» за непройденный техосмотр, то теперь те же деньги за снятые (за непройденный техосмотр) номера. Так что, у кого нет талона о прохождении ГТО, 31 мая снимаем номера, «полтинник» в карман и вперед. Называется, поменяли шило на мыло.

Еще одно из новшеств: с июня гибддэшники не смогут изымать у водителей права за нарушение ПДД, за исключением совершения правонарушений, в качестве ответственности за которые предусмотрено лишение прав. Таких случаев, как указано выше, всего девять. То есть ситуация теперь такая: нарушил правила – составляют протокол. Впоследствии приходите в ГИБДД, там выносят постановление. После чего идете в Сбербанк, платите штраф. Если штраф не оплачен в течение месяца (по практике), материалы из ГИБДД передаются в службу судебных приставов по месту житель-

При приобретении т/с первый техосмотр должен проводиться в течение 30 суток с момента государственной регистрации т/с. Транспортные средства, с года выпуска которых прошло более 5 лет, проходят ГТО каждые 12 месяцев. Прицепы (за исключением прицепов, предназначенных для перевозки крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов), год выпуска которых не совпадает с годом выпуска транспортного средства – тягача, могут представляться на осмотр в сроки, установленные для транспортного средства – тягача.

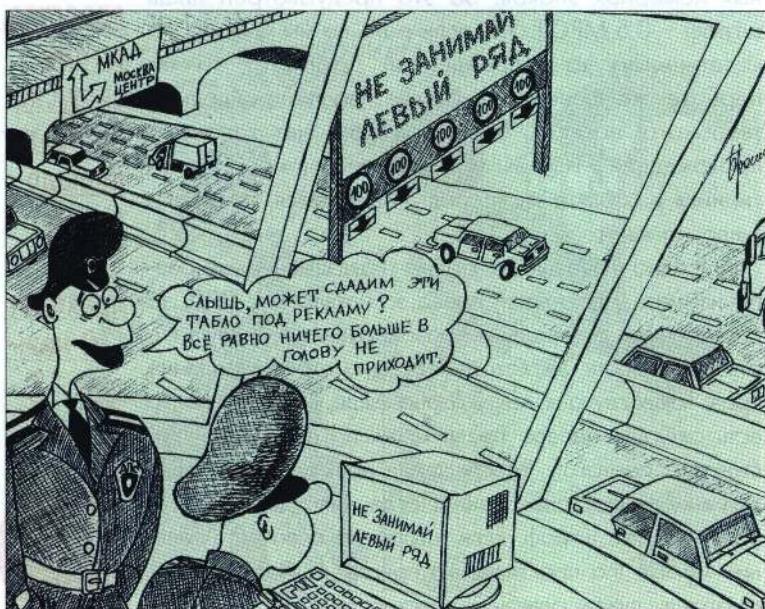
Еще одно из новшеств: с июня гибддэшники не смогут изымать у водителей права за нарушение ПДД, за исключением совершения правонарушений, в качестве ответственности за которые предусмотрено лишение прав. Таких случаев, как указано выше, всего девять. То есть ситуация теперь такая: нарушил правила – составляют протокол. Впоследствии приходите в ГИБДД, там выносят постановление. После чего идете в Сбербанк, платите штраф. Если штраф не оплачен в течение месяца (по практике), материалы из ГИБДД передаются в службу судебных приставов по месту житель-

ства нарушителя, и судебный пристав возбуждает исполнительное производство. После чего направляет нарушителю постановление с требованием в 5 – 10-дневный срок добровольно оплатить штраф. Если нарушитель не найдет времени зайти к исполнителю или в сберкассу и оплатить штраф, домой в скором времени придет пристав-исполнитель и опишет имущество. После этого обычно все бегут в сберкассу, и на этом все заканчивается. Если же и после этого вы не оплатили штраф, будьте готовы, что приставы продадут, например, ваш телевизор в счет уплаты штрафов, а разницу в деньгах вам вернут (хотя вряд ли эта разница позволит вам, добавив, например, 400 руб., купить новый «телек»).

Сотрудникам ГИБДД оставлено право брать штрафы на месте, в случае если размер штрафа не превышает 1 МРОТ.

Кодексом установлены рамочные границы взыскания, т.е. минимальный и максимальный размер штрафа. Минимальный размер штрафа составляет 0,1 МРОТ (10 руб.), максимальный размер штрафа, который может быть наложен на граждан, – 25 МРОТ, на должностных лиц – 50 МРОТ, на юридических лиц – 1000 МРОТ.

Наконец-то, со вступлением в действие нового кодекса на федеральном уровне урегулирован вопрос о незаконности экологических талонов. В частности, статьей 12.1 кодекса предусмотрено, что запрещено требовать у водителя, собственника или иного законного владельца транспортного средства предъявления или приобретения экологических талонов, диагностических карт, технических карт либо иных документов, не предусмотренных настоящим Федеральным законом.



Тем же кодексом ужесточены меры за незаконное предпринимательство и за осуществление предпринимательской деятельности без лицензии. Новым кодексом за незаконное предпринимательство установлен штраф от 5 до 20 МРОТ.

Тут надо сразу пояснить один момент. Ответственность за незаконное предпринимательство установлена как Административным кодексом (и старым и новым), так и Уголовным кодексом. Уголовным кодексом ответственность за незаконное предпринимательство (либо за деятельность без лицензии, если она требуется) предусмотрена в случае, если данная деятельность связана с получением дохода в крупном либо особо крупном размере. Под крупные размеры подпадают суммы от 200 МРОТ (20 000 руб.), и за это ответственность предусмотрена в виде штрафа от 300 до 500 МРОТ либо лишения свободы на срок до 3 лет. Ответственность за те же действия, связанные с получением дохода в особо крупных размерах 500 МРОТ (50 000 руб.), предусмотрена в виде штрафа от 700 до 1000 МРОТ либо лишения свободы на срок до пяти лет.

В новом Административном кодексе за осуществление предпринимательской деятельности без лицензии, кроме штрафа от 20 до 25 МРОТ, предусмотрена еще и конфискация орудий производства. Честно скажу, я не знаю, как это будет выглядеть на практике. Но, буквально толкуя данную норму кодекса, выходит так, что грузовую машину смогут конфисковать за перевозки груза без лицензии. Здесь надо прояснить еще один момент. Ни для кого не секрет, что примерно процентов 60 – 70 перевозчиков в данный момент работают «под фирмами». Т.е. человек долларов за 100 – 120 покупает лицензионную карточку, ему дают пачку путевых листов, и он работает в полной уверенности, что «у него все в порядке». Нет, далеко не все в порядке. Перевозчик сам ищет заказы, сам решает, взять заказ или нет, сам перевозит груз, сам получает деньги, сам их благополучно тратит на личные нужды. Т.е. именно и занимается предпринимательской деятельностью без государственной регистрации, а кроме того, без лицензии (т.к. лицензия принадлежит фирме, к которой перевозчик, на самом деле, реально не имеет никакого отношения). Так что, господа, с купленными лицензионными карточками, к сожалению, после 1 июня у вас могут начаться серьезные проблемы.

После публикации нового кодекса ряд газет поднял шумиху по поводу того, что с июня обжаловать действия сотрудников ГИБДД в суд можно будет только по месту совершения правонарушения. Т.е. если оштраф-

фовали вас в Тюмени, а вы не согласны и при этом проживаете в Усть-Калыме, то обжаловать постановление можно будет только в суд в Тюмени. Не могу с этим согласиться. Действительно, в новом кодексе установлено, что вынесенное постановление может быть обжаловано, в т.ч. в суд, исключительно по месту нахождения органа, вынесшего постановление. Однако порядок обжалования вынесенного постановления об административном правонарушении предусмотрен не только Ко-АП. В Гражданко-процессуальном кодексе (глава 24) «Жалобы на действия административных органов или должностных лиц» ст. 237 установлено, что постановление может быть обжаловано в суд по месту жительства в течение 10 дней. Учитывая, что одновременно двумя федеральными законами, имеющими прямое и непосредственное действие в РФ, предусмотрена разная подсудность, соответственно все оставлено на ваш, господа «нарушители», выбор — в суд рядом с домом или в Тюмень.

Думаю, пора подвести итог. Итак, что у нас в суммарном остатке?

До июня должна быть принята масса нормативных актов, регулирующих применение нового кодекса.

Пока они не приняты, новый кодекс имеет массу «белых пятен» и толковаться будет гибэдэшниками в свою пользу, а всеми иными (то бишь нами) — в свою. По мере их появления мы будем вас с ними знакомить.

И мое личное мнение по прочтении кодекса — многие положения нового кодекса (в т.ч. которые мы не затронули в данной статье) укрепляют мое мнение о том, что наше государство с каждым днем превращается во все более и более «полицейское», где правят и решают судьбы людей представители силовых ведомств, а законы направлены на то, чтобы дать возможность чиновникам и иным «власть имущим» не жить на одну зарплату. С другой стороны, оно само (государство) толкает нас в черный сектор экономики, лишая нас законной возможности честно работать и зарабатывать, наверное, для того, чтобы вышеуказанные чиновники не жили только лишь на одну зарплату.

Ладно, загадывать не будем, доживем до лета, посмотрим...

**Полный текст нового КоАПа смотрите на <http://tradeunion.narod.ru/zakon/koap.htm>**

## Ответственность за совершение правонарушений в сфере дорожного движения

Статья	Вид нарушений	Размер штрафа (в МРОТ)
1	2	3
12.1	Управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке или не прошедшим государственного технического осмотра	предупреждение либо штраф до 0,5
12.2 ч. 1	Управление зарегистрированным транспортным средством с нечитаемыми, нестандартными или установленными с нарушением требований государственного стандарта государственными регистрационными знаками	предупреждение либо штраф до 0,5
12.2 ч. 2	Управление транспортным средством без государственных регистрационных знаков	0,5
12.2 ч. 3	Установка на транспортном средстве заведомо подложных государственных регистрационных знаков, а равно управление транспортным средством с заведомо подложными государственными регистрационными знаками	от 5 до 10
12.3 ч. 1	Управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов на право управления им, регистрационных документов на транспортное средство, а равно документов, подтверждающих право владения, пользования или распоряжения управляемым им транспортным средством в отсутствие его владельца	0,5
12.3 ч. 2	Управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе в случаях, предусмотренных законодательством, лицензионной карточки, путевого листа или товарно-транспортных документов	0,5
12.3 ч. 3	Передача управления транспортным средством лицу, не имеющему при себе документов на право управления им	0,5
12.4 ч. 1	Установка на передней части транспортного средства световых приборов с огнями красного цвета или световозвращающих приспособлений красного цвета	от 1 до 2, на должностных лиц от 2 до 3
12.4 ч. 2	Установка на транспортном средстве без соответствующего разрешения устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов (за исключением охранной сигнализации), использование при движении таких устройств, а равно незаконное использование специальных цветографических схем автомобилей оперативных служб	1 до 3, на должностных лиц от 3 до 5 с конфискацией или без таковой предметов правонарушения
12.5 ч. 1	Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения эксплуатация транспортного средства запрещена, за исключением неисправностей, указанных в части 2 статьи 12.5	0,5

1	2	3
12.5 ч. 2	Управление транспортным средством с заведомо неисправными тормозной системой (за исключением стояночного тормоза), рулевым управлением или сцепным устройством (в составе поезда)	от 3 до 5
12.6	Управление транспортным средством водителем, не пристегнутым ремнем безопасности, перевозка пассажиров, не пристегнутых ремнями безопасности, если конструкцией транспортного средства предусмотрены ремни безопасности, а равно управление мотоциклом либо перевозка на мотоцикле пассажиров без мотошлемов или в незастегнутых мотошлемах	0,5
12.7 ч. 1	Управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством (за исключением учебной езды)	от 3 до 5
12.7 ч. 2	Управление транспортным средством водителем, лишенным права управления транспортным средством	от 5 до 8
12.7 ч. 3	Передача управления транспортным средством лицу, заведомо не имеющему права управления транспортным средством (за исключением учебной езды) или лишенному такого права	от 3 до 8
12.8 ч. 1	Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения	от 10 до 20 или лишение прав на срок 1 год
12.8 ч. 2	Передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения	от 10 до 20 или лишение прав на срок 1 год
12.9 ч. 1	Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину от 10 до 20 км/ч	0,5
12.9 ч. 2	Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину от 20 до 40 км/ч	1
12.9 ч. 3	Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину от 40 до 60 км/ч	от 1 до 3
12.9 ч. 4	Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 60 км/ч	от 3 до 5 или лишение прав на срок от 2 до 4 мес.
12.10 ч. 1	Пересечение железнодорожного пути вне железнодорожного переезда, выезд на железнодорожный переезд при закрытом или закрывающемся шлагбауме либо при запрещающем сигнале светофора или дежурного по переезду, а равно остановка или стоянка на железнодорожном переезде	5 или лишение прав от 3 до 6 мес.
12.10 ч. 2	Нарушение правил проезда через железнодорожные переезды, за исключением случаев, предусмотренных частью 1 настоящей статьи	1
12.11 ч. 1	Движение по автомагистрали на транспортном средстве, скорость которого по технической характеристике 1 или по его состоянию менее 40 км/ч, а равно остановка транспортного средства на автомагистрали вне специальных площадок для стоянки	1
12.11 ч. 2	Движение на грузовом автомобиле с разрешенной максимальной массой более 3,5 тонны по автомагистрали далее второй полосы, а равно учебная езда по автомагистрали	1
12.11 ч. 3	Разворот или въезд транспортного средства в технологические разрывы разделительной полосы на автомагистрали либо движение задним ходом по автомагистрали	от 3 до 5
12.12	Проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика, за исключением случаев, предусмотренных частью 1 статьи 12.10 настоящего кодекса,	1
12.13 ч. 1	Выезд на перекресток или пересечение проезжей части дороги в случае образования затора, который вынудил водителя остановиться, создав препятствие для движения транспортных средств в поперечном направлении	0,5
12.13 ч. 2	Невыполнение требований Правил дорожного движения уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом проезда перекрестков	от 1 до 2
12.14 ч. 1	Невыполнение требований Правил дорожного движения подать сигнал перед началом движения, перестроением, поворотом, разворотом или остановкой	0,5
12.14 ч. 2	Разворот или движение задним ходом в местах, где такие маневры запрещены, за исключением случаев, предусмотренных частью 3 статьи 12.11 настоящего кодекса	0,5
12.14 ч. 3	Невыполнение требований Правил дорожного движения уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения, за исключением случаев, предусмотренных частью 2 статьи 12.13 и статьей 12.17 настоящего кодекса	1
12.15 ч. 1	Движение по велосипедным или пешеходным дорожкам, обочинам или тротуарам в нарушение Правил дорожного движения	0,5
12.5 ч. 2	Нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона без выезда на сторону проезжей части дороги, предназначенную для встречного движения, а равно пересечение организованной транспортной или пешей колонны либо занятие места в ней	2
12.15 ч. 3	Выезд на сторону проезжей части дороги, предназначенную для встречного движения, в случаях, если это запрещено Правилами дорожного движения	от 3 до 5 или лишение прав от 2 до 4 мес.
12.16	Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, за исключением случаев, предусмотренных другими статьями настоящей главы	0,5
12.17 ч. 1	Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, за исключением случаев, предусмотренных другими статьями настоящей главы	от 1 до 3
12.17 ч. 2	Непредоставление преимущества в движении транспортному средству, имеющему нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы, надписи и обозначения, с одновременно включенными проблесковым маяком синего цвета и специальным звуковым сигналом	от 3 до 5 или лишение прав от 1 до 3 мес.
12.18	Невыполнение требований Правил дорожного движения уступить дорогу пешеходам, велосипедистам или иным участникам дорожного движения, за исключением водителей транспортных средств, пользующимся преимуществом в движении	1
12.19 ч. 1	Нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств, за исключением случаев, предусмотренных частью 1 статьи 12.10 настоящего кодекса и частями 2 – 4 настоящей статьи	0,5
12.19 ч. 2	Нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств в местах, отведенных для остановки или стоянки транспортных средств инвалидов	1
12.19 ч. 3	Нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств на тротуаре, повлекшее создание препятствий для движения пешеходов	от 1 до 2
12.19 ч. 4	Нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств на проезжей части, повлекшее создание препятствий для движения других транспортных средств, а равно остановка или стоянка транспортного средства в тоннеле	от 1 до 3
12.20	Нарушение правил пользования внешними световыми приборами, звуковыми сигналами, аварийной сигнализацией или знаком аварийной остановки	0,5

1	2	3
12.21 ч. 1	Нарушение правил перевозки грузов, а равно правил буксировки	1
12.21 ч. 2	Нарушение правил перевозки опасных, крупногабаритных или тяжеловесных грузов	от 1 до 3 или лишение прав от 1 до 3 мес. На должностных лиц от 10 до 20
12.22	Нарушение правил учебной езды водителем, обучающим вождению транспортного средства	1
12.23 ч. 1	Нарушение правил перевозки людей, за исключением случаев, предусмотренных частью 2 настоящей статьи	1
12.23 ч. 2	Перевозка людей вне кабине автомобиля [за исключением случаев, разрешенных Правилами дорожного движения], трактора, других самоходных машин, на грузовом прицепе, в прицепе-даче, в кузове грузового мотоцикла или вне предусмотренных конструкцией мотоцикла мест для сидения	от 1 до 3
12.24	Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого вреда здоровью потерпевшего	от 5 до 8 или лишение прав от 3 до 6 мес.
12.25 ч. 1	Невыполнение требования о предоставлении транспортного средства сотрудникам милиции или иным лицам, которым в случаях, предусмотренных законодательством, предоставлено право использовать транспортные средства	от 1 до 2
12.25 ч. 2	Невыполнение законного требования сотрудника милиции об остановке транспортного средства	от 2 до 5
12.26	Невыполнение законного требования сотрудника милиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения	от 10 до 20
12.27 ч. 1	Невыполнение водителем обязанностей, предусмотренных Правилами дорожного движения, в связи с дорожно-транспортным происшествием, участником которого он является, за исключением случаев, предусмотренных частью 2 настоящей статьи	от 1 до 2
12.27 ч. 2	Оставление водителем в нарушение Правил дорожного движения места дорожно-транспортного происшествия, участником которого он являлся	от 10 до 15, или лишение прав от 6 мес. до 1 года, либо арест до 15 суток
12.28	Нарушение правил, установленных для движения транспортных средств в жилых зонах	1
12.29 ч. 1	Нарушение пешеходом или пассажиром транспортного средства Правил дорожного движения	0,5
12.29 ч. 2	Нарушение Правил дорожного движения лицом, управляющим мопедом, велосипедом, либо вожчиком или другим лицом, непосредственно участвующим в процессе дорожного движения [за исключением водителя механического транспортного средства]	1
12.29 ч. 3	Нарушение Правил дорожного движения лицами, указанными в части 2 настоящей статьи, совершенное в состоянии опьянения	от 1 до 3
12.30 ч. 1	Нарушение Правил дорожного движения пешеходом, пассажиром транспортного средства или иным участником дорожного движения [за исключением водителя транспортного средства], повлекшее создание помех в движении транспортных средств	1
12.30 ч. 2	Нарушение Правил дорожного движения пешеходом, пассажиром транспортного средства или иным участником дорожного движения [за исключением водителя транспортного средства], повлекшее по неосторожности причинение легкого вреда здоровью потерпевшего	от 1 до 3
12.31 ч. 1	Выпуск на линию транспортного средства, не зарегистрированного в установленном порядке или не прошедшего государственного технического осмотра	на должностных лиц от 1 до 3
12.31 ч. 2	Выпуск на линию транспортного средства с заведомо подложными государственными регистрационными знаками, или имеющего неисправности, с которыми запрещена эксплуатация, или переоборудованного без соответствующего разрешения	на должностных лиц от 5 до 10
12.32	Допуск к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения либо не имеющего права управления транспортным средством	на должностных лиц от 5 до 10
12.33	Повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений либо технических средств регулирования дорожного движения, а равно умышленное создание помех в дорожном движении, в том числе путем загрязнения дорожного покрытия	от 3 до 5. На должностных лиц от 5 до 10, на юрлиц от 50 до 100
12.34	Нарушение правил проведения ремонта и содержания дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений в безопасном для дорожного движения состоянии либо непринятие мер по своевременному устранению помех в дорожном движении, запрещению или ограничению дорожного движения на отдельных участках дорог в случае, если пользование такими участками угрожает безопасности дорожного движения	на должностных лиц от 20 до 30. На юрлиц от 200 до 300
12.35	Применение к владельцам и водителям транспортных средств, другим участникам дорожного движения не предусмотренных федеральным законом мер, направленных на ограничение прав на управление, пользование транспортным средством либо его эксплуатацию	от 2 до 5, на должностных лиц от 10 до 20
12.36	Блокировка колес, эвакуация транспортных средств, прицепов и тентов к ним, снятие номерных знаков, принудительное направление на сдачу экзаменов по теории и практике вождения лиц, получивших в установленном порядке водительские удостоверения, а также применение к собственникам транспортных средств, водителям и другим участникам дорожного движения любых иных мер административного принуждения, за исключением прямо предусмотренных настоящим кодексом	на граждан от 5 до 10, на должностных лиц от 15 до 20 с конфискацией орудий совершения
11.23 ч. 1	Управление грузовым автотранспортным средством или автобусом при осуществлении международной автомобильной перевозки без контрольного устройства (таксографа) или с выключенным тахографом, а равно с незаполненными тахограммами либо без ведения регистрационных листков, отражающих режим труда и отдыха водителей	до 25
11.23 ч. 2	Нарушение установленного режима труда и отдыха водителем грузового автотранспортного средства или автобуса, осуществляющим международную автомобильную перевозку	от 5 до 10
11.25 ч. 1	Осуществление без специального разрешения международной автомобильной перевозки с превышением максимального веса или нагрузки на ось, установленных для автомобильных дорог нормативными правовыми актами Российской Федерации, до 15 процентов, а равно отклонение от указанного в разрешении маршрута такой перевозки	от 5 до 10
11.25 ч. 2	Те же действия с превышением максимального веса или нагрузки на ось свыше 15 процентов	от 10 до 15

# И снова о лицензиях

**В пятом номере нашего журнала за 2001 год была опубликована статья под названием «Лицензирование», посвященная новому закону о лицензировании. В этой статье мы подробно рассказали про новый закон о лицензировании, принятый в августе 2001 года, и который вступил в действие 10 февраля 2002 года.**

Как мы указывали в статье, по нашему мнению, закон выглядел очень либерально, уменьшал возможности чиновников вмешиваться в бизнес, проводить различные проверки и соответственно вымогать и получать взятки. Единственное, за что мы опасались, что любые благие начинания огромной российской армией чиновников могут быть загублены на корню. Учитывая, что 10 февраля (день вступления закона в силу) уже миновал, я думаю, можно подвести первые итоги применения нового закона в отношении грузоперевозок автомобильным транспортом.

Сразу одно новшество. С 10 февраля грузоперевозчики, имеющие международные лицензии на грузоперевозки, не могут по этой лицензии осуществлять перевозки внутрироссийские. То есть грузы по России можно возить только по лицензии на перевозку грузов в пределах РФ. Если вы осуществляете и российские и международные перевозки, вам необходимо иметь две лицензии. С другой стороны, учитывая, что международную лицензию теперь нельзя будет получить, не имея российской лицензии, я думаю, проблем ни у кого особо не возникнет.

Нарушение вышеуказанного порядка расценивается как нарушение лицензионных требований и условий и влечет за собой наложение штрафа от 50 до 200 рублей. Однако с 1 июня в связи с введением в действие нового Кодекса об административных правонарушениях ответственность за нарушение лицензионных требований и условий будет ужесточена, а именно, штраф на граждан от 15 до 25 МРОТ (1500 – 2500 руб.), на должностных лиц от 30 до 40 МРОТ, на юрлиц от 300 до 400 МРОТ.

По поводу получения лицензии на перевозки грузов по России. Тут одни положительные моменты. Теперь лицензии выдаются на срок от 5 лет, и, что самое важное, лицензионные карточки выдаются на срок действия лицензии. То есть если вы завтра пойдете получать лицензию, то вам ее выдадут до

2007 года и, что самое замечательное, лицензионную карточку тоже до 2007 года. Канули в Лету ежегодные встречи с любимыми транспортными инспекторами, очереди в транспортной инспекции, кипы бумаг. Сама лицензия может быть выдана на срок менее пяти лет, только в случае, если ваше свидетельство о регистрации в качестве ПБОЮЛ заканчивается до этого срока. То есть, например, свидетельство заканчивается в 2005 году и соответственно лицензию вам выдадут до 2005 года. Лицензионная карточка также может быть выдана на срок меньший, чем действует лицензия. Если машина у вас по доверенности, в аренде, на временном учете или временном ввозе в РФ, лицензионная карточка будет выдана до срока окончания вышеперечисленных документов. Учитывая, что доверенность на т/с в соответствии со ст. 186 ГК РФ не может быть выдана на срок больше, чем три года, а также зная нежелание наших предпринимателей оформлять машины на себя, ясно, что карточки им будут выдаваться не более чем на три года, т.е. до окончания срока действия доверенности на т/с. Что же делать, ведь так хочется карточку на пять лет. Да? Выход есть. Договора аренды т/с. Тут два плюса, во-первых. Законом не установлен предельный срок действия договора аренды, да хоть на 80 лет заключай, с возможностью последующей пролонгации. И во-вторых, не надо ходить к нотариусу заверять, договор подписывается двумя сторонами, арендодателем и арендатором, и все, вперед.

Те предприниматели, которые еще имеют действующую лицензию, но у кого кончилась или заканчивается карточка, обратившись в транспортную инспекцию, получат новую карточку на срок до окончания действия лицензии. Причем бесплатно. Лицензионные карточки теперь выдаются в любом количестве на безвозмездной основе. Получение лицензии за все про все обойдется вам в 1300 рублей, вне зависимости от количества машин (то бишь лицензионных карточек).

Учитывая вышеуказанные новшества, я думаю, есть смысл у господ, работающих «под фирмами», более-менее легализоваться. Тем более с первого июня грядет ужесточение на по-прище борьбы с незаконным предпринимательством и деятельностью без лицензии.

На протяжении уже двух недель у нас каждый день раздаются по 5 – 6 звонков от грузоперевозчиков, работающих на маленьких машинах. Звонят водители «газелей» и «бычков» с одним вопросом: «А правда, что для нас отменили лицензии?». Они, наверно, не читали тот самый пятый номер «Автотрака» за 2001 год. Поэтому еще раз для всех заинтересованных читателей нашего журнала повторяем: да, с 10 февраля, в связи с вступлением в силу Федерального закона №128-ФЗ от 08.08.2001 года «О лицензировании отдельных видов деятельности» лицензированию подлежат перевозки грузов автомобилями грузоподъемностью свыше 3,5 т, то есть с 10 февраля автомобили грузоподъемностью до 3,5 т включительно не лицензируются.

Серьезные новшества коснулись и получения лицензий на международные перевозки. Хотя на самом-то деле теперь

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 16 октября 2001 г. N 730

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЯ О ДОПУСКЕ РОССИЙСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ К ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

В соответствии с федеральными законами «О государственном регулировании внешнеэкономической деятельности» и «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения», а также международными договорами Российской Федерации о международном автомобильном сообщении Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Утвердить прилагаемое Положение о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок.
2. Установить, что владельцы стандартных международных лицензий, выданных в установленном порядке, считаются допущенными к международным автомобильным перевозкам до окончания предусмотренного в указанных лицензиях срока.
3. Признать утратившим силу постановление Правительства Российской Федерации от 16 марта 1997 г. N 322 «Об утверждении Положения о лицензировании перевозок автомобильным транспортом пассажиров и грузов в международном сообщении, а также грузов в пределах Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 13, ст. 1541) в части, касающейся международных перевозок.

Председатель Правительства  
Российской Федерации  
М. КАСЬЯНОВ

УТВЕРЖДЕНО  
постановлением Правительства  
Российской Федерации  
от 16 октября 2001 г.  
N 730

**ПОЛОЖЕНИЕ  
о допуске российских перевозчиков к осуществлению  
международных автомобильных перевозок**

1. Настоящее Положение, разработанное в целях обеспечения методами нетарифного регулирования проведения единой государственной внешнеэкономической политики в сфере осуществления международных автомобильных перевозок, защиты экономических интересов Российской Федерации, создания условий для эффективной интеграции российских перевозчиков в мировой рынок транспортных услуг, определяет порядок предоставления российским перевозчикам специального разрешения на международные автомобильные перевозки – допуска к осуществлению указанных перевозок.

2. К международным автомобильным перевозкам допускаются юридические лица независимо от организационно-правовой формы и индивидуальные предприниматели, осуществляющие коммерческие и некоммерческие перевозки грузов и пассажиров (далее именуются – российские перевозчики).

Под некоммерческими перевозками в настоящем Положении понимаются перевозки российскими перевозчиками своих грузов за собственный счет для производственных нужд или своих работников (на автобусах вместимостью более 9 человек, включая водителя) на транспортных средствах, принадлежащих им на праве собственности или на ином законном основании.

Допуск российского перевозчика к осуществлению международных автомобильных перевозок осуществляют органы Российской транспортной инспекции Министерства транспорта Российской Федерации (далее именуется – Российская транспортная инспекция).

на международные перевозки выдается не лицензия, а т.н. удостоверение допуска к осуществлению международной перевозки грузов. Вместо лицензионных карточек на каждое т/с выдаются карточки допуска. Новый порядок получения удостоверений допуска российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозоктвержден Постановлением Правительства РФ №730.

Для получения удостоверения о допуске необходимо предоставить в транспортную инспекцию:

1. Заявление установленной формы.
2. Копии учредительных документов (для ПБОЮЛ копию свидетельства о предпринимательстве).
3. Свидетельство о постановке на учет в налоговую инспекцию.
4. Копию лицензии на перевозку грузов в пределах РФ.
5. Сведения о количестве и типе т/с, а также документы подтверждающие их соответствие международным техническим стандартам.
6. Копия документа, подтверждающего профпригодность.
7. Балансовый отчет (формы №1 и 2) за последний отчетный период (не распространяется на ПБОЮЛ и вновь образованные юридические лица).
8. Документ, подтверждающий опыт работы по осуществлению международных автомобильных перевозок, – для российских перевозчиков, подавших заявление о допуске к международным автомобильным перевозкам сроком на 5 лет.
9. Копия полиса страхования гражданской ответственности владельца автотранспортных средств.

Решение о выдаче удостоверения о допуске принимается транспортной инспекцией в течение 30 дней с даты подачи заявления.

Удостоверение о допуске к международной перевозке грузов выдается на один год либо на пять лет.

На один год удостоверение выдается перевозчикам, впервые подавшим заявление и не имеющим опыта международных перевозок либо имеющим опыт продолжительностью менее одного года.

На пять лет выдается перевозчикам, которые на протяжении последних четырех лет работали на международных перевозках не менее одного года.

Для получения дополнительных карточек допуска на вновь приобретенные т/с в транспортную инспекцию предоставляются документы, подтверждающие право владения т/с, а также документы, подтверждающие соответствие т/с международным требованиям.

Выдача удостоверений о допуске, карточек допуска, а также рассмотрение заявлений осуществляются на безвозмездной основе.

В выдаче или продлении удостоверения о допуске может быть отказано в случаях:

- предоставления недостоверной или искаженной информации;

- несоответствия перевозчика условиям допуска к международной перевозке;
- мотивированного отрицательного заключения ГТК РФ;
- аннулирования удостоверения, с момента которого прошло менее 1 г.

Условиями допуска к международной перевозке груза служат:

- наличие лицензии на перевозку грузов по РФ;
- наличие т/с, соответствующих международным техническим стандартам, международным конвенциям и соглашениям;
- соответствующая квалификационная подготовка;
- устойчивое финансовое положение перевозчика, а именно, наличие имущества исходя из расчета 50 000 рублей на одно т/с или 2500 рублей на 1 т разрешенной максимальной массы т/с;
- обязательное страхование гражданской ответственности.

По поводу устойчивого финансового положения. Подтвердить его предпринимателю можно несколькими способами. Например, кинуть на сберкнижку 50 000 рублей (либо открыть счет в любом банке). Оценить любое имущество, принадлежащее на праве собственности (машину, приватизированную квартиру, дачу и т.д.), и предоставить акт оценки в транспортную инспекцию. Понятно, что машины по доверенности или на праве аренды для этого не годятся.

При рассмотрении заявления о допуске к международным перевозкам сроком на пять лет транспортная инспекция направляет копии предоставленных перевозчиком документов в ГТК РФ для подготовки заключения.

То есть если за какие-то нарушения транспортная инспекция аннулировала ваше удостоверение допуска, то вновь подать заявление в транспортную инспекцию вы можете только через год, не раньше.

Удостоверение о допуске может быть аннулировано при выявлении сотрудниками транспортной инспекции нарушений владельцем удостоверения требований законодательства РФ, международных договоров, а также на основании информации ГТК о нарушении таможенных правил и налогового законодательства. Учитывая, что Таможенный кодекс РФ далек от совершенства, по многим позициям противоречит не только Конституции, законам РФ, но и здравому смыслу, также учитывая, что при нарушениях Таможенных правил по неизвестной причине всю вину ГТК пытаются возложить на перевозчика, я опасаюсь, что аннулировать лицензии будут теперь на право и налево.

В общем, новое положение вызывает у меня лично исключительно негативные эмоции как абсолютно сырое, непроработанное, полное ненужных, пустых и вредных формальностей.

Хорошо хоть договора на стоянку и ТО теперь предоставлять в транспортную на надо.

**С полным текстом постановления вы можете ознакомиться по адресу: <http://tradeunion.narod.ru/zakon/pp730.htm>**

**Выдача  
удосто-  
верений  
о допус-  
ке, кар-  
точек до-  
пуска, а  
также  
рассмот-  
рение  
заяве-  
ния осу-  
ществля-  
ются на  
безвоз-  
мездной  
основе.**

3. Условиями допуска российского перевозчика к международным автомобильным перевозкам являются:
- 1) наличие лицензии на перевозку пассажиров и грузов автомобильным транспортом, выданной в порядке, установленном законодательством Российской Федерации в области лицензирования. Указанное требование не распространяется на перевозчиков, осуществляющих некоммерческие перевозки;
  - 2) наличие транспортных средств, принадлежащих на праве собственности или на ином законном основании и соответствующих международным техническим стандартам, а также международным конвенциям и соглашениям, регламентирующим международные автомобильные перевозки;
  - 3) соответствие назначенных российским перевозчиком лиц, ответственных за осуществление международных автомобильных перевозок (далее именуются – ответственные специалисты), квалификационным требованиям по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении;
  - 4) устойчивое финансовое положение российского перевозчика (наличие собственного имущества, стоимость которого в расчете на 1 транспортное средство, осуществляющее международные автомобильные перевозки, составляет не менее 50 тыс. рублей или в расчете на 1 тонну разрешенной максимальной массы указанного транспортного средства – не менее 2,5 тыс. рублей. Достаточным является соответствие одному из показателей);
  - 5) обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств.
4. Квалификационные требования к ответственным специалистам утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации по согласованию с Государственным таможенным комитетом Российской Федерации.
5. Решение о допуске российского перевозчика к международным автомобильным перевозкам принимается соответствующим органом Российской транспортной инспекции в течение 30 дней с даты получения заявления по форме, утвержденной Министерством транспорта Российской Федерации, и оформляется приказом.
- О принятом решении орган Российской транспортной инспекции уведомляет российского перевозчика в письменной форме в 3-дневный срок с даты его принятия.
6. В подтверждение решения о допуске российского перевозчика к международным автомобильным перевозкам ему выдается удостоверение допуска (далее именуется – удостоверение), а также карточка допуска на каждое транспортное средство, на котором будут осуществляться международные автомобильные перевозки.
- Формы бланков удостоверения и карточки допуска утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации. Указанные бланки являются документами строгой отчетности и изготавливаются по технологии, обеспечивающей их защиту от подделки.
7. Для получения допуска к международным автомобильным перевозкам российский перевозчик представляет в орган Российской транспортной инспекции по месту регистрации следующие документы:
- 1) заявление о выдаче допуска с указанием:
    - для юридического лица – наименования, организационно-правовой формы, местонахождения, наименования банковского учреждения и номера расчетного счета;
    - для индивидуального предпринимателя – фамилии, имени, отчества, данных документа, удостоверяющего личность;
    - вида перевозки (грузовая или пассажирская);
    - срока, на который испрашивается удостоверение;
  - 2) копии учредительных документов и копия свидетельства о государственной регистрации заявителя в качестве юридического лица (с предъявлением оригиналами, если копии не заверены нотариусом) – для юридического лица;
  - копия свидетельства о государственной регистрации гражданина в качестве индивидуального предпринимателя (с предъявлением оригинала, если копия не заверена нотариусом) – для индивидуального предпринимателя;
  - 3) справка о постановке заявителя на учет в налоговом органе с указанием идентификационного номера налогоплательщика;
  - 4) копия лицензии на перевозку пассажиров и грузов автомобильным транспортом;
  - 5) документ, содержащий сведения о количестве и типе транспортных средств, а также документы, подтверждающие их соответствие международным техническим стандартам, международным конвенциям и соглашениям, регламентирующими международные автомобильные перевозки;
  - 6) копия документа, подтверждающего профессиональную компетентность ответственного специалиста;
  - 7) балансовый отчет (формы N 1 и 2 по Общероссийскому классификатору управлеченческой деятельности) за последний отчетный период (указанные отчеты не требуются для вновь образованных юридических лиц);
  - 8) копия генеральной или разовой лицензии на осуществление подлежащих лицензированию экспортных или импортных операций в отношении своих товаров, если они будут перевозиться за собственный счет на транспортных средствах, принадлежащих заявителю;
  - 9) документ, подтверждающий опыт работы по осуществлению международных автомобильных перевозок, – для российских перевозчиков, подавших заявление о допуске к международным автомобильным перевозкам сроком на 5 лет;

10) копия полиса страхования гражданской ответственности владельца автотранспортных средств.

Документы, указанные в подпунктах 2 и 3 настоящего пункта, представлявшиеся для получения лицензии на перевозку пассажиров и грузов автомобильным транспортом, срок действия которой не истек, при условии, если в сведениях, послуживших основанием для выдачи указанной лицензии, нет каких-либо изменений, для решения вопроса о допуске не представляются.

8. Удостоверение выдается:

на 1 год – российским перевозчикам, впервые подавшим заявление, не имеющим опыта осуществления международных автомобильных перевозок или имеющим такой опыт продолжительностью менее 1 года;

на 5 лет (если в заявлении не указан меньший срок) – российским перевозчикам, которые на протяжении последних 4 лет, предшествовавших подаче заявления, осуществляли международные автомобильные перевозки, как минимум, не менее 1 года.

9. Срок действия удостоверения, выданного на 5 лет, может быть продлен по заявлению его владельца, но не более 2 раз.

Срок действия удостоверения, выданного на 1 год, не продлевается.

Продление срока действия удостоверения осуществляется выдавшим его органом Российской транспортной инспекции в течение 30 дней с даты получения соответствующего заявления российского перевозчика.

10. При увеличении парка транспортных средств владелец удостоверения может получить в органе Российской транспортной инспекции карточку допуска на каждое вновь приобретенное транспортное средство с предъявлением документа на право владения указанным транспортным средством, а также документов, подтверждающих его соответствие международным техническим стандартам, международным конвенциям и соглашениям, регламентирующими международные автомобильные перевозки.

11. Удостоверение является основанием для выдачи российскому перевозчику разрешения компетентного органа иностранного государства на проезд конкретных транспортных средств по территории этого иностранного государства, а также одним из обязательных документов для допуска к процедуре международной автомобильной перевозки в соответствии с Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1975 год).

12. Рассмотрение заявления о допуске к международным автомобильным перевозкам, выдача, продление и переоформление удостоверения и карточек допуска осуществляются безвозмездно.

13. При рассмотрении заявления о допуске к международным автомобильным перевозкам сроком на 5 лет, а также при продлении срока действия удостоверения орган Российской транспортной инспекции направляет копии представленных российским перевозчиком документов в Государственный таможенный комитет Российской Федерации для подготовки заключения.

Государственный таможенный комитет Российской Федерации готовит заключение и направляет его в орган Российской транспортной инспекции в 20-дневный срок с даты получения указанных документов.

14. В случае если ответственный специалист прекратил выполнение своих функций, владелец удостоверения имеет право продолжить осуществление международных автомобильных перевозок при условии, что в течение 30 дней в орган Российской транспортной инспекции будут направлены документы на другого ответственного специалиста, который имеет необходимую квалификацию и на которого возлагается ответственность за выполнение этих функций.

15. В выдаче или в продлении срока действия удостоверения может быть отказано в случае:

1) наличия в документах, представленных российским перевозчиком, недостоверной или искаженной информации;

2) несоответствия российского перевозчика условиям допуска к международным автомобильным перевозкам;

3) получения обоснованного отрицательного заключения Государственного таможенного комитета Российской Федерации по результатам рассмотрения представленных российским перевозчиком документов;

4) аннулирования удостоверения, с момента которого прошло менее 1 года.

Решение об отказе в выдаче или в продлении срока действия удостоверения доводится до российского перевозчика в письменной форме в 3-дневный срок после его принятия с указанием причин отказа.

16. Владелец удостоверения обязан:

1) соблюдать законодательство Российской Федерации, требования международных договоров Российской Федерации и настоящего Положения;

2) обеспечивать наличие у водителя транспортного средства карточки допуска при осуществлении международных автомобильных перевозок;

3) в случае преобразования юридического лица, изменения его наименования или местонахождения либо изменения имени или местожительства индивидуального предпринимателя не позднее 15 дней подать заявление о переоформлении удостоверения и карточек допуска с приложением документов, подтверждающих указанные изменения.

До переоформления указанных документов международные автомобильные перевозки могут осуществляться на основании ранее выданных документов, на которых органом Российской транспортной инспекции проставляется отметка о принятии заявления об их переоформлении;

4) в случае приостановления действия удостоверения или его аннулирования возвратить удостоверение и карточки допуска в орган Российской транспортной инспекции.

17. Передача удостоверения другому российскому перевозчику, а также карточек допуска для использования транспортного средства, не принадлежащего владельцу указанного удостоверения либо переданного им во владение другому лицу, запрещается.

18. Российские перевозчики, осуществляющие международные автомобильные перевозки без допуска, несут ответственность, предусмотренную законодательством Российской Федерации.

19. Российская транспортная инспекция в пределах своих полномочий осуществляет государственный контроль за соблюдением владельцами удостоверений требований законодательства Российской Федерации, международных договоров Российской Федерации и настоящего Положения.

20. Российская транспортная инспекция при выявлении нарушений владельцем удостоверения требований законодательства Российской Федерации, международных договоров Российской Федерации и настоящего Положения вправе:

выносить предупреждения;

приостанавливать действие удостоверения на срок не более 6 месяцев;

аннулировать удостоверение.

21. Владелец удостоверения обязан уведомить в письменной форме орган Российской транспортной инспекции об устранении нарушений, повлекших за собой приостановление действия удостоверения.

После получения соответствующего уведомления орган Российской транспортной инспекции при необходимости осуществляет проверку устранения владельцем удостоверения нарушений, повлекших за собой приостановление действия удостоверения, принимает решение о возобновлении его действия и возврате удостоверения и карточек допуска и сообщает об этом в письменной форме владельцу удостоверения в течение 7 дней. Копия указанного решения направляется в Государственный таможенный комитет Российской Федерации.

Срок действия удостоверения на время его приостановления не продлевается.

В случае если в установленный срок владелец удостоверения не устранил выявленные нарушения, удостоверение аннулируется.

Решение о приостановлении действия удостоверения или о его аннулировании доводится органом Российской транспортной инспекции до владельца удостоверения в письменной форме с соответствующим обоснованием не позднее чем через 7 дней после его принятия.

22. Решение о вынесении предупреждения, приостановлении действия или об аннулировании удостоверения может быть принято также на основании информации Государственного таможенного комитета Российской Федерации или компетентного органа иностранного государства соответственно о нарушении владельцем удостоверения таможенных правил или налогового законодательства Российской Федерации либо порядка выполнения международных автомобильных перевозок на территории иностранного государства.

23. Российская транспортная инспекция ведет реестр удостоверений и карточек допуска. В реестры включаются следующие данные:

- 1) сведения о владельце удостоверения;
- 2) сведения об органе Российской транспортной инспекции, выдавшем удостоверение и карточки допуска;
- 3) дата выдачи и номера удостоверения и карточек допуска;
- 4) вид перевозок (грузовая или пассажирская);
- 5) основания и даты продления, приостановления, возобновления действия и аннулирования удостоверения;
- 6) сведения о переоформлении удостоверения.

Сведения, содержащиеся в реестре, предоставляются заинтересованным органам, организациям и физическим лицам по их заявлению.

24. Удостоверение и карточки допуска теряют юридическую силу и считаются аннулированными с момента ликвидации юридического лица или прекращения его деятельности в результате реорганизации, за исключением преобразования, или прекращения действия свидетельства о государственной регистрации гражданина в качестве индивидуального предпринимателя.

25. Решения и действия Российской транспортной инспекции могут быть обжалованы в Министерство транспорта Российской Федерации или в суд.

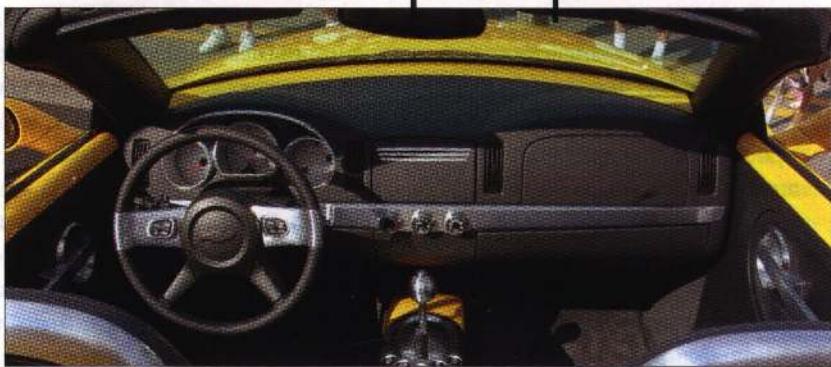
Александр ЕВДОКИМОВ

# НЕ рабочие площадки

## Chevrolet

На Детройтском автосалоне 2000 года эта фирма произвела фурор своим концепт-пикапом SSR. Мало кто верил, что столь уникальный автомобиль может стать на конвейер. Однако машина была встречена с таким восторгом, что на Детройтском автосалоне 2002 года Chevrolet выкатил этот автомобиль уже в качестве предсерийного образца!

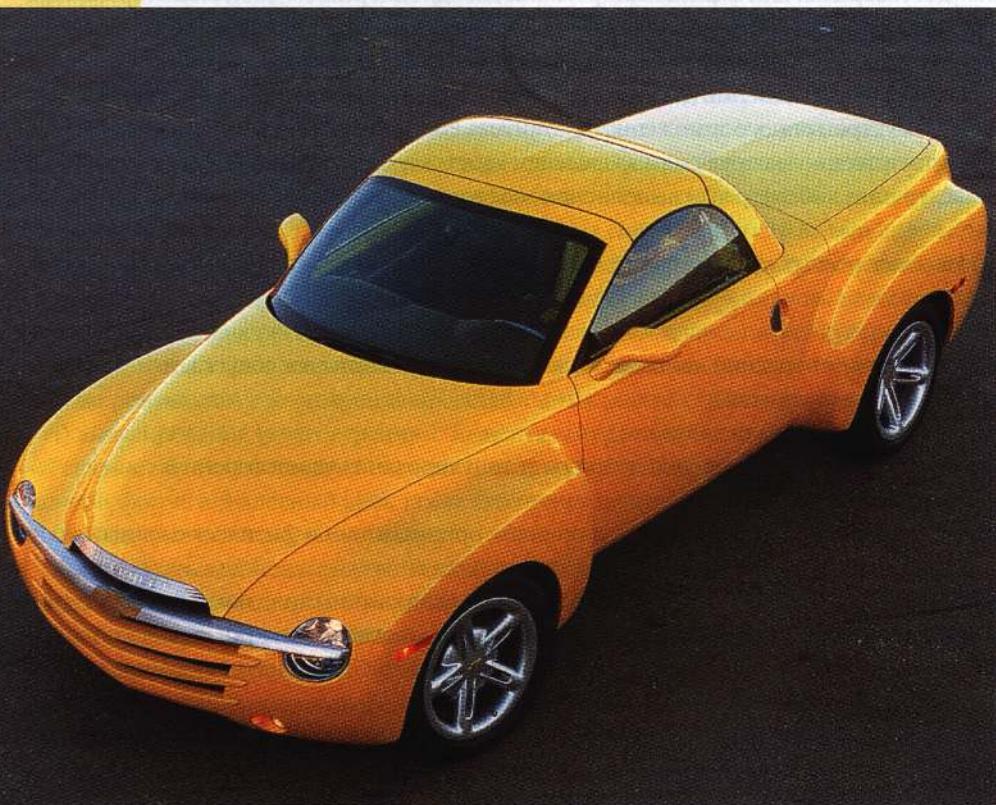
Сообразно моде в Chevrolet SSR (Super Sport Roadster) пикап удивительным образом переплетается со



спорткаром и родстером с жесткой складывающейся крышей. Плюс популярный сегодня «осовремененный» ретродизайн. В данном случае он навеян пикапом Chevy

Advance Design, выпускавшимся в середине 40 – 50-х годов. Само собой, философия SSR – не перевозка грузов (кузов здесь работает как багажник), а удовольствие от езды. Этому способствует и «тело-сложение» машины. Кузов покоятся на легкой и жесткой раме, что вместе с независимой подвеской, низкопрофильными шинами и задним приводом придает поведению SSR остроту спортивного автомобиля. Источник движения – могучий бензиновый 5,3-литровый двигатель Vortec V-8 мощностью 285 л.с.

Старт продаж запланирован на конец 2002 – начало 2003 года. Пока известно только то, что машина будет выпускаться ограниченными партиями. А это значит, что каждый съехавший с конвейера Chevrolet SSR сразу становится коллекционным экземпляром...



## Dodge

Здесь были представлены две новинки. Концептуальный Dodge M80 – вариация на тему пляжного грузовичка для молодежи. По тра-

диции такие машинки должны быть эффектными, мощными, легкими и простыми по конструкции. И конструкторы постарались. Взяли стандартное шасси от легкой модели Dakota и посадили на него кузов с дизайном в стиле «доджевыхских» пикапов WC, которые выпускались еще в 40-е годы! Все предельно просто и функционально: кузов имеет крепления под груз, в кабинке – минимум приборов, съемные сиденья и специальная отделка, позволяющая мыть салон прямо из шланга. Из-за широкого применения пластика Dodge M80 весит всего 1134 кг и благодаря 210-сильному 3,7-литровому двигателю V-6 набирает «сотню» за 8 секунд при максимальной скорости 160 км/ч. Отличную проходимость обеспечивает полный привод, клиренс в 246 мм и колеса размерностью 265/50R20.

Полной противоположностью этой «тинейджерской игрушке» выступает второй дебютант Детройта-2002 – свирепый Dodge SRT-10. Создатели машины – спортивные инженеры новообразованного отделения PVO (Performance Vehicle Operations), которое будет заниматься мелкосерийным производством экстремальных модификаций стандартных автомобилей.

SRT-10 – невероятно популярный в Америке гибрид пикапа и суперкара. В его основе – короткобазный Dodge Ram 1500, в который конструкторы умудрились запихнуть необытный мотор V-10 от Dodge Viper второго поколения. При объеме 8,3 литра (!) двигатель выдает 500 л.с.! Само собой машину серьезно переделали, а то ведь с таким весом под капотом недолго и взлететь. Кузов обзавелся спойлерами, грузовая платформа во избежание воздушных завихрений закрыта жестким колпаком. Переработана рулевая, подвеска стала жестче и ниже на 2,5 см, а от Viper'a взяты



вентилируемые тормозные диски и 6-ступенчатая механическая КПП.

Все это хозяйство опирается на здоровенные покрышки размерностью 305/35 R24! В итоге 2265-килограммовый аппарат выстреливает до 100 км/ч за 5 секунд и имеет «максималку» в 240 км/ч! Что тут можно добавить? Пожалуй, лишь то, что при появлении SRT-10 на дороге по округу впору объявлять ракетную тревогу...

## Ford

Длина – 605 см, ширина – 232, высота – 210, колесная база – 412 см. Это габаритные размеры чудовищного концепт-траха Ford Mighty F-350 Tonka! Настоящий «гвоздь салона», на фоне которого бледнели остальные экспонаты выставки. Масла в огонь подлили и сами «фордовцы», заявив, что Ford Mighty F-350 Tonka, по сути, явля-





ется прообразом следующего поколения пикапов F-серии, дебют которых намечен на ближайшие пару-тройку лет. Если этот прогноз сбудется хотя бы частично, конкурентам потеря спокойного сна обеспечена. Благо есть от чего...

Машина поражает монументальным дизайном и техническими изысками. Так, подвеска мастодонта — пневматическая. Открываем дверь — и пикап тут же опускается

на 12,5 см, попутно откидывая подножки для облегчения посадки-высадки! Огромный салон вмещает шестерых человек. Сиденье водителя оснащено гидроподвеской! На случай если водитель заснет за рулем, предусмотрена камера, следящая за дорожной разметкой. Как только засекается отклонение машины в сторону, включается звуковой сигнал. Вторая камера заднего обзора облегчает езду с

прицепом и парковку задним ходом.

Самые интересные разработки скрыты в недрах машины. Двигатель — новейший турбодизель Power Stroke V-8 с прямым впрыском топлива, системой рециркуляции выхлопа и турбокомпрессором с изменяемой геометрией! В результате 6-литровый мотор развивает 350 л.с. при 3300 об/мин и выдает крутящий момент в 810 Нм при 2000 об/мин.

Привод — задний или полный, через раздаточную коробку с понижающей передачей и 5-ступенчатый адаптивный «автомат» PowerTorq, который оборудован еще и валом отбора мощности. Изюминка трансмиссии — экспериментальная, система Hydraulic Launch Assist (HLA), что можно перевести как «гидроускоритель». Конструкция, использующая принцип накопления энергии, состоит из мотор/насоса, связанного с карданным валом, и двух аккумуляторов — баллоны, где находятся масло и азот, разделенные гибкой мембрани. Когда пикап тормозит, насос перекачивает жидкость из аккумулятора низкого в аккумулятор высокого давления. При разгоне все идет в обратном порядке: сжатый азот выдавливает из аккумулятора масло обратно в насос, который в этот момент начинает работать уже в качестве мотора, передающего трансмиссии дополнительный крутящий момент. Запаса давления (350 атмосфер) хватает примерно на 10–15 секунд, в течение которых тяжелый пикап может трогаться и ускоряться фактически без помощи основного двигателя! По расчетам, при городской езде эта система сможет экономить до 30–35% топлива. В будущем Ford возлагает на эту систему большие надежды и сейчас активно ее дорабатывает.



ДВУХ-, ЧЕТЫРЕХЛЕТНИЕ ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

# RENAULT

НА СТОЯНКАХ ОФИЦИАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ



ПРОИСХОЖДЕНИЯ  
СЕРТИФИКАТ  
**RENAULT**

**Официальные дилеры:**

Москва

ООО "Леон-Авто"

Минск

СП "R.C.M"

С.- Петербург

ООО "Премиум-Авто"

Тел.: (095) 436 5780; 436 5592

Тел.: (017) 206 3740; 206 3741

Тел.: (812) 538 1370; 538 6830

# ВОЗВРАЩЕНИЕ «ТОГО» С СВЕТА

Беседовал Дмитрий ЗЛЕНКО

Даже несмотря на то что «железного занавеса» давным-давно нет, забугорные страны для большинства наших соотечественников это еще экзотика. Особенно много слухов витает вокруг Америки. Ну той, что США. Для многих сия страна – предел мечтаний о светлой и безоблачной жизни. Людей, вырвавшихся в звездно-полосатое государство, никакими коврижками не заманить обратно на родину. Однако... Константин ЕГОРОВ прожил в Штатах полтора года и, вернувшись в Россию, поделился впечатлениями об оных с обозревателем «Автопрака»...

– Костя, американцы и впрямь такие тупые, как их малют?

– Ничего подобного. Если их сравнивать с россиянами, то разницы в принципе никакой: они обычные люди, которым свойственны все человеческие слабости. Они также любят пофилософствовать, также любят весело проводить время... Миф о том, что вся Америка поголовно помещана на деньгах, – не совсем правдив. Эта болезнь (чрезмерная любовь к деньгам) присуща, по большому счету, только ньюйоркам.

– Ты приехал в Америку и начал там обустраивать жизнь с нуля. Насколько трудно это было...

– Я так скажу, начать с нуля в Америке куда легче, чем это сделать в России... Допустим, в Москве тебя может остановить любой страж порядка и затребовать документы, дескать, кто ты и откуда... В Америке, пусть у тебя на лбу будет написано, что ты не имеешь документов, никто и никогда не остановит тебя и не скажет: «Предъявите документы». Известен случай, когда один нелегал сколотил себе огромное состояние. Имел все: роскошные машины, особняки... но не имел законного права находиться на территории США. И для Америки – это не редкость.

– А знания языка какими должны быть? Скажем, уровня «плюшмокти» будет достаточно, чтоб заработать денег?

– Да можно вообще языка не знать. Работу, на начальной стадии, получится найти только у своих соотечественников. Платят они, конечно, мало, да при этом только и ищут возможность тебя обмануть... Но и этих денег будет вполне достаточно, чтоб снимать жилье... Работу они предлагают разную: начиная от грузчика в бакалейной лавке и заканчивая водителем грузовика...

– Вот и добрались до самого интересного. Водитель трака в Штатах много зарабатывает?



— Смотри, кто твой хозяин. Если русскоязычный, то работать придется на износ, чтоб хоть что-то заработать. За милю они, русскоязычные боссы, платят 30 центов. По американским меркам — это смехотворно. Кстати, не путай русскоязычный и русский. Это две совершенно разные вещи. Американцы называют русскими даже, к примеру, таджика, который по-русски знает не больше пяти слов... В американских транспортных компаниях платят 70 центов за милю. Но в них так просто не попасть.

— А как у них там с безопасностью труда? Скажем, в Европе на автомобиль ставят тахограф, на который записываются все данные: сколько водитель за рулем, сколько отдыхал...

— На американских грузовиках тахографов нет. Эту функцию выполняет тетрадь. Есть контрольные пункты, на которых отмечают все эти параметры. Скажу по секрету, у русских водителей две тетради: то ему в одну тетрадь запишут, то в другую... За счет таких манипуляций водитель может быть в путь в два раза больше. Когда полицейский смотрит тетрадь, он удивляется, как можно проехать за четыре часа около восьмисот километров...

— Транспортные расходы большие: соляра, ремонт, стоянка?..

— Давай считать: 2,5 тысячи баксов — топливо. 150 — страховка автомобиля. 100 — страховка груза. 200 долларов уходит на резину. Около 350 — на питание. 120 — плата за дороги (у них там чуть ли ни на каждом шагу платные «хайвеи»)... С гостинице дело обстоит так — если ты заливаешь топливо на заправке, которая принадлежит гостинице, то ты бесплатно получаешь довольно-таки неплохой номер (душ, холодильник, телевизор). Более того, утром тебе принесут горячий завтрак, причем также абсолютно бесплатно...

— А ночевка «дикарем» опасна?

— Да как и везде. И в Америке грабят дальнобойщиков.

— Кстати, вернемся к вопросу о еде. Как правило, чем питаются тамошние водители большегрузов?

— Исключительно гамбургерами и пивом. Из-за этого у них огромные животы. Водителя трактора можно узнать по характерной

примете: если из-под рубахи свисает брюшко, значит стопроцентно дальнобойщик. Но это американские водители так питаются. Наши едят более правильно. Супчики, салаты... Все как положено. А главное, по деньгам выходит столько же, сколько и гамбургеры с пивом...

— В России водители главной бедой считают инспекторов ДПС. А как отношения с правоохранительными органами складываются у американских дальнобойщиков?

— Там страна цивилизованная. Если ты ничего не нарушаешь, то к тебе никто и прикапываться не станет... Если нарушил — ответишь по всей строгости закона. А взятки предлагать бессмысленно. Скажу, более того, за это можно попасть в тюрьму.

— Какое нарушение у них считается самым наказуемым?

— Если говорить об Америке в целом, то неуплата налогов. Если о дорожном правонарушении — управление в нетрезвом состоянии. Если ты попался «датеньким», у тебя конфискуют авто, а затем продают его с аукциона...

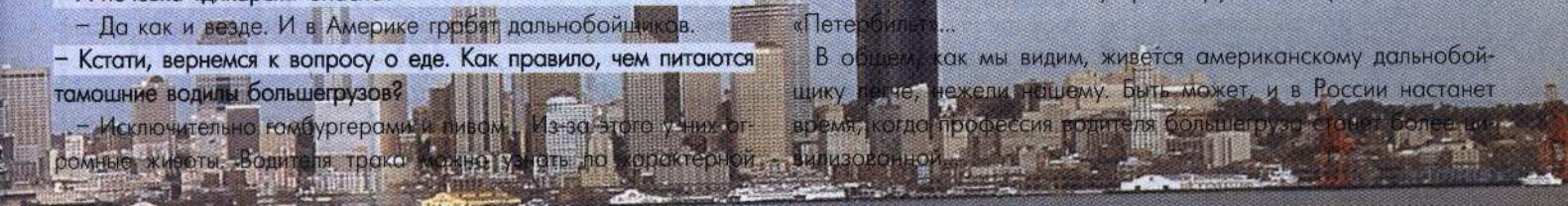
— Ну а как отношения между водителями?

— Вполне дружественные. На стоянках довольно тепло общаются... Но правда, останавливаешься на дороге, чтобы помочь брату по барабанке, — это случай нечастый.

— Насколько просто открыть свое дело?

— Очень просто. В кассу платишь 19 долларов 99 центов, отдаешь документы на оформление и ждешь. Все нужные бумаги придут по почте в течение двух-трех недель. Денежный кредит на открытие дела легко можно получить в банке. Причем под небольшие проценты... Грузовик можно приобрести за 300 — 400 тысяч долларов. Самый популярный грузовик в среде частников «Питербилинг»...

В общем, как мы видим, живется американскому дальнобойщику легче, нежели нашему. Быть может, и в России настанет время, когда профессия водителя большегруза станет более цивилизованной...



# МАЗ В шубе

Александр Евдокимов

**В позапрошлом номере «АвтоТрака» мы подробно рассказывали о низкопольном городском автобусе МАЗ-103. Сегодня мы хотим рассказать о его новой и пока редкой модификации – МАЗ 103-75 «Арктика».**

Как ясно из названия, автобус предназначен для эксплуатации в районах с сильными и продолжительными морозами. А такие районы у нас, как известно, занимают больше половины России. Казалось бы, сам Бог велел людям утепляться самим и утеплять то, на чем они ездят. Однако отечественная автобусная промышленность пока не балует потребителя обилием техники в соответствующем северном исполнении. И неудивительно, что каждая новая разработка в этой области вызывает интерес.

Создатель «Арктики» – белорусская фирма «Яровит». Эта организация известна как владелец спортивной команды МАЗа, организатор соревнований по трак-триалу, а также разработчик и производитель

полноприводных МАЗов. А с 2001 года «Яровит» стал эксклюзивным производителем «мазовских» автобусов в северном исполнении.

К сожалению, мы не смогли найти хороших фотографий данной машины и поэтому публикуем здесь иллюстрацию обычного «стотретьего». Однако кардинальных внешних отличий у этих автобусов немного. Главное из них – нижняя линия боковых окон, которая у простого МАЗа опускается, начиная от оси заднего моста. На «Арктике» же линия окон прямая. Это – итог уменьшения площади остекления, что помогает сохранять тепло в салоне. Плюс к этому – двойные оконные стеклопакеты, причем они вклеены в проем. Такой подход не только обеспечивает полную

герметичность, но и сообщает кузову дополнительную жесткость. Сам кузов утеплен пенным материалом в стенках и специальными матами в полу. В сумме все эти решения дают еще и дополнительную шумоизоляцию. Необходимую температуру в салоне и кабине водителя создают мощные отопители WEBASTO. Место кондуктора также имеет дополнительные радиатор отопления, микрофон и плафон освещения.

Сердце автобуса – шестицилиндровый дизель Deutz BF мощностью 236 л.с., работающий в паре с автоматической КПП Voith DIWA. Само собой, мотор оснащен предпусковым подогревателем и обогревом топливных фильтров. Кстати, дизель Deutz выбран неспроста: в свое время моторы этой фирмы хорошо показали себя на самосвалах Magirus, которые поставлялись в нашу страну во время освоения Севера и строительства БАМа. И до сих пор Deutz считается одним из лучших импортных двигателей для работы на Севере. Этими же северными условиями эксплуатации продиктована еще одна особенность конструкции. Дело в том, что при морозах под минус 30 и ниже выхлоп дизеля стелется по земле и очень долго стоит на месте. Чем чревато появление на дороге такого «тумана» из копоти, думаю, ясно. Да и пассажирам на остановке не доставляет радости дышать этой гарью. Поэтому на «Арктике» выхлопная труба выведена на крышу.

С ноября прошлого года существующая пока в единственном экземпляре машина проходит испытания в Норильске. Отзывы об автобусе пока самые положительные. Кроме этого, сейчас на стапелях завода заложен пробный вариант туристического МАЗ-152 в северном исполнении.

**Благодарим российское представительство «Яровит» за помощь в подготовке материала.**

**Тел. 564-8711**



## ■ Sprinter с «автоматом»

С апреля этого года для грузовичков Mercedes-Benz Sprinter тяжелой серии 616 CDI (полная масса – до 5990 кг) в качестве опции будет предлагаться 5-ступенчатая автоматическая КПП, за которую покупателю придется доплачивать 1892 евро. При желании водитель может самостоятельно менять передачи, покачивая рычаг коробки вправо-влево. С такой трансмиссией полная масса Sprinter 616 составляет 6740 кг, а масса буксируемого прицепа доходит до 3,5 т. Для «спринтеров» легких серий 208 CDI – 416 CDI (полные массы – от 2,8 до 4,6 т) по-прежнему предлагается механическая 6-ступенчатая КПП SprintShift с автоматическим сцеплением. Кроме этого, производитель предлагает для машины дополнительные зеркала заднего вида, имеющие больший угол обзора.



## ■ Екатеринбург. Почти половина городских автобусов может быть списана уже сейчас

Более 60 процентов городских автобусов находятся в изношенном состоянии. Как утверждают специалисты, почти половина из них уже должны быть списаны.

Состоявшееся повышение стоимости проезда в городском транспорте не позволит автобусникам обновить парк. Средств, которые удастся выручить от оплаты проезда, хватит лишь на текущее поддержание машин в исправном состоянии и регулярный ремонт. При нынешнем состоянии дорог и отсутствии новых машин поломки автобусов происходят каждый день. Особенно актуальной эта проблема становится весной, во время распутицы, когда из-за поломок сходят с маршрута порядка 50 автобусов.

## ■ Брянск. Впервые за 10 лет город закупил новые автобусы

Приобретенные накануне Нового года новые модели автобусов марки ЛиАЗ-5256 прибыли в Брянск. В соответствии с программой обновления парка подвижного состава пассажирского транспорта на 2001 – 2003 годы, которую приняли депутаты горсовета, в текущем году на покупку автобусов выделено 10 миллионов рублей. На эти средства приобретены и уже работают по маршрутам восемь «бэушных» «икарусов» 260 и 280 моделей и четыре новых ЛиАЗа.

Приобретение мэрией города четырех новых автобусов – первое за последние десять лет. По мнению специалистов городского пассажирского автопредприятия, автобусы марки ЛИАЗ-5256 наиболее приемлемы для городских пассажирских перевозок. Они имеют экономичный, надежный двигатель, комфортабельный салон, в котором одновременно можно перевозить до 120 пассажиров.

REGIONS.RU

## ■ Презентация польских автобусов «Аутосан»

В Калининграде прошла презентация польских автобусов «Аутосан» (AUTOSAN), сборку которых планируется начать в мае текущего года на местном заводе «Автотор». Соглашение о совместном производстве этих машин и троллейбусов предприятие подписало с компанией ZASADA во время январского визита Президента России Владимира Путина в Республику Польша.

Специалисты «Автотора» представили три варианта автобусов, предназначенных для городского, пригородного и междугороднего пассажирского сообщения. На первом этапе планируется выпускать 350 машин в год, а по мере наращивания мощностей их производство вырастет до 1000 единиц транспорта.

Уже на начальном этапе польская сторона инвестирует в проект \$37 млн при общей стоимости проекта \$100 млн. Уже само по себе это можно считать своеобразным инвестиционным прорывом, если учесть, что за предыдущие 10 лет в регион было вложено всего \$70 млн.

## ■ Хабаровск. Пассажирка покусала кондуктора

Накануне в Хабаровске пассажирка автобуса маршрута N 25 искусала кондуктора. Как сообщили в УВД Хабаровского края, когда кондуктор обратилась к молодой женщине с просьбой оплатить проезд, та предъявила «сомнительное» удостоверение. Взяв его в руки, чтобы рассмотреть поближе, кондуктор увидела, что удостоверение не дает его владельцу права на бесплатный проезд.

Сообщив об этом женщины, кондуктор автобуса предложила пассажирке оплатить проезд либо выйти на следующей остановке. В ответ на это безбилетница отреагировала очень бурно: стала забирать у кондуктора сумку с деньгами, катушку с билетами, разбила очки, а также уцепилась кондуктору зубами в пальцы руки и перекусила сухожилия. Как сообщили в УВД края, в настоящее время пострадавшая кондуктор находится на больничном. Хулиганка задержана. Против нее возбуждено уголовное дело.

REGIONS.RU

**В больших туристических автобусах я люблю ездить на первых рядах сидений. Великолепная обзорность через переднее панорамное стекло, дорожную ситуацию оцениваешь уже не как пассажир, а как водитель.**

Автобус на скорости 95 км/ч приближается к туннелю в горном хребте. Издалека вижу знак ограничения скорости до 60 км/ч. Пора бы и сбросить скорость. Но наш

водитель и не думает этого делать. Не делает этого ни одна из попутных машин на двух полосах движения. Мы лихо влетаем в туннель. То же самое происходит при прохождении следующих туннелей. Это Италия. Мы едем к площадке, на которой нас ждут новые тягачи IVECO Stralis.

Люблю Италию не только за красоту. Итальянцы больше похожи на нас, чем немцы или австрийцы со своим жизненным девизом «упал – отжался». Итальянцы снисходительно относятся ко многим вещам, в том числе и правилам дорожного движения, состоянию подвижного

состава и к смыслу жизни в целом. Нет, я не за жизненный бардак. Но итальянский компромисс между «хочется» и «нельзя» импонирует русскому человеку.

Основная марка грузовых машин, эксплуатирующихся в России с эмблемой IVECO, – это EuroTech. Кабина выпускается с 1992 года и по отзывам дальнобойщиков уютна и удобна. Но время свое берет и вслед за новыми двигателями Cursor, КПП, электроникой, тормозами и подвеской пришла пора менять кабину. А ведь кабина для водителя, часто проводящего в ней значительную часть времени и жиз-

# IVECO STRALIS



ни, становится вторым домом в прямом смысле.

За основу новой взяли кабину EuroStar. Она выпускается с 1993 года и несколько шире EuroTech. Получился удачный компромисс, на мой взгляд, между современными веяниями в аэродинамике и эксплуатационной необходимостью. То, что получилось, и назвали Stralis. Не ищите перевода в словарях, как делал это я. Его просто нет, примите как должное. Но слово звучное. Внешне машина стала более броской и запоминающейся. Изменилась светотехника. Дизайнеры не стали объединять ее в блокфару под одно стекло, что сейчас модно и, отдать должное, стильно, а разнесли по бамперу. «Противотуманки» ближнего и дальнего света стали круглыми.

Другие новшества – облицовка радиатора и угловые воздушные дефлекторы. Площадь радиатора системы охлаждения увеличили на 23%, а радиатора интеркулера на 21%. Нижний пояс кабины сделали из черного пластика – мне лично такое решение понравилось. Радиаторы тягачей защищали сетки от насекомых. Наши водители, работающие на юге страны, знают не понаслышке о необходимости такой защиты. Поздней весной и в начале лета тучи мошки забивают не только ячейки радиаторов, но и жирным слоем покрывают лобовые стекла движущихся автомобилей, да так, что щетки стеклоочистителей не справляются с этим «паштетом».

Может быть, многовато букв на «морде» машины. Мне кажется, что слово Stralis можно сделать меньше и свинуть в сторону, как на предыдущей кабине, а по центру оставить только слово IVECO. Но это уже дело вкуса. К сожалению, наружные ручки дверей остались прежними. Иногда пластмасса, из которой они сделаны, не выдерживает русских морозов и грубости русских мужиков.



Сама кабина установлена на четырех пневмобаллонах. Я знаю, как мучались и мучаются перевозчики на машинах EuroTech. Пружинную подвеску кабин разбивало на наших дорогах моментально. Сколько сил, денег и времени ушло на ремонт этих узлов. На тягачах EuroStar проблемы в основном были решены за счет четырехточечной пневмоподвески кабины. Комфорт кабины на пневмоподвеске на голову выше старой пружинной. Поэтому все ведущие производители магистральных тягачей сегодня устанавливают кабины на пневмобаллоны.

Перед тем как тронуться по маршруту, нам провели краткий инструктаж и раздали памятки, где было указано кто, на каких машинах и на каких этапах катается. На первом этапе мне достался тягач под номером 2, мощностью 430 л.с. с механической коробкой переключения передач ZF, с автоматическим переключением EuroTronic 2 и инструктором по имени Пирелло.

## ПИРЕЛЛО



Он стоял и спокойно ждал меня у тягача. Судя по всему, скромный парень, подумал я, поздоровавшись. Пирелло молча наблюдал, что я буду делать. Походив вокруг автопоезда с умным видом и попинав колеса, я полез в кабину. Ключ в замке зажигания, инструктор на правом сиденье – можно ехать. Правда, вместо обычного рычага КПП – консоль с «джойстиком», но Пирелло быстро объяснил, как им пользоваться. Я впервые ездил на IVECO с «коробкой» EuroTronic и скажу откровенно, что она мне понравилась. По желанию можно использовать как автоматический режим переключения передач, так и ручной. Переход с режима на режим происходит при помощи кнопки на «джойстике» под большим пальцем. В ручном режиме переключения просто толкаешь «джойстик» вперед для включения повышенных передач или назад для включения пониженных. Просто и удобно. Разглядывать кабину некогда, так как соседние автопоезда уже тронулись в путь. Выбираю автоматический режим переключения, привычно тянусь правой рукой вниз к крану стояночного тормоза на тоннеле, но не нахожу его там. Он перекочевал на переднюю панель. Отпускаю «ручник» и плавно нажимаю на педаль газа. Машина, слегка задумавшись, мягко трогается. Набрав обороты двигателя примерно до 1500, автоматика переключает скорость на две передачи

IVECO  
EuroStar



выше. Все это происходит мягко и без рывков.

Выезжаю на трассу и начинаю оглядывать кабину. Совершенно новая торпедо со стильной приборной панелью из серого пластика. Правда, фактура ивековских пластмасс в салоне лично мне не очень нравится на всех марках тягачей, но проблем с ними я никогда не испытывал. Новый руль с «грыжами» под пальцы необычен. Большого преимущества этих наплывов я не заметил, но они и не мешали при работе рулем. На нем же расположены клавиши управления мобильным телефоном и магнитолой. На приборную панель выведены четыре круглых аналоговых циферблата: два больших – спидометр и тахометр, и два поменьше – температура охлаждающей жидкости и уровень

топлива. Остальная информация

высвечивается на жидкокристал-



топлива. Остальная информация высвечивается на жидкокристал-

лическом дисплее в центре приборной панели. Управление дисплеем осуществляется также клавишами на баранке.

Дорога пошла в гору, и скорость стала падать. Узнав от Пирелло, что полная масса автопоезда 40 тонн, я по привычке стал косить на датчик температуры охлаждающей жидкости. Температура на несколько градусов поднялась. В это время к звуку работающего двигателя подключился посторонний шум. Я насторожился и посмотрел на итальянца. Ни признака беспокойства. Не выдерживаю и спрашиваю инструктора о посторонних звуках.

Оказывается, что это включился

электродвигатель вентилятора. Гидромофты остаются в прошлом, и вентилятор с электродвигателем позволяет экономить до 1,5% топлива. Скорость автопоезда продолжает падать, но температура двигателя уже не растет. Меня эффективно начинает обгонять одна из наших машин с польским коллегой за рулем. Немного потоптавшись на педали газа, я бросил это бесполезное занятие. Попробую переключиться на пониженную передачу, чтобы не отстать от поляка.

## ООО «СИАС-АВТО»

Продажа автомобилей  
Запасные части  
Сервисное обслуживание

Москва, Симферопольское ш., д. 3  
E-mail: [siasavto@online.ppt.ru](mailto:siasavto@online.ppt.ru)

(095) 388-9892  
(095) 388-9071  
(095) 388-9089



Спрашиваю Пирелло, могу ли я на ходу переключить режимы управления КПП с автоматического на ручной. Оказалось, что делать этого и не надо: просто в автоматическом режиме можно кратковременно вмешаться в управление, толкнув «джойстик» вперед для включения повышенной передачи или назад для включения пониженной. Толкаю рычаг назад, и автоматика переключает скорость на одну ступень ниже. Обороты двигателя увеличились, скорость возросла, но это не помогло, и поляк продолжал отрываться от нас. Секунд через 10 – 20 автоматика вмешалась в управление и переключила скорость на ступень выше.

– У него под кабиной 540 «лошадей», – философски заметил Пирелло.

Тут радиостанция стала бубнить имя моего инструктора. Пирелло что-то ответил по-своему.

– Давай настроимся на русский канал, и я попробую докричаться до земляков, – предложил я.

– Запрещено по инструкции.

Через короткое время станция опять захотела услышать Пирелло.

– Что-то тут не то, – забеспокоился я и стал разглядывать в зеркала заднего вида хвост автопоезда. – Может, у нас какие-то проблемы.

Проблем не оказалось, но моего инструктора еще несколько раз вызывали в эфир. «Просто он самый молодой, – подытожил я – вот его и пасут».

Дорога пошла под горку. Пришла пора подтормаживать. Наши тягачи имели дисковые тормоза на всех колесах, моторный тормоз и гидравлический ретардер как вспомогательные тормозные системы. Подрулевой переключатель позволял активировать вспомогательные системы в различных режимах – от одиночной работы моторного тормоза до совместной работы его и ретардера при отпускании педали газа, причем с разными уровнями

мощности. Только один моторный тормоз развивает мощность торможения 220 кВт при 1900 об/мин. Вспомогательных тормозных систем вполне хватало для спокойного движения автопоезда на спуске. Ради любопытства я попробовал притормозить только с помощью основной тормозной системы. Для 40-тонного автопоезда очень даже неплохо. Почти нет лаг-фазы от начала нажатия на педаль тормоза и срабатывания тормозов, которая бывает на груженых «фурах» со стандартным распределением воздуха к тормозным механизмам. На современных тягачах электромагнитные клапаны распределяют сжатый воздух к рабочим тормозным кранам в зависимости от положения педали тормоза.

А вот и площадка, на которой произойдет смена машин. Спасибо Пирелло, пойду искать следующую машину и инструктора.

## БЕРТОЛИО



Разговорчивый и веселый парень, но не позволит вольности и самоуправства. С такими мыслями я лез в кабину 540-сильного тягача. «Теперь ты мой», – подумал я опольском коллеге, помятую о том, как он меня сделал на подъеме. Ведь двигатель имеет момент 2350 Нм в диапазоне от 1000 до 1600 об/мин. Запускаю мотор. Форсированный до 540 л.с. 13-литровый Cursor работает чуть громче и жестче менее мощных агрегатов. КПП такая же, как и на предыдущем тягаче, но вот «джойстик» смешен почему-то на



1



2

зад. Вопросительно смотрю на Бертолио. Он тянется к консоли «джойстика» и поворачивает ее вокруг оси на 180. Здорово! Оказывается, консоль крутится для облегчения прохода между сиденьями. А может, лучше ее закрепить на водительском сиденье, как сделали это некоторые производители? Трогаемся и выезжаем на трассу. Забегая вперед, скажу, что второй участок трассы, на котором я вел автопоезд с 540 «лошадьми» под кабиной, оказался самым скучным и бесцветным. Трасса ровная, как стол: ни подъемов, ни спусков. Преимущество в мощности надо демонстрировать в горах, а на равнине, когда ограничитель скорости на всех машинах срабатывает при 85 км/ч, и велосипед с моторчиком может выйти в лидеры. Я понял, что в этой ситуации мое место в середине колонны, и загрустил.

Через короткое время равномерный гул двигателя и скучный пейзаж потянули меня в сон. Надо думать о чем-то приятном, чтобы не уснуть. Я стал вспоминать, как за три месяца до этого ездил на «фуре» за грузом

**1. На подлокотнике расположено управление электроприводов зеркал заднего вида и стеклоподъемников**

**2. Двухярусные верхние вешевые ящики**



1. Справа от кресла водителя – выдвижной изотермический ящик для продуктов питания

2. После несложных манипуляций стол превращается в спальное место

в итальянский городок Кунео, расположенный в 60 километрах от места сегодняшних покатушек. Вспомнил, как разглядывал лучших подруг дальнобойщиков, стоящих вдоль дороги. Ведь это было все здесь. Я внимательно всматриваюсь в горизонт, может, какая-нибудь приятная фигура на обочине скрасит унылый пейзаж. Но, увы, не везет – так не везет. Наверное, русские коллеги,

## ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ И АВТОБУСЫ

# IVECO

Продажа автомобилей: (095) 792-8595

Продажа запчастей: (095) 725-8668

Сервис: (095) 796-6376

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

катавшиеся здесь за день до меня, всех распугали. Ну что же, «руссотуристо – облико морале» Я еще больше расстроился, и от этого еще больше потянуло в сон. Не хватало уснуть прямо на ходу. Мой инструктор начинает с беспокойством посматривать в мою сторону, и чтобы избежать расспросов Бертолио о том, что я делаю по ночам, оглядываю кабину в поисках какого-нибудь непорядка. Ага! Правое зеркало заднего вида не так настроено. Все без исключения зеркала с электроприводом, управление находится на удобном подлокотнике на двери водителя. В 10 секунд разбираюсь с алгоритмом регулировки зеркал и настраиваю их под себя. Бертолио, наверное, решил, что во мне проснулся интерес к машине к концу этого этапа и бросился демонстрировать возможности круиз-контроля. Боже, только не это! Слабое шевеление правой ноги на педали газа хоть как-то стимулирует остатки сознания. Если я лишусь и этого, придется тебе, милый мой итальянец, садиться за баранку самому, а я лягу сзади на полку. Конечно, я знаю возможности круиз-контроля, но лучше его не включать. Бертолио обиженно покраснел и успокоился на своем месте.

Заморосил дождик. Пытаюсь включить щетки стеклоочистителя, но на привычном месте справа под рулем только переключатель управления вспомогательными тормозными системами. Начинаю искать символы стеклоочистителей. Вот они, на левом подрулевом включателе поворотов. В одной плоскости мы работаем с включателями поворотов, в другой – с ближним и дальним светом. Остается третья и самая не удобная – вдоль оси переключателя. Так оно и есть. Режимы работы щеток стеклоочистителя включаются вращением цилиндрического сектора вдоль оси включателя поворотов, как на некоторых легковых автомобилях.

Сначала пальцами надо нащупать ребристую поверхность сектора, а потом повернуть его – мне это не очень нравится. Я бы предпочел увидеть включатель щеток стеклоочистителя на привычном месте: справа под рулем. Да и движение правой руки при включении щеток параллельно плоскости вращения руля более естественно и проще. Но это уже придирки.

Стекла начинают запотевать. Тянувшись к включателю вентилятора отопления салона, но он настолько мелкий, что захватить его можно только подушками последних фланг пальцев. Ручки управления отоплением и вентиляцией салона я бы предпочел покрупнее.

А вот и площадка, где мы будем меняться машинами. Я, наверное, вздремну секунду 600. Но чашка кофе в придорожном кафе и треп с коллегами приводят в чувство. Спасибо Бертолио, что не уснул вместе со мной, а я пойду искать тягач под номером четыре.

## АНДЕРСЕН



Судя по имени и внешности – северянин. Такие спокойны и без нужды в душу не лезут. Дождик усиливается, мы быстрее запрыгиваем в кабины. Дана отмашка, и первый автопоезд выезжает со стоянки. На этот раз у меня тягач с двигателем мощностью 480 л.с., крутящим моментом 2200 Нм при 1000 – 1550 об/мин и «коробкой» с ручным пере-

ключением скоростей. Наконец-то родная «кочерга» под правой рукой. Правда, под новую кабину можно было рычаг сделать эстетичнее. Вторая, четвертая, шестая передачи, и мы на трассе. Теперь, работая рычагом КПП, можно действительно управлять машиной. Дорога пошла вниз. Активно пользуюсь вспомогательными тормозными системами. Часто переключаюсь, чтобы держать стрелку тахометра в оптимальной зоне. Впереди колонны идет «тормоз», и приходится двигаться на пятой, шестой передаче, используя и «половинки». Мы с Андерсеном чертыемся каждый на своем языке, но команда – из колонны не высываться: дождик. Так всю дорогу на шестой мы доезжаем до «платежки». Заплатив за автобан, трогаюсь. Вторая, включаю четвертую передачу и отпускаю педаль сцепления. Даю газу, но двигатель протестующе застучал. Долго не думая, tolкаю рычаг вперед на одну ступень ниже. Пошла родимая. Только включив следующую передачу, понимаю, что, трогаясь со второй, слишком сильно толкнул «кочергу» вправо, включив повышенный ряд скоростей, и вместо четвертой передачи сразу попал на шестую. Это, конечно, издевательство над двигателем, но с пятой передачи после второй он автопоезд вытянул очень легко. Эластичность Cursor с изменяемой геометрией турбины просто потрясающая. Я даже засомневался относительно полной массы автопоезда. Но меня

заверили, что у всех машин 40 тонн.

А вот и генуэзский порт, откуда мы стартовали. Теперь есть время ознакомиться с кабиной. Андерсен мне активно в этом помогает. Начнем с того, что IVECO предлагает несколько вариантов оформления кабины: для одного водителя на коротких маршрутах, для одного водителя на длинных маршрутах и для двух водителей. Отсюда возможны различные планировки кабины. Но при всех присутствует раскладной столик на месте нижней спальной полки. По своему опыту знаю, что такое решение очень здорово облегчает труд водителя. Volvo, IVECO и Renault одновременно предложили такую комплектацию кабины. В случае необходимости столик можно разложить в кровать.

Рулевую колонку можно откинуть к торпедо, причем фиксатор не механический, а пневматический, приводится в действие кнопкой в полу. Пол в кабине ровный, если не считать выемки для ног. Но покрытие пола из светло-серого материала и, надо полагать, довольно быстро будет пачкаться.

Обилие ящиков для вещей впечатляет. В отличие от кабины EuroTech верхние полки на Stralis сделаны в два ряда и закрытыми. Я помню, как, прославив яму на трассе Москва – Минск, получил град вещей на голову. Хорошо, что тогда наверху удержался пятилитровый баллон с газом. В новых кабинах такого не случится. Но проемы верх-

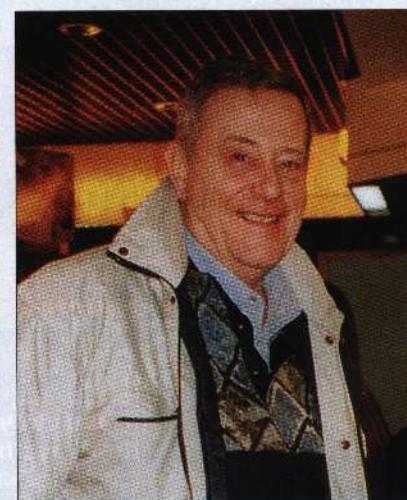
них шкафов мелковаты, и крупные вещи туда уже не положишь. Часть верхних двухэтажных полок я бы объединил в одну с большим проемом для крупногабаритных вещей.

На заднюю стену кабины для отдающих вынесен пульт управления магнитолой, автономкой и солнцезащитными шторами. Причем если шторы опустить ниже определенного уровня (привод их электрический), то стартер двигателя блокируется и движение невозможно. Правда непонятно, кто вслепую собирается ездить, хотя дураков хватает.

Андерсен распорошил машину как мог, показывая возможности новой кабины. Впечатляет, спасибо тебе родной.

Подводя итоги этого небольшого теста, отмечу, что кабина действительно удалась. Наряду с новыми и хорошими двигателем, коробкой и тормозами получился прекрасный грузовик.

Взял бы я эту машину для себя? На фирму, чтобы посадить на нее водителей, – да. Если я волк-одиночка и имею достаточно денег, то, скорее всего, предпочел бы более яркий, дорогой и индивидуальный грузовик. Хотя о вкусах, как известно, не спорят.



Редакция благодарит компанию IVECO за предоставленную возможность ознакомиться с новым автомобилем и лично Питера Рааге за теплый прием.

1. Это не наводнение, это Венеция. Дорожные знаки для лодок и катеров

ТЕСНЫ СЕГОДНЯШНИЕ РАМКИ?  
ОЦЕНІТЕ НАШ НОВЫЙ ГРУЗОВИК –  
ОН ПОДАРИТ ВАМ СВОБОДУ.

VOLVO

ИСПЫТАЙТЕ НОВЫЙ VOLVO FH.



Новый Volvo FH на одной заправке едет дальше, чем его предшественник, и это не случайно. Обслуживания он требует реже, и это тоже не случайно. Конструкция грузовика до мельчайших деталей продумана, чтобы забот было меньше, а отдача – выше. Этому служат и электронная система стабилизации курсовой устойчивости ESP, и воистину революционная автоматическая система переключения передач I-Shift, и в корне обновленное рабочее место водителя.

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

VOLVO TRUCKS

[www.volvo-trucks.ru](http://www.volvo-trucks.ru)

Уважаемая редакция журнала «Автотрак»!

Приветствую вас третий раз. Пишу вам оттого, что очень хорошо! Хорошо то, что у меня наконец-то все номера вашего журнала. Я устал бороздить подземную Москву с высадками на улицу в поисках нового (и старого) номера журнала, решив наведаться в профсоюз по адресу Б. Галушкина. Благо, он находится от меня одной остановкой на метро. В профсоюзе докупил недостающие номера и обчитался.

Хороши статьи «Монстры стройплощадок» и «Встречи на дорогах». На душе веселей, что все больше возможностей увидеть очередной TRUCK FROM U.S.A. Однако в №3 за 2001 год на «Шоферской странице» есть «коварное» письмо некоего Димона (который, как там написано, «с приветом»). Не хочется затевать базарную драку на уровне «сам дурак», но его взгляд на американские грузовики ими же ограничен: Обычно берут эталон чего-либо и от него, танцуя, судят другое. А здесь где эталон? Танки грязи не боятся?! Согласен. Но на танке на войну, а на дороги Европы (да и в столицу) на... Похоже, эталон – это одинаковые (как у него там: без лампочек, кроватей, держателей стаканов пепси-микроволновок...) фуры с различными супердвигателями по 10 000 л.с. и объемом 200 литров, с неоглушителями, способные превратить грузовой транспорт в турболет-2002, а груз в TOPSECRET! Ах! Мы в XXI веке по меркам ХХ! Благо, есть на что смотреть и от чего-то «танцевать». Не баламутить воду. Народ-то доверчивый винкуда. Но вкус и цвет друга нет. Но руководствуясь этим правилом, удивляясь, как тогда живет планета? Патриот?! Русские традиции?! Я тоже! Но на 131-м ЗИЛе с блинами и щами в ВТО не въедешь! О.К. В политику лезть не буду. Однако слова добиваются: детский восторг авторов (редакции); дизайн одинаковый: или квадратная классика или зализанная кабина. Позвольте полюбопытствовать, что, бывают еще какие-то формы? Наверно (если не брать в расчет 90-60-90), формы есть: круглая классика или треугольно-параллелепипедная современность? Очевидно, письмо Димона – это своеобразная просьба убрать американцев со страниц журнала. Но в «Автотраке» без американских фур – все равно, что в «Мотто» без «Харлей-Дэвидсона» или в журнале моды без Версаче... Зная все молодежные группировки и «всех взрослых», могу сказать, ни один уважающий себя читатель не назовется: «С приветом, Димон». Очевидно, что «в натуре»!

**Постоянный читатель журнала «Автотрак» Виктор (FREIGHTLINER), Москва**

Дорогая редакция!

Хочу поделиться с вами одним случаем, произошедшим со мной в 1983 году. Работал я тогда на ЗИЛ-133ГЯ «Крокодиле». Шел как-то из Пено в Конаково с грузом бруса. На обвязной у Твери тормозят меня два мужика лет 60 на «Запорожце» – мол, так-и-так, поломались – дотащи до Клина. В общем, цепляют они свой «запор» к фаркопу «Крокодила» парашютной стропой и мы двинулись. Вначале как положено: 50 км в час. А поскольку я за рулем был уже часов 15 – 16, в оба конца выходило около 650 км и погода отличная – август, забыл я, что буксирую «Запорожец». Вышел в среднюю полосу – скорость 90 и попер. Миновал поворот на Завидов, пост ГАИ на 115 км показался. И тут-то я вспомнил, что пер 40 км под 90, забыв про «запор». Вильнул вправо, влево – машины сзади нет. У меня холодный пот на спине выступил. Остановился на обочине – ляжу – а за «Крокодилом» только измочаленный строп тянется. Меня колотить начало. Только что зубы не стучали. Простоял я так минут 30. До поста ГАИ метров 500 – 600 осталось, возле него мне поворачивать налево на Конаково, а ехать боюсь – думаю, меня там уж ждут, наручники подготовили. Простоял еще минут 20. Мимо машины пролетают, никто не останавливается – никому я не нужен. В общем, пастепенно спина у меня высохла, колотун перестал. Сажусь в машину, перед этим отвязал строп, и потихоньку трогаюсь, у поста ГАИ поворачиваю налево – на меня ноль внимания. В общем, доехал я до дома. А где потерял «Запорожец», что с ним произошло – для меня великкая тайна. А строп, точнее, кусок стропа длиной 3 метра, я так и возил в кузове, пока не ушел с «Крокодила». И не дай Бог, если я их угrobил. На этом все.

**Шофер с 30-летним стажем – 1-й класс с 1977 года**



Приз от компании  
Shell вручается  
Виктору  
(Freightliner).  
Поздравляем!!!

## ВНИМАНИЕ: КОНКУРС!

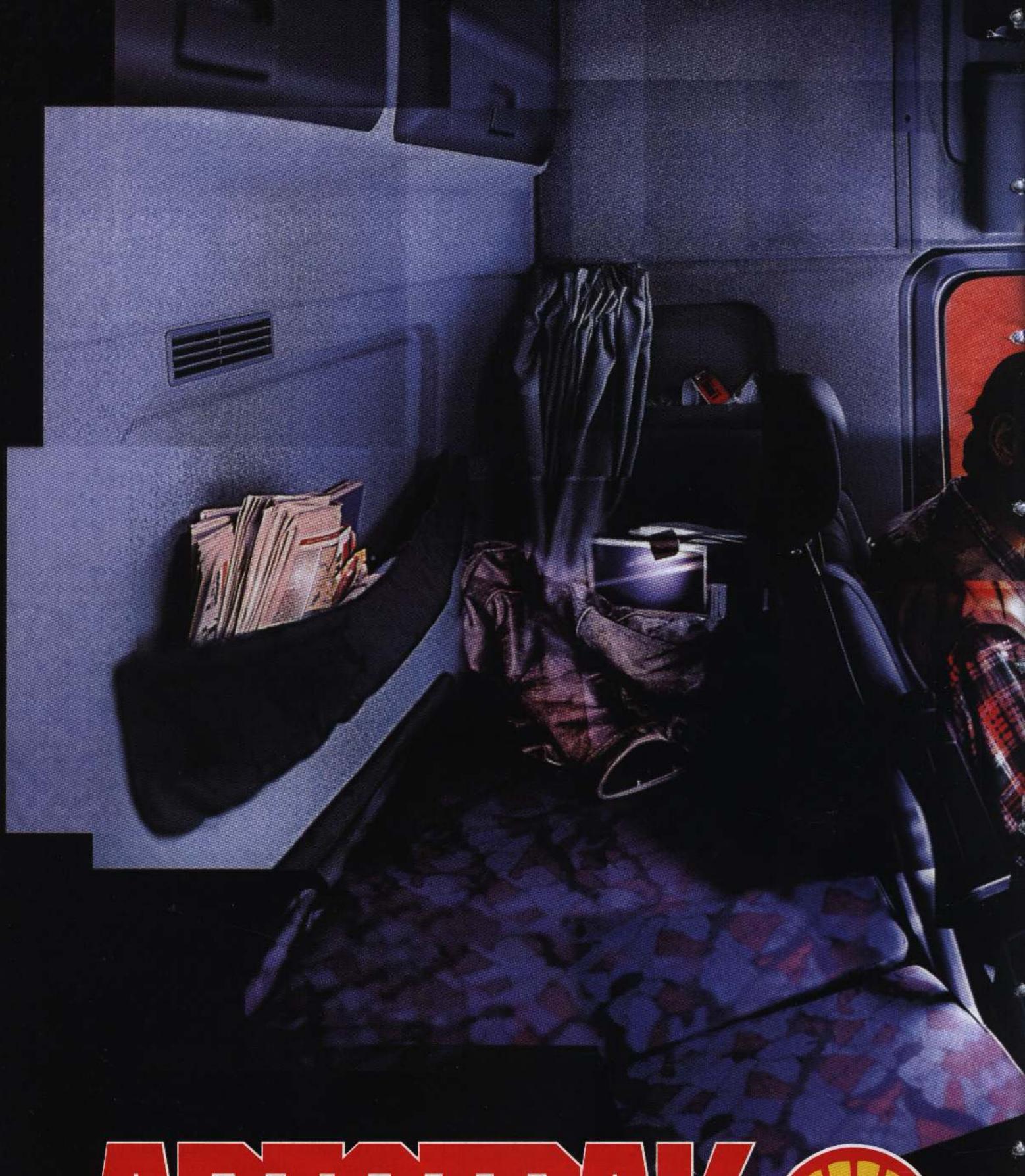
Ну что ж, уважаемые, самое время проявить себя. Журнал «Автотрак» объявляет конкурс на лучшую водительскую байку. Практически каждый дальнобойщик за свою практику не раз попадал в самые невероятные ситуации, о которых сейчас вспоминает как об анекдоте. Так почему бы не посмеяться и других? Присылайте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

Приз от компании Pingo за историю вручается шоферу с 30-летним стажем. Поздравляем!!!

Для получения призов звоните в редакцию.

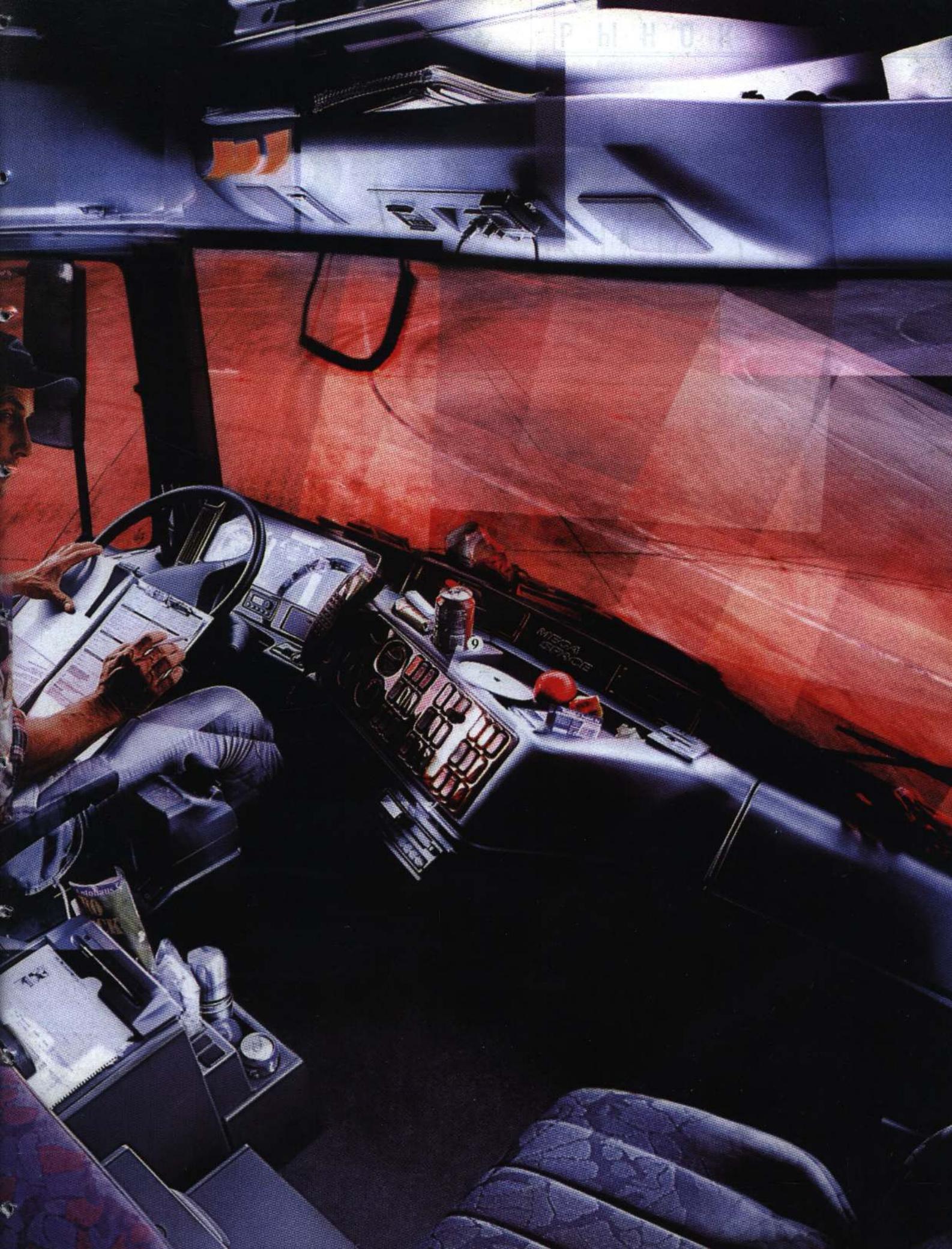
**PINGO**





АВТОПАК





Кирилл Константинов

# Автопром – итоги года

Отслеживая данные, представленные АСМ-холдингом, еще в прошлом году можно было предсказать, если не снижение выпуска грузовиков в 2001 г., то хотя бы отсутствие роста производства по стране в целом. Если в 1999 г. прирост грузовиков составил 19%, то в 2000 г. эта цифра уменьшилась до 5%. Подъем российской экономики, так согревавший сердца наших политиков после кризиса 1998 г., приказал долго жить. Грузовиков в этом году российские заводы выпустили на 5% меньше, чем в прошлом. Хотя, если сравнивать их выпуск во всем мире, то такие же проблемы испытывают ведущие производители коммерческой техники на всех континентах.

Сухие цифры статистики не интересно рассматривать отдельно от событий, произошедших в прошлом году и прямо или косвенно на них влияющих. Главное – смена собственников, во всяком случае, юридических, основных производителей коммерческой техники. Металлургические концерны «Сибал» и «Северсталь» кавалерийским наскоком подчинили себе автопроизводителей и заставили прессу целый год гадать, как, зачем и почему это произошло. Ясно одно, что сразу такие решения не принимаются и целый штат аналитиков не один день изучал ситуацию, сложившуюся на рынке коммерческой техники в России прежде, чем посоветовал руководству пред-

принять такие шаги. Так же очевидно, что без согласия, а и возможно, и участия правительственные кругов это было бы невозможно. Обывателю все равно, кто «стрижет купоны». Главное, чтобы ему было тепло и уютно. Если собственник обеспечивает его работой и платит зарплату, то рабочему все равно, кто «рулит» предприятием. Самый интересный момент – зачем новому собственнику нужны эти заводы?

По одной из версий, чтобы обезопасить предприятия от сбытовых проблем своей продукции, большая часть которой шла на экспорт, металлурги решили зарезервировать под сбыт часть внутреннего рынка. Ведь автозо-



воды являются крупнейшими потребителями стали и алюминия. Последние события в торговых отношениях с США отчасти подтверждают эту версию.

По другой версии все сводится к банальному желанию хапнуть бюджетные деньги. Всем давно известно, что автобусный, да и автомобильный парки страны изношен настолько, что до сих пор непонятно, как осуществляются пассажирские перевозки в городах. Давно пора делать финансовые вливания в автобусные парки для приобретения подвижного состава, и цена вопроса по некоторым подсчетам составляет \$1 млрд. Вот «Сибал» и решил подсуетиться и приобрел автобусные заводы страны, чтобы положить в карман бюджетные деньги, выделенные на обновление автобусного парка городов. Только непонятно, откуда этот миллиард возьмется. У государства не то что на автобусы, на учителей и детские сады денег нет, а мэры и губернаторы навряд ли захотят тянуть с очередным евроремонтом своих коттеджей и кабинетов для того, чтобы люди нормально добирались с работы домой. Но, скорее всего, дыма без огня не бывает. Иначе не возникали бы новые проекты по сборке и производству автобусов как с участием иностранцев, так и силами только местных предприятий.

«Северсталь», в свою очередь, приобретя контрольный пакет акций Ульяновского автозавода, надеется на оборонный заказ от правительства. Визиты первых лиц государства на автозавод и обещания выделить деньги на военный заказ подтверждают эту версию.

Другие источники говорят, что на рынке автопроизводства появились очень серьезные игроки с долгосрочными инвестиционными программами и созданные ими

холдинги будут иметь большое экономическое, а вместе с ним и политическое влияние на страну.

Другим событием, будоражившим экономические умы страны в течение года, было близкое и неизбежное вступление страны в ВТО. В беседе с одним банковским клерком я услышал фразу, что когда мы вступим во Всемирную торговую организацию, то нашим банкам придет конец, так как иностранцы активно начнут заниматься именно банковской, а не спекулятивной деятельностью: кредитовать население и производство. Это должно стимулировать экономику страны в целом и производство автомобилей в частности. Возможен приход и солидных иностранных производителей коммерческой техники и создание совместных предприятий по их производству. В связи с этим некоторые аналитики высказывают предположение, что приобретение автомобильных заводов металлургами является лишь банальным желанием перепродасть заводы иностранным инвесторам, предварительно создав им благоприятный экономический имидж в виде роста производства. Но то, что нашим автомобильным заводам необходимы капитальные и большие финансовые вливания и солидные партнеры для модернизации производства и создания техники, хоть как-то приближающейся по своим параметрам к мировому уровню, ни

у кого не вызывает сомнения. Сами мы из этой технической дремучести уже не выберемся. Хотя попытки сделать вид, что мы идем в ногу со временем, принимая для страны экологические нормативы Евро-2, все же имели место в прошлом году.

В 2001 г. на рынке появились двигатели Евро-2. Встречены они были с энтузиазмом, и на всех пресс-конференциях производители техники принялись уверять, что теперь на наших машинах можно ездить не только в Европу, но и в Букенгемский дворец. Что наконец-то мы достойно ответили на экспансию зарубежной техники. Но оказывается, что качество этих машин не то что далеко, но и рядом не стоит с иностранными образцами, что двигатели сырье и требуют доработки, а за границу если и будут ездить МАЗы, то только одиночки. Нормальный перевозчик без сервисного обслуживания на пути следования в страны Европы на таких машинах не поедет.

Оказывается, что запасных частей на новые узлы днем с огнем не найдешь, а цена на машину с двигателем Евро-2 возрастает на 40 – 50% по сравнению со старым двигателем. При финансовых трудностях наших перевозчиков выпуск машин с новыми двигателями будет ничтожным, и дышать в городах нам придется отравой вместо воздуха. У нас опять предпочитают бороться не с причиной,

#### Импорт грузовиков в Россию за 2001 год

Полная масса	6 – 16 т	Свыше 16 т	Свыше 16 т	Всего новых	Подержанные
		магистральные	внедорожные		
Tatra	0	0	504	504	–
Scania	0	222	155	377	105
Volvo	19	180	181	361	130
IVECO	58	81	185	324	85
MAN+МАЗ-MAN	0	122	80	202	112
Mercedes-Benz	0	108	80	188	52
DAF	6	11	0	17	62
Renault V.I.	4	0	0	4	252

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

	<b>2001 г.</b>	<b>2000 г.</b>	<b>%</b>
<b>Грузовые автомобили и шасси</b>			
АО МЗИЛ, Москва	16 235	20 440	79,4
АО ГАЗ, Нижний Новгород	89 203	93 817	95,1
АО КамАЗ, Набережные Челны	22 109	23 482	94,2
АО УралАЗ, Миасс	9546	8475	112,6
СП IVECO-УралАЗ, Миасс	122	55	221,8
АО УАЗ, Ульяновск	17 270	22 683	76,1
АО УАЗ, Новоуральск (ЗИЛ-130)	1009	1313	76,8
АО Ижмаш-авто, Ижевск	16 020	13 716	116,8
АО Вазинтерсервис, Тольятти	2839	2601	109,2
ХК АвтоКрАЗ, Кременчуг	2012	1417	142,0
Луцкий автозавод	60	80	75,0
РУП МАЗ, Минск	14 293	13 085	114,0
<b>Автобусы</b>			
АО МЗИЛ, Москва	222	779	28,5
АО ГАЗ, Нижний Новгород	21 597	17 537	123,2
АО НефАЗ, Нефтекамск	321	332	96,7
АО УралАЗ, Миасс	462	25	1848,0
АО УАЗ, Ульяновск	18 524	21 939	84,4
АО ЛиАЗ, Ликино Московской обл.	1540	978	157,5
АК КАвЗ, Курган	1827	1949	93,7
АО ПАЗ, Павлово	10 267	8134	126,2
АО ГолАЗ, Голицыно Московской обл.	106	39	271,8
АО СемАЗ, Семенов Нижегородской обл.	503	991	50,8
АО ОЗТП-Сармат, Орск (Альтерна)	18	12	150
ВАП Волжанин, Волжский	250	160	156,3
АО Псков-Авто	183	272	67,3
АО Тушино-Авто, Москва (Ikarus)	596	348	171,3

— СКОЛЬКО СТОЯТ  
ПРОПУСКА В МОЖД?



— НИСКОЛЬКО!

(095) 283-0854  
Профсоюз водителей

а со следствием. Необходимы законы, защищающие российских перевозчиков от экспансии прибалтов, белоруссов и поляков. Они возят дешевле наших, потому что платят меньше за подвижной состав и право заниматься перевозками. Мы из года в год говорим о наших проблемах, а «воз и ныне там». Дайте сначала заработать перевозчикам, а уже потом поднимайте цены на технику и требуйте соответствия подвижного состава европейским нормам от производителей.

С другой стороны, состояние дорог, сервисного обслуживания и финансовое состояние перевозчиков таково, что еще долго просторы страны будут бороздить 20-летние КамАЗы, а о но-

вой технике водители будут только мечтать. Беда в том, что тарифы на перевозку грузов сильно отстают от роста цен на новую технику. Перевозчик стал жить хуже. И нужны ли в глубинке новые машины Евро-2, если владельцы старой техники не имеют денег привести свои «рыдваны» в более или менее приличное состояние.

Но прогресс на месте не стоит и производители прекрасно понимают, что на путь даже и новых, но разработанных 30 лет назад машинах в капитализм не въедешь. «КамАЗ» пытается решить давно наболевшую проблему морально устаревших двигателей и закупает импортное оборудование для производства двигателей нового семейства. Идут разговоры о создании новой кабины, но когда она появится, по-моему, не знают и на заводе. Зато камские самосвалы и тяжелые шасси активно вытесняют конкурентов. Ну что же, если не преуспели в строительстве техники для магистральных и городских перевозок, то на рынке строительной техники дела у «КамАЗа» пока идут неплохо.

Несмотря на 5-процентное падение производства в прошлом году, ГАЗ является активным и единственным игроком в секторе автомобилей полной массой до 3,5 т. С 4-тонным «Валдаем» пока ничего не ясно, а глядя на 20-процентное падение продаж «бычков», заводчане и не стремятся скорее поставить его на конвейер.

В прошлом году, подводя итоги, мы писали, что резерв продаж грузовиков существует за счет правильной организации продаж и современного послепродажного сервисного обслуживания. Стали появляться и такие дилеры. Одним из них является «Автомир», являющийся крупнейшим продавцом легковых автомобилей в Москве. Если так же будут про-

даваться грузовики, то многим дилерам придется пересматривать свою маркетинговую позицию.

Что касается импортных производителей коммерческой техники, то ее продажи резко возросли за прошедший год во всех секторах. Легкие развозные фургоны покупают в основном богатые иностранные фирмы. Для народа по-прежнему существуют «Ода» и ВИС.

Продажи тяжелых машин полной массой свыше 16 т возросли почти в два раза, что и предсказывали некоторые представительства год назад. Эти же темпы продаж должны сохраниться и в этом году. Несмотря на двукратное увеличение продаж, общая цифра проданных новых машин для такой страны, как Россия, остается смешной и серьезного беспокойства у местных производителей она не вызывает. Пока. Увеличилась доля магистральных тягачей. Это означает, что одни международные перевозчики начали обновление парка, другие расширяются. Но мало кто рискует обновить парк тягачей полностью и сразу. Расценки на международные перевозки таковы, что одну новую единицу, приобретенную в лизинг или кредит, должны страховать 2–3 бэушные машины.

Почти все представительства активно занимаются продажей подержанных машин. Еще больше машин ввезено частными и юридическими лицами самостоятельно. Российское представительство компании Renault, продавшее меньше всех новых машин, далеко позади оставило конкурентов на рынке подержанной техники.

Удивила всех компания Daimler-Chrysler, продавшая в 2001 г. 188 новых машин полной массой свыше 16 т. В 2000 г., напомним, компания продала всего 19 тягачей.

Подводя итоги скажу, что ситуация на рынке коммерческой техники в России в данный момент близка к стабилизации. От российских производителей в течение года нельзя ждать существенных позитивных сдвигов. Нет новой техники, нет денег на ее доработку и запуск в производство. Иностранные игроки в лучшем положении, и если такая ситуация будет складываться еще несколько лет, то российским производителям придется что-то противопоставить импортерам. А это или дискриминационные меры, или кооперация. Если Россия вступит в ВТО, то выбор невелик, но от этого выигрывают только потребители. Если не будет форс-мажорной ситуации.



**Aluvan**  
Truck & Trailer Bodies

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

**MOSCOW**  
Денис Кесаев  
T+F: 095 931 01 25

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

1. 2. 3. 4. 5!

**В себя я пришел только на гала-презентации Volvo FH и FM в Гетеборге. Меньше чем за сутки до этого были ночные гонки на грузовике в Италии от места разгрузки до аэропорта Милана, когда я успел на самолет до Гетеборга за полчаса.**

Ранее были и недельная жизнь в кабине тягача и дороги нескольких стран Европы. Самыми запоминающимися из них оказались австрий-

ские Альпы. Туннели на автобанах оказались закрытыми на реконструкцию, и машины шли в обход по узким дорогам местного значения через горные перевалы. Для автопоездов они приспособлены плохо, и на австрийских горных тропах я впервые почувствовал себя не очень уютно за рулем грузовика.

Затяжные подъемы чередовались такими же затяжными спусками. Ни торможение двигателем, ни горный тормоз не спасали от интенсивного разгона 38-тонного автопоезда на

спусках. Раскаленные тормозные барабаны и дымящиеся колодки не самая большая плата за такой переход.

Об этом я снова вспомнил в Швеции, катаясь на грузовиках Volvo на заводском полигоне. Для современных машин характерны новые системы управления. Надо отдать должное шведам, они выставили на растерзание журналистов машины в максимально разной комплектации. На шоссе длиной в полкилометра и на грязевой трассе мало что успевашь понять и осмыслить, но

# ТОРМОЗИМ по-новому

Дмитрий  
Жигульский



представление о некоторых системах автомобилей все же получаешь. Так как я находился под впечатлением австрийских горок, то и внимание обращал в первую очередь на тормозные характеристики машин. По публикациям в нашем издании читатели уже знакомы с тормозными системами машин разных производителей. Что касается машин Volvo последнего поколения, то я поверхностно рассказывал о вспомогательных тормозных системах Volvo FH, катаясь на них в Испании. Сейчас об этом же я хочу рассказать подробнее, потому что тормоза автомобиля являются одной из важнейших систем, от исправности и эффективности которой зависят жизни.

Барабанные тормоза уходят в прошлое, и только строительная и спецтехника с рессорной подвеской, работающие в сложных дорожных условиях, комплектуются ими. Магистральные тягачи и развозные грузовики сегодня предлагаются с дисковыми тормозами на всех колесах. Дисковые тормоза не только эффективнее барабанных, но и легче.

Особого внимания заслуживают вспомогательные тормозные системы, такие, как горный тормоз, декомпрессионный и ретардер. Горный тормоз в виде заслонки в выпускном коллекторе используется давно и

присутствует почти на всех современных машинах. Правда, эффективность его не очень впечатляет, поэтому все производители тяжелых машин предлагают дополнение к нему в виде своих или лицензионных тормозных разработок.

Грузовики Volvo могут комплектоваться двигателями с моторным тормозом VEB (Volvo Engine Brake). Это запатентованная разработка Volvo, представляющая комбинацию горного тормоза традиционной конструкции и декомпрессионного тормоза. Закрытая заслонка в выпускном коллекторе создает тормозное усилие на такте выпуска, так как для удаления отработанных газов поршню приходится затратить дополнительную работу.

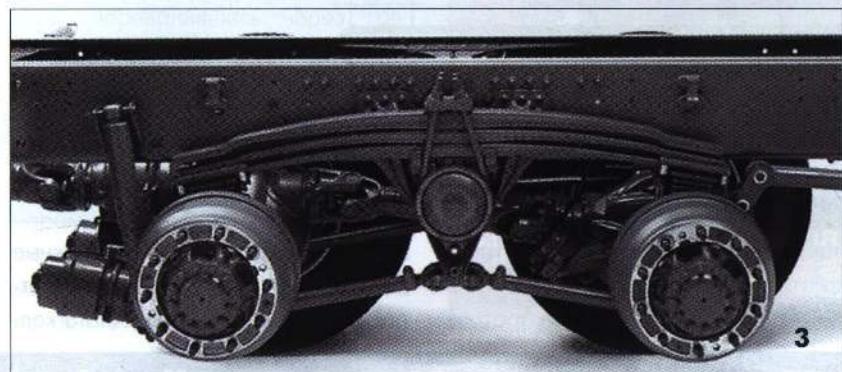
Принцип работы декомпрессионного моторного тормоза в том, что тормозное усилие развивается на



1



2



3

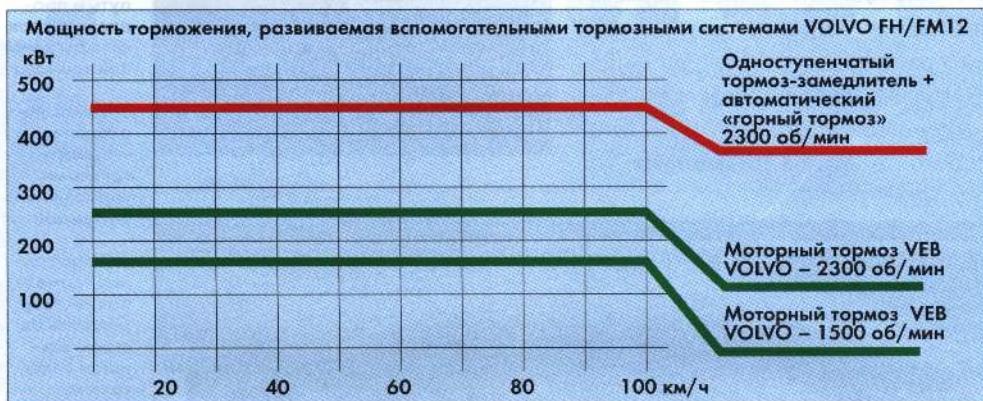
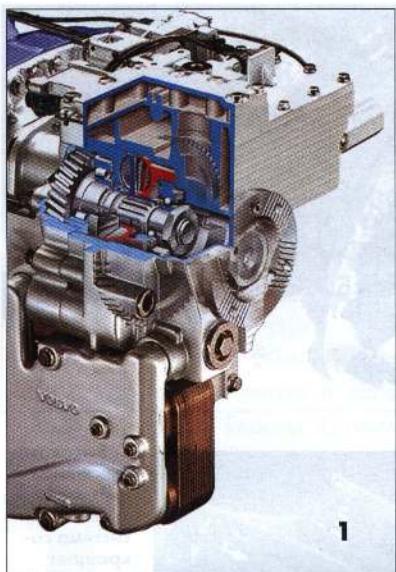
**1. Высокоэффективная дисковая тормозная система сокращает тормозной путь и продлевает срок службы деталей тормоза**

**2. Рычаг управления вспомогательными тормозными системами**

**3. Барабанная тормозная система осталась на строительной и спецтехнике**

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

**Говорим по-русски.  
Размещение,  
оформление документов,  
юридическая поддержка.  
Тел.: (810) 31 (0) 612125970  
(810) 31 (0) 654313560  
(810) 31 (0) 613508872  
Тел./факс: (810) 31 (0) 555423951**



1. Гидравлический ретардер, встроенный в КПП

такте сжатия. Перед началом такта сжатия, когда поршень находится в нижней мертвоточке, на короткое

время приоткрываются выпускные клапаны и в цилиндр попадают отработавшие газы из выпускного кол-

2. Двигатель D12D

**Магазин на 47 км МКАД. E-mail: gok@dol.ru.**  
**Тел.: 937-9610, 502-9675. Факс: 231-1634**

# Запасные части

для большегрузных автомобилей,  
прицепов, автобусов  
импортного производства



лектора, находящиеся там под высоким давлением из-за закрытой заслонки горного тормоза.. Давление в цилиндре поднимается и в такте сжатия поршню приходится затрачивать дополнительную энергию для преодоления избыточного давления в цилиндре.

Ретардеры, принцип работы которых основан на трении тормозных колодок о тормозной диск, сейчас практически не устанавливаются на новые грузовики. Гидравлический тормоз-замедлитель является высокоэффективным дополнительным подспорьем рабочей тормозной системе. Устанавливаемый на грузовики Volvo гидравлический ретардер развивает совместно с моторным тормозом мощность 600 кВт в течение 15 – 20 секунд, снижаясь затем до 400 кВт.

Для того чтобы объединить основные и дополнительные тормозные системы на современных автомобилях широко применяется электроника. Электронная система управления приводит в действие тормоза на 20 – 25% быстрее, чем обычная пневматическая тормозная система. На практике это сокращает тормозной путь на скорости 80 км/ч на 10 – 15%. Электронная система уп-

равления распределяет тормозное усилие на каждом колесе в соответствии с нагрузкой на оси на основании данных, получаемых от сенсоров каждой пневмоподушки.

Электронная система управления автоматически притормаживает буксующее колесо, увеличивая тяговое усилие на другие. Она же уменьшает мощность ретардера при опасности блокировки колес. Куда ни кинь, всевидящий глаз электроники вмешивается в процесс управления автомобилем.

Если на грузовиках Volvo установлены любые из автоматических систем переключения передач (I-shift, Geartronic или Powertronic), то электронная система управления тормозами не забывает использовать тормозные возможности двигателя, понижая передачу. Подрулевой переключатель позволяет использовать разные режимы работы вспомогательных тормозных систем: или при отпускании педали акселератора, или при нажатии на педаль тормоза. В последнем случае при нажатии на педаль тормоза в работу сразу включается основная тормозная система. Но электроника определяет тормозную мощность и включает вспомогательные тормозные системы (горный тормоз, компрессионный тормоз, ретардер), снижая тем самым нагрузку на рабочую тормозную систему. По мере торможения, вспомогательные тормозные системы берут на себя основную нагрузку, выключая из процесса рабочую. При перевозках на дальние расстояния 80 – 85% всех торможений приходится именно на вспомогательную тормозную систему.

Теперь представим ситуацию, когда груженый автопоезд тормозит с помощью основных и дополнительных систем на спуске при гололеде. Так как вспомогательные системы в конечном итоге воздействуют на трансмиссию автомобиля, в определенный момент возникает опасность блокировки колес

и, как следствие, складывание автопоезда. Но электроника бдит такие моменты и разблокирует колеса, уменьшая тормозные усилия. Для этого существуют антиблокировочная система и система стабилизации (ESP). Последняя непрерывно регистрирует поперечное ускорение, угол поворота управляемых колес и их частоту вращения, воздействуя на управление автопоезда и предотвращая его складывание и опрокидывание.

Покатавшись на шоссейных машинах и не поймав никакого кайфа, я направился на полигон, имитирующий грунтовые трассы. Самосвалы разных типов и с разной нагрузкой на пересеченной местности продемонстрировали все великолепие тормозных систем автомобилей. Захватывает дух, когда самосвал с полной массой под 40 тонн, перевалившись через гребень, начинает сползать на крутом спуске без разгона, но с торможением только с помощью вспомогательных тормозных систем. Начинаешь испытывать уважение к инженерам, создавшим эту технику. Всё-таки я, конечно, не накатался, но из машины вылез последним. Только на земле до меня дошло, каково

инструкторам, катавшим бездельников-журналистов полдня по пересеченной местности. Первые минуты после поездки я ходил подпрыгивая, как волк из мультфильма «Ну погоди!» после катания на механизме для забивания свай.

Заканчивать приходится на грустной ноте. Все это, конечно, классно, но цена за гидравлический ретардер такова, что российские покупатели еще долго не захотят иметь такие машины в своем парке. Благо, что страна наша в основном равнинная и моторного тормоза будет достаточно. А дорогими игрушками пусть пользуются австрийцы, а уже потом бэушные машины от них попадут на наш рынок. Но это уже совсем другая история.

**ИЗГОТОВЛЕНИЕ и РЕМОНТ  
ТЕНТОВ и КАРКАСОВ**

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

**ЛеTeКо** т.: 960-9825 (8.00-24.00),  
593-1236



## ■ ЗИЛ-«шедевровоз» не тонет даже с замороженным маком

Сотрудники Новгородского государственного музея-заповедника получили автомобиль для перевозки особо ценных экспонатов. В Новгороде его уже прозвали «шедевровозом». Обычный ЗИЛ был практически полностью переоборудован на одном из предприятий Смоленска. Кузов грузовика при помощи нескольких слоев пенопласта был превращен в своеобразный «термос». Внутри может поддерживаться любой температурный режим. «Если мы решим доставить в Великий Новгород останки замороженного мамонта, — сказал сотрудник музея, — мы смоделируем внутри грузовика якутские морозы, но при желании мы сможем смоделировать и условия Сахары». Для того чтобы обезопасить исторические ценности от пожара, листы пенопласта упакованы в асбест. «Шедевровоз» не может утонуть: если машина окажется в воде, герметичный кузов не только обеспечит безопасность ценных грузов, но и сыграет роль спасательного круга и удержит грузовик на поверхности воды. В расширенной кабине могут одновременно находиться 8 человек: здесь оборудованы места для водителя, охраны, а также для дежурного реставратора. Новый грузовик сотрудники музея-заповедника уже опробовали в деле: недавно он привез в Великий Новгород экспонаты Бородинского музея. В ближайшем будущем «шедевровоз» доставит в Великий Новгород картины Василия Перова, Исаака Левитана, Василия Сурикова и других известных российских художников из Дома-музея Василия Поленова.

## ■ В Латвии пущен первый завод по производству биотоплива

Латвийский производитель биодизельного топлива компания Delta-Riga построила этой осенью в Наукшены (Валмиерский район) первый завод по производству биодизельного топлива из рапсового масла, инвестировав в проект свыше миллиона долларов, сообщает «Бизнес&Балтия».

Предполагается, что ежегодно завод будет производить около 2500 т экологически чистого топлива. Как сообщил владелец Delta-Riga Леонид Красный, предприятие уже выпустило около 100–120 т биодизеля. Правда, поскольку производят его по «летней» технологии, для использования в зимнее время требуются специальные биоприсадки, которые в ближайшее время будут доставлены в Латвию. Тогда, очевидно, уже со следующей недели начнется реализация горючего.

Биогорючее стоит чуть дороже «традиционного» дизельного топлива. «У нас товар мирового класса — зимнее экологическое биотопливо. И естественно, «пиццное» продается дороже «хлеба», — заявил хозяин Delta-Riga. Однако желающие закупить экзотическую солярку уже есть — она будет продаваться на одной из бензоколонок Валмиеры. Биодизелем заинтересовались также муниципальные предприятия.

Delta-Riga подпишет договор с рижским автобусным парком «Иманта», и уже скоро туда начнется поставка биотоплива. Договор экспериментальный и заключен на один месяц. Для начала на биодизель предполагается перевести один автобус, потребляющий около 130 л топлива в день.

## ■ Красноярск. ГИБДД края ужесточает контроль над частными перевозчиками

13 февраля в Красноярске состоялось совещание работников ГИБДД с владельцами маршрутных автобусов. Вел совещание начальник ГИБДД Борис Савицкий. Он сообщил, что Красноярский край по числу аварий на пассажирском автотранспорте входит в десятку лидеров среди регионов России и нынешнее состояние автотранспортных перевозок с полной уверенностью можно назвать катастрофическим.

Руководство ГИБДД приняло решение ужесточить контроль над частными перевозчиками. При совершении даже незначительного ДТП у владельца будет приостановлено действие лицензии до выяснения всех обстоятельств аварии. В случае доказательства вины водителя частному перевозчику крайне трудно будет восстановить лицензию. Из присутствовавших на совещании 70 частных предпринимателей ответное слово не взял никто.

Кроме того, сотрудники ГИБДД рекомендовали владельцам маршрутных автобусов ужесточить контроль за водителями, которых они нанимают на работу. Как сообщили агентству «Пресс-Лайн» в ГИБДД Красноярска, за время проверки, которая длилась всего неделю, было выявлено 5 водителей, числящихся в розыске.

REGIONS.RU

## ■ Санкт-Петербург. «Аэрокосмическое оборудование» вместе с белорусскими автозаводами начнет производство антиблокировочных систем торможения для автомобилей

Корпорация «Аэрокосмическое оборудование» (Санкт-Петербург) будет внедрять в эксплуатацию антиблокировочные системы торможения (АБС) на магистральных автотранспортных средствах (АТС) ведущих автозаводов Белоруссии.

Получен заказ на изготовление нескольких тысяч систем для комплектования АТС при реализации производственной программы 2002 года.

Кроме того, в середине февраля на ОАО «КамАЗ» состоялась двусторонняя встреча, на которой определен перечень автоцентров КамАЗа, где будет проводиться установка АБС и их эксплуатационное сопровождение.

Также техническое руководство ОАО «Автомобильный завод «Урал» приняло решение провести адаптацию АБС на своих автотранспортных средствах и подписан соответствующий протокол. Заинтересованность в оснащении своей продукции АБС высказали и другие производители автомобильной техники гражданского и военного направления.

## ■ ОАО «КамАЗ»: новая стратегия продаж

### 1. Новые подходы в организации продаж.

Стремясь к наиболее полному удовлетворению запросов потребителей, четкой и оптимальной организацией своей товаропроводящей сети, ОАО «КамАЗ»:

- обеспечивает поставку автомобильной техники, двигателей, агрегатов, запасных частей, ремонтных и сервисных комплектов только через региональные склады и сертифицированную фирменную сбытовую сеть;
- создает равные условия приобретения своей продукции во всех регионах по единым прейскурантным ценам;
- предлагает льготные условия корпоративным клиентам, дилерам и изготовителям спецтехники, работающим по предоплате и в рамках долгосрочных договоров;
- напоминает потребителям, что несет ответственность за качество продукции, приобретенной через свою фирменную сбытовую сеть.

### 2. Ответственность за качество продукции.

Для более полного удовлетворения ожиданий своих потребителей и оперативного выполнения своих обязательств перед покупателями ОАО «КамАЗ»:

- переходит на увеличение гарантийного периода эксплуатации новых моделей грузовых автомобилей КамАЗ до полутора лет за счет повышения качества и надежности основных узлов в соответствии с мировыми стандартами;
- увеличивает ресурс основных узлов и агрегатов автомобиля КамАЗ до 500 тыс. км пробега за счет использования новых и новейших технологий;
- рекомендует потребителям строго выполнять требования завода-изготовителя и проводить техническое обслуживание автомобилей в сертифицированных сервисных центрах ОАО «КамАЗ»;
- обеспечивает безотказную работу своей автомобильной техники между ТО, предусмотренными в техпаспорте автомобиля.

### 3. Новый уровень сервисного обслуживания.

Опираясь на разветвленную фирменную сеть сервисного обслуживания и вновь созданную службу логистики, ОАО «КамАЗ»:

- гарантирует обслуживание и ремонт автомобилей КамАЗ в любой точке СНГ через имеющуюся фирменную сеть;
- производит доставку запасных частей, необходимых для ремонта, в течение 24 ч;
- категорически запрещает при ремонте использование запасных частей «серых» производителей.

### 4. Новации в области продуктовой политики.

Реализовав разработки последних лет в серийном производстве, ОАО «КамАЗ»:

- перешел на выпуск всей гаммы грузовых автомобилей КамАЗ с двигателем Евро-1 и предлагает потребителям автомобили с двигателями, соответствующими требованиям международных экологических стандартов Евро-2;
- осваивает выпуск семейства автомобилей повышенной грузоподъемности с двигателем «КамАЗ-740.50-360» (Евро-2) мощностью 360 л.с.

ОАО «КамАЗ» предлагает своим потребителям:

- широкую гамму двигателей и силовых агрегатов мощностью от 180 до 360 л.с., имеющих ресурс 700 тыс. км пробега [до 12 тыс. м/ч], в том числе предназначенных для применения в составе автомобильной и сельскохозяйственной техники, автобусов и промышленных энергетических установок;
- различные автомобильные шасси грузоподъемностью от 5 до 24 т для производства спецтехники и монтажа технологического оборудования;
- специальные шасси для больших городских и пригородных автобусов;
- целый ряд модификаций полноприводных автомобилей.

## ■ Ульяновск. Визит делегации ОАО «ГАЗ» на ОАО «Волжские моторы»

На ОАО «Волжские моторы» побывала делегация ОАО «ГАЗ» во главе с исполнительным директором автозавода Константином Лаптевым. В ходе визита представители «ГАЗ» обсудили с руководством ОАО «Волжские моторы» программу перспективного развития предприятия. Основные ее положения связаны с переходом на серийное производство автодвигателей с электронной подачей топлива «4216» и «249», соответствующих международным стандартам Евро-2, предназначенных для комплектации автомобилей семейства «УАЗ» и «Газель», а также с модернизацией производственного оборудования, снижения себестоимости и оптимизации качества выпускаемой продукции.

## ■ За год в России угнали 53 тысячи автомобилей

В 2001 г. на территории России зарегистрированы свыше 53 тыс. краж автотранспортных средств. Об этом сообщил на брифинге в МВД РФ замначальника Главного управления Уголовного розыска МВД России Юрий Королев. По его словам, наибольшее количество краж зарегистрировано в Москве и Московской области – 11 тыс., в Санкт-Петербурге – 2558, в Свердловской области – 1886, Иркутской области – 1471, Приморском и Хабаровском крае. 60% краж совершается в целях дальнейшего сбыта, 20% – в целях продажи агрегатов, 18% – для использования в личных целях. Среди иномарок наиболее угоняемыми являются автомобили марки Mercedes, BMW, Audi, Toyota. В Москве 50% краж автомобилей совершаются просто на улице, 40% – от крупных супермаркетов. Раскрываемость в целом по России составляет 26%. В прошлом году по линии Интерпола в России было найдено около тысячи автомобилей. Из них 438 были угнаны в Германии, 263 – в Бельгии, 168 – в Италии. Юрий Королев подчеркнул давно известный факт, что иностранным владельцам возвращаются лишь единицы среди найденных автомобилей. Большая часть остается в России.

## ■ Ford перекупает малолетних преступников

Ford Motor Co. начала беспрецедентную акцию по перевоспитанию молодых преступников посредством обучения их профессии автомеханика. Компания готова принять на работу всех малолетних осужденных, успешно прошедших обучение и стажировку, а до этого, естественно, отсидевших положенный срок в местах не столь отдаленных.

# **FRAM** - первый среди фильтров

**4000 наименований фильтров всех типов**  
для грузовых автомобилей и спецтехники со склада в Москве.  
Оригинальное качество. Специальные цены для Российских потребителей.



Масляные фильтры FRAM  
для работы в экстремальных  
условиях.



**Увеличите ресурс двигателя!**



Воздушные фильтры FRAM  
Обеспечивают безупречную  
очистку в условиях повышенной  
пыльности.



**Облегчите дыхание автомобиля!**



Топливные фильтры FRAM  
помогут хорошему двигателю  
работать на "нашем" топливе.



**Качественное питание  
- залог здоровья!**



Фильтры системы охлаждения,  
гидравлические, трансмиссионные  
и другие фильтры повысят  
надежность и эффективность  
работы всех систем и агрегатов.



**Продлите жизнь автомобиля!**

## **Корпоративный Склад Автозапчастей (КСА)**

приглашает к сотрудничеству автотранспортные и авторемонтные предприятия,  
снабженческие и эксплуатационные организации, всех заинтересованных лиц.  
Каталоги и ценовые листы Вы можете получить в нашем офисе.

ABG  
ADAMS  
ALLIS-CHALMERS  
ATLAS  
AUSTIN WESTERN  
AVIA  
BAUER  
BENFORD  
BENFRA  
BOBCAT  
BOMAG  
BROS  
CASE  
CATERPILLAR  
CLARK  
DAEWOO  
DAF  
DAIMLER BENZ  
DEMAG  
DETROIT DIESEL  
DEUTZ  
DODGE  
FAUN  
FENDT  
FIAT  
FODEN  
FORD  
FURUKAWA  
HANOMAG  
HINO  
HITACHI  
HYMAC  
IASA  
ISUZU  
IVECO  
J.C.B.  
JOHN DEER  
KATO  
KOMATSU  
KRUPP  
KUBOTA  
KOHLER  
LIEBHERR  
MAGIRUS  
M.A.N.  
MITSUBISHI  
NEW HOLLAND  
NISSAN  
RENAULT  
SCANIA  
SISU  
TOYOTA  
VOLVO  
WIRTGEN ...  
и многие другие

129336 г.Москва, ул. Таймырская, д.1

тел./факс (095) 475-00-10, 457-00-25, 475-00-50, e-mail: filter@online.ru



# Немного о масле...

Запивая бутерброд горячим кофе во время кратковременной остановки на автозаправочном комплексе в Германии, я наткнулся взглядом на рекламную стеллу в центре комплекса с ракушкой на самом верху. Масла фирмы Shell достаточно популярны в Европе и яркая реклама нефтепродуктов этой фирмы, так же, как и компании Mobil, очень часто встречается на дорогах. Масла Mobil широко представлены на сервисных станциях, обслуживающих и ремонтирующих импортную технику в России. Что же происходит с моторными и трансмиссионными маслами Shell у нас? Почему одна из самых популярных марок нефтепродуктов в мире не очень известна нашим водителям и владельцам, эксплуатирующим коммерческую технику на постсоветском пространстве?

Считается, что Россия представляет большой интерес для западных производителей как перспективный рынок сбыта. Как же складывается судьба Shell в России на фоне нестабильности экономики, дефолтов и всеобщего предпочтения дешевизны в ущерб качеству? Известно, что качество продукции Mobil и Shell находится на высоком уровне, в первую очередь благодаря свойствам, которыми обладают продукты этих компаний.

Как я выяснил после недолгих поисков, смазочные материалы моторного и индустриального направлений Shell хорошо представлены на рынке. В России реализацией продукции более чем 500 наименований занимаются свыше 30 фирм-дистрибуторов. В Санкт-Петербурге, например, можно не только приобрести смазочные материалы, но и заправить свой автомобиль на автозаправочных комплексах Shell.

В ООО «Диаланта», которое является крупнейшим дистрибутором моторных и индустриальных смазочных материалов Shell в Европе, мне объяснили, что гибкая политика в организации коммерческой деятельности, характерная для всего концерна, также свойственна и российским дистрибуторам. На мое скептическое замечание, что импортные масла, цена которых в два раза дороже отечественных, навряд ли смогут конкурировать с внутренними производителями, представители фирмы с карандашом в руках отвергли все мои выпады в сторону импортируемых нефтепродуктов.

Казалось бы, дешевле использовать смазочные материалы отечественных производителей? Однако не все кампании могут гарантировать соответствие качества продукции спецификации и нормам допуска изготовителей техники и оборудования, особенно импортной. Все мы сталкиваемся с проблемой выбора марки масла при большом ассортименте последнего на полках автомагазинов. При этом часто ориентируемся только на видимую цену продукта. Однако масла разных производителей и служат по-разному. Подсчитаем: например, мы покупаем недорогое отечественное масло по цене 25 – 30 руб./л. Как правило, производитель гарантирует сохранение свойств масла при пробеге автомобиля 10 000 км после замены. Такие масла, как Shell и Mobil, при цене 55 – 65 руб./л гарантируют те же парамет-

ры при пробеге 30 000 км. А по данным экспертизы, недавно проведенной в Германии на двигателях автобусов «Мерседес-Бенц», масло Shell Rimula Super сохраняет свои свойства даже при пробеге в 45 000 км. Простой расчет показывает, что в итоге качественные масла обходятся в 1,5 – 2 раза дешевле! Фирма «Одолень» – участник экологической программы правительства Москвы, выиграла тендер на строительство в городе 100 стационарных постов по сбору и замене отработанного моторного масла (ПЗМ). В результате тщательных экономических расчетов город доверил московским дистрибуторам Shell поставку моторных смазочных материалов предприятиям ГУП Мосгортранса, т.е. в автобусные парки Москвы.

У каждого потребителя моторных масел имеются множество вопросов: это и проблема подделок, реального соответствия заявленным спецификациям, доступность качественной продукции в отдаленных регионах. Представьте себе, что вы приобрели масло даже очень высокого качества, но не имеющего широкого распространения, и вам вдалеке от места приобретения понадобился экстренный долив?

К проблемам потребительских свойств товаров, предлагаемых на рынке, т.е. того, за что мы платим наши с трудом нажитые деньги, мы еще не раз вернемся на страницах нашего журнала.

**ДИАЛАНТА**  
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЮТОР SHELL




**Моторные и индустриальные смазочные материалы Shell.**

Группа компаний "Одолень"  
Москва, ул. Кетчерская, 9  
тел./факс: (095) 375-14-35, 370-38-26  
e-mail: [motoroil@postman.ru](mailto:motoroil@postman.ru)

# НОЧЬ В ОБНИКУ С ЖЕЗЛОМ

Дмитрий ЗЛЕНКО

Не так давно один мой знакомый стал жертвой дорожной подставы. Проезжавшая машина ДПС, увидев аварию, остановилась, дабы выяснить, смогут ли водители сами разобраться или требуется помощь. Знакомому моему, разумеется, помочь была нужна. Бандюкам – нет. И они, бандюки, стали довольно в резкой форме просить инспекторов проваливать на все

четыре стороны... Трудно сказать, чем закончилось бы дело, если бы инспекторы все же уехали. Более того, рискуя жизнью и карьерой, инспекторы вступили в рукопашную схватку с вымогателями...

Публикации о подобных сторонах работы инспекторов ДСП к сожалению, огромная редкость. Оно и понятно, писать о плохом легче, чем о хорошем. Мы, рядо-

**Пожалуй, только ленивый еще не кинул камень в огород инспекторов ДПС. Уж каких грехов им не приписывали! Обвиняли, впрочем, и продолжают обвинять в мздоимстве; упрекали и упрекают в плохой работе... Этот список может продолжить каждый водитель, выказывая свою нелюбовь к стражам дорожного порядка. Однако ж случись, не дай Бог, какое несчастье – зовут именно их.**

ые водители, зачастую и не знаем, каким опасностям подвергают себя инспекторы, неся повседневную службу...

Я не хочу ни хвалить, ни ругать стражей дорожного порядка. Просто хочу рассказать об их нелегком и, между прочим, мало оплачиваемом хлебе. Рядовой инспектор получает зарплату... 1700 рублей...

Итак, к половине одиннадцатого вечера я пришел в отдел ГИБДД ОВД Восточного округа столицы... Ночная смена начинается в 23.00, а до нее получасовой инструктаж и распределение постов.

– Ну давай будем знакомиться, – говорит инспектор, – я Николай. Это (кивя головой на напарника – **д.з.**) – Сергей.

Сергей сел за руль патрульной «семерки», Николай – на переднее пассажирское, я – уютно приткнулся на заднем. Сижу и думаю, произойдет сегодня чего-нибудь интересное: головокружительные погони, перестрелки не дай Бог...

– Ты не переживай, – словно угадав ход моих мыслей, говорит Николай, – у нас каждую ночь происходит что-то веселенькое...



И точно, едва мы успели заступить на дежурство, как к нам за помощью обратилась молодая семейная пара. В их «жигуленок» пятой модели врезался автомобиль, ни то «Москвич», ни то «девятка», и с места происшествия скрылся. По радио Коля пытается передать ориентировку машины и ее номер, однако попытка не удаётся. В радиоэфире тишина...

— Мы находимся далеко от поста, — поясняет Сергей, — поэтому сигнал не доходит... Все никак не вооружат нас мощными радиостанциями.

Коля достал из кармана мобильник и, набирая номер телефона поста, с улыбкой говорит:

— Вот чем нас надо вооружать, а не радиациями. Безотказная вещь. Одно время ходили разговоры, что переведут ДПС на сотовую связь, и оператора нашли... но не сложилось. Поэтому пользуемся личными мобильниками. Заметь, платим из своего кармана.

— Было время, когда бензин для патрульной машины за свои деньги покупали, — добавил Сергей.

Передав ориентировку автомобиля-беглеца на пост, Коля предложил поколесить по окрестностям:

— Вдруг повезет — попадется где-нибудь нам на глаза...

Покатавшись по району минут двадцать, так и не обнаружив ни то «Москвич», ни то «девятку», мы поехали устраивать засаду.

— Сейчас перекроем где-нибудь малолюдную уличку, — говорит Сергей, — и начнем отлавливать «энэсов».

— «Энэсов»? — недоумеваю я.

— Это мы так называем нетрезвых водителей, — поясняет он. — Когда мы забираем водительское удостоверение у пьяного, во времяне пишем н/с, то есть нетрезвое состояние...

Пока мы искали место для засады, нам на глаза на глухой уличке



попалась фура. Сергей включил «мигалки»...

— Подозрительная фура, — говорит Николай. — Сейчас на часах двадцать пять минут первого, а грузовики, как правило, в столь поздний час едут либо по оживленным улицам, а не по такой глухомани, либо стоят на стоянках.

Я в предвкушении чего-нибудь эдакого распаковываю фотоаппарат. Мне почему-то думалось, что нам попалась фура, до краев набитая наркотиками или какой-нибудь контрабандой... Но все оказалось гораздо прозаичнее — водитель большегруза немного запутал, пытаясь выехать на МКАД. А в кузове вместо предполагаемой мной наркоты было молоко.

Едем дальше. Подъезжая к торговому центру, мы наблюдаем, как черная «Волга», едущая перед нами, поворачивает налево через двойную сплошную. Мы за ним. Мы с Колей вышли из машины и направились к водителю. Представившись, Николай попросил водителя предъявить документы. В ответ он услышал примерно следующее:

— Какого ляпа вы меня остановили... Вы не имеете права меня так просто останавливать...

— Вы пересекли двойную сплошную, — возразил Николай.

Вместо того чтобы согласиться, водитель «Волги» стал оправдываться, мол, сами виноваты — нужно ярче делать линии разметки... Затем стал возмущаться в связи с тем, что Николай хотел изъять у него водительское:

— Да вы на это не имеете права!

— Громогласно гавкнул водитель.

— Назовите мне номер указа, который запрещает мне изъять у вас права, — с невозмутимым спокойствием продолжает Николай.

— Откуда я знаю какой номер! — рявкнул водитель. — В газетах пишут, начальство ваше по телевизору выступает и говорит об этом...

— Да ладно, Коль, — сказал Сергей, — чего с хамом связываться...

Послушав совет Сергея, Николай отпустил водителя «Волги» вояси.

— И часто такие экземпляры встречаются? — спрашиваю я.

— Очень часто. Каждый второй водитель начинает качать права по поводу и без повода. Закон, запрещающий нам изымать права, вступит в силу только летом. Но люди не намерены дожидаться лета и отказываются отдавать водительское удостоверение уже сейчас... А еще есть категория водителей, которых только остановишь, и



их понесло матерком, мол, ты, гаишник, такой-то растакой-то, да я ж тебя без работы оставлю, да я ж с тобой то-то, то-то сделаю... И что интересно, такое поведение в основном наблюдается у водителей отечественных авто. Те, что на иномарках, ведут себя приличнее. То, как водитель общается с инспектором, – это показатель того, насколько водитель уважает сам себя. Человек, у которого есть самоуважение, никогда не позволит себе нахамить инспектору...

– Кстати, что вы думаете, как вам будет работаться по новому кодексу? – вдогонку спрашиваю я.

– Работать вообще будет невозможно, – говорит Николай. – Я

даю стопроцентную гарантию, что число ДТП возрастет, как минимум, раза в два. По сути, новый кодекс делает любое правонарушение безнаказанным. Водители почувствуют это и тогда на дорогах начнется беспредел...

– Это как пить дать, – соглашается Сергей.

\*\*\*

Для проверки остановили «жигуль» четвертой модели. Николай направился к остановленной машине, мы с Сергеем остались в патрульном авто. Сергей, не отрывая глаз, наблюдал за Николаем:

– Работа у нас такая, – поясняет Сергей. – От того, присматривает за тобой напарник или нет, – зависит твоя жизнь. Да и сам, когда проверяешь документы, одним глазом в них, в документы, другим – на водителя и на пассажиров. Тут дело такое, чуть-чуть зазевался, отвлекся и тебя по голове могут чем-нибудь ударить...

После этих слов Сергей вышел из машины и пошел ритмичной походкой к напарнику. Подошел к пассажирам, отдал честь и попросил предъявить их документы. Затем он попросил одного из пассажиров «четверки» выйти из машины и проследовать за ним.



Из «четверки» вылез тощий паренек и уныло поплелся за Сергеем...

– Вот, принимай, – говорит Сергей, сажая этого парня ко мне на заднее сиденье. – Регистрации нет. В ближайшее ОВД его отвезем.

Вскоре подошел Николай и мы повезли задержанного.

– Ты чего ж себе регистрацию не сделал? – спрашивает паренька Николай.

– Только вчера приехаль. Чес слово, только вчера. Слишь, камандыр, отпусти, а... Тавай дакаваримс?

– Сиди тихо, – скомандовал Сергей.

– А ты откуда в Москву-то приехал? – спросил Коля.

– Из Таджикистана, камандыр. Работать приехал, камандыр. Телешка на рынка таскаю...

\*\*\*

После того как мы сдали таджики в отделение милиции, опять поехали на глухую уличку... Поработать на ней у нас получилось недолго – у Николая зазвонил мобильный телефон... Жестом он нам с Сергеем показал, что мы быстро садились в машину...

– Я ж тебе говорил, что будет чего-нибудь веселенькое, – сказал он, не отрывая от уха мобильник. – Погоня. Лешка уже полчаса гоняет по дворам какого-то пьяного... Ты послушай, что у них там творится, – сказал он, передавая мне трубку. Кроме рева сирены в трубке ничего не было слышно...

Вскоре мы присоединились к погоне. Далее все было, как в фильмах: скорость, заносы... Этот аттракцион, пожалуй, покруче американских горок с мертвой петлей – скорость, с которой мы гонялись по дворам за «опелем», 120 км/ч. Гнали, и я уверен, каждый из нас думал только об одном – чтобы никто на дорогу не выскочил... Мы подоспели к самому завершению погони. И это завершение было

очень звучным. Как последние аккорды в произведениях Баха. «Опель Вектра», не снижая скорости, поднялся в воздух где-то на полметра и со страшным грохотом рухнул на землю. Наши патрульные машины еле-еле успели остановиться. В некоторых дворах вкапывают трубы, напоминающие частокол, чтобы автомобили не ездили. И вот в такое заграждение, на полном ходу напоролся «опель». Картинка, конечно, еще та — толстенные трубы согнулись так, будто они были сделаны из пластилина...

Дверь «опеля» распахнулась, и из салона вывалился гражданин, которому с первой попытки не удалось удержать себя на ногах. Алексей, водитель «шевроле», быстро подбежал к водителю, вернул его в вертикальное положение и затребовал документы...

Через несколько минут подъехали еще машины с мигалками...

— Сейчас «дуть» его повезем, — говорит Николай.

— Что значит «дуть»? — не поняв термина, спросил я.

— В трубку дуть. Проверять на содержание алкоголя.

Посадили Борисыча (так ребята называли водителя «опеля») на заднее сиденье нашей «семерки» и поехали. Борисычу, впрочем, как и любому человеку, находящемуся под балдой, хотелось общения. Обнаружив рядом с собой на заднем сиденье объект для задушевной беседы, то бишь меня, он без промедлений принялся говорить о глобальном. Размышлял об устройстве мироздания, о том, есть ли жизнь на Марсе... Делился планами на будущее:

— Хочу землю взять. Дачу буду строить...

Ему хочется чем-нибудь похвастаться, а нечем, поэтому рассказывает о замыслах и планах, которые только что пришли в голову. Было такое ощущение, будто он и

позабыл вовсе о разбитом авто... Свои размышления время от времени он сдабривал репликами типа:

— Молодец ваш Лешка! Хорошо водит! Но если бы он был не на «шевроле» — я бы ушел.

После подобных фраз у него в размышлениях о глобальном словно открывалось второе дыхание. Он с новыми силами, с новыми масштабами сравнивал, к приме-

риехав в диспансер, мы увидели Борисыча во всей красе: шишка на лбу, грязные изодранные брюки и куртка. Казалось, будто он вылез из горящего танка...

— Ребят, я пойду умоюсь, — проговорил Борисыч, направляясь к туалету.

Правда, ему это сделать так и не удалось. В дверном проеме нарисовалась, извините за грусть, врача, которая скоман-



ру, устройство муравейника с устройством человеческого общества...

— Не, ну вы, конечно, и водите — машины, что ли, совсем не жалеете? — не унимался Борисыч.

— Почему ж не жалеем? Еще как жалеем, — отвечает Сергей. — Но тебя ж надо было поймать...

— Кстати, у вас машины подолгу живут? — интересуюсь я.

— На пять лет они выдаются. Чего хочешь делай, но пять лет на ней должен откатать. А вообще сыпаться начинают после второго года эксплуатации. В скором времени обещают все ГИБДД пересадить на ВАЗовские «десятки». Машина отечественная, а запчасти к ней стоят как для иномарки...

довала Борисычу тоном, не требующим возражений, пройти в кабинет.

— Подождите, я лицо умою, — жалобно сказал Борисыч.

— Вам тут что, химчистка?! — с желчным оскалом протараторила она. — Ну-ка быстро! Я ждать вас не буду.

Своими повадками она мне напомнила толстую продавщицу в телогрейке (хотя вовсе и не была толстой, скорее, напротив), которая только и ищет повод полаяться с кем-нибудь...

В освидетельствовании она написала, что у Борисыча неопрятный вид, речь — вялая...

— Че она пишет, что вид неопрятный, — возмутился Борисыч. —



Она же сама мне не дала привести себя в порядок!

...Борисыч после освидетельствования нашел новый предмет разговора — женщины. Размышлял о том, какие они коварные и вредные создания, приводя в пример эту врачиху.

Теперь года два-три Борисыч будет передвигаться на своих двоих. Вот так-то — садиться поддатым за руль.

\*\*\*

— Вызвали аварию оформлять, — сказал Коля. — Похоже, опять дело «энэсом» попахивает.

По дороге к месту ДТП мы увидели страшную картину — два автомобиля, «ауди» и «девятка», столкнулись лоб в лоб. Рядом с этими грудами искореженного железа лежали два трупа...



— Представляешь, Дим, и вот так они лежат тут уже четыре часа, — констатировал Николай. — У нашего государства нет достаточно-го количества катафалок, чтобы по-человечески... Ужас.

...Приехав на место, мы увидели «ауди-80», которая не вписалась в поворот и, снеся декоративную оградку, вылетела на газон с елочками. Елочки я упомянул не случайно. Они, можно сказать, виновники того, что мы приехали. Этот газон с елочками — прилегающая территория к продуктовому магазину. Другу хозяина магазина не понравилось, что кто-то посмел сметелить оградку и въехать на газон с елочками. Он бегал вокруг «ауди» и как колдун повторял одно и то же заклинание:

— Ты, парень, попал на большие деньги! На очень большие. За оградку тебе придется заплатить бабла немеренно... Эта елочка стоит тыщу долларов, эта — полторы... Ты влип по-крупному, парень...

Сказать по правде, трезвых на месте этого происшествия не было. Вернее, трезвыми были только Коля, Сережа и я. Все же остальные персонажи только создавали

иллюзию трезвости. И этот, друг владельца магазина, изрядно пошатываясь, тыкал каждому встречному и поперечному милицейскую ксыву. Потом, поняв, что его документ ни на кого должностного впечатления не произвел, он стал отнимать у водителя «ауди» ключи от авто. И чтобы вы думали, — отнял. Затем Коля стал отнимать ключи у него...

— Цирк, да и только, — ухмыляется Сергей.

— Видишь, какая у нас работа веселая, — добавляет Коля, вернув ключи законному владельцу. — Пьяных приходится разнимать.

Затем мы повезли горе-водителя на стационарный пост.

— Мы все замеры сделали, — поясняет Коля, — передадим их на пост, а там они им займутся. На «продувку» повезут и прочее...

— А хорошо водитель датый? — интересуюсь я у Николая.

— Сам он говорит, что не пил. Однако запахан от него еще тот! А у нас был случай... Останавливаем авто для проверки, смотрю — водитель «навеселе». Я у него спрашиваю, мол, употребляли спиртное. Он говорит, что нет. Говорит, что закодирован. Более того, достает медицинскую справку, в которой написано, что употреблять спиртное он не может в связи с кодировкой... Везем дуть. Спиртного в нем было столько, сколько за сутки ни один ликероводочный завод не выпускает. В общем, код он как-то подобрал...

\*\*\*

До окончания ночной смены осталось полтора часа. За это время мы остановили десятка четыре машин. Выявили двух «энэсов», одного водителя без прав, трех — без техосмотра...

Вернувшись в родное отделение ГИБДД, ребята написали отчет, переоделись и разошлись по домам — отсыпаться...



# Будь чище, и люди к тебе потянутся

**Любой автомобиль, даже тот, за которым хозяин тщательно следит, бывает грязным. Любой человек, управляющий автомобилем, периодически открывает капот, чтобы, как минимум, залить стеклоочистительную жидкость и проверить уровень масла. И было бы гораздо легче жить, если бы уход за вашим автомобилем требовал только таких операций. Но в жизни, к сожалению, это практически невозможно, и автомобиль требует ремонта.**

При ремонте автомобиля, как правило, руки сильно загрязняются. После окончания работ процесс отмывания рук становится довольно трудным и долгим делом. Помните, как раньше в ход шли различные щелочки, растворители, бензин, солярка и прочие отнюдь не полезные для кожи рук «майдодыры»? Дыр — в прямом смысле слова не домывались, но почти всегда кожа рук покрывалась пятнами, становилась красной, раздраженной. Иногда появлялись гнойниковые ранки или сухость рук. В течение нескольких дней, а то и больше, организм боролся с последствиями такого рода воздействия на кожу.

Так было потому, что не было специальных паст для мытья сильнозагрязненных рук. Не было, разумеется, только у нас, в России, тогда как во всем мире давно изобретены такие пасты и они широко используются как в личном гараже, так и на специализированных сервисных станциях. Но все в мире имеет тенденцию к изменению, и большей частью — в лучшую сторону. Вот и в

таком бытовом деле, как мытье рук, наметился прогресс — в наши личные гаражи и на производство пришли те же пасты, что давно себя зарекомендовали по ту сторону российской границы. Те, кто обслуживает свои автомобили в нормальном автосервисе, а не в полуразвалившемся гараже «дяди Васи», наверняка видели, что все его сотрудники, имеющие отношение к ремонту, сразу после окончания работ моментально отмывают руки. При этом они не корчатся от боли из-за аллергических реакций, а кожа рук после мытья имеет опрятный вид, природную свежесть и издает приятный запах. Все это дело специальных паст для мытья рук.

Выпуск таких паст давно и успешно наладил известный немецкий химический концерн «Пинго». Учитывая, что концерн создавался учеными-химиками, формулы паст, составленные ими, имеют отменные потребительские качества. Пасты проверены годами и применяются всеми — от ведущих автопроизводителей мира до простых потребителей. За

весь период выпуска паст никаких нареканий медицинского характера не было. Более того, у части паст в их составе имеются специальные добавки-компоненты, способствующие быстрейшему заживлению ранок, которые появляются в ходе ремонтных работ на руках у рабочих. Пасты прошли дерматологический и медицинский контроль в университете клиники Дюссельдорфа и ассоциации аллергологических исследований в Мюнстере.

Перечень специальных паст у фирмы «Пинго» довольно обширный, и каждая из них имеет свои особенности. Но результат при применении любой из них один — великолепная очистка сильнозагрязненных рук. Пасты удаляют масла, жиры, смолистые вещества, масляную и типографскую краску, антикоррозийные средства, чернила, гуталин, копоть и клей. Разработчики фирмы «Пинго» использовали пластиковые гранулы и гранулы древесной муки, чтобы пасты очищали кожу, не повреждая ее, а также ароматические добавки, что делает мытье рук приятным делом. Компоненты по уходу за кожей оставляют ее нежной и свежей, что усиливает впечатление от их применения. И кстати, все эти замечательные свойства имеют умеренную цену. Не верите? Посмотрите прайс-листы эксклюзивного дистрибутора концерна «Пинго» в СНГ и странах Балтии — фирмы «Пинго Дистрибутерз».



# ПОВОРАЧИВАТЕЛЬ ГОЛОВ

**Дмитрий ЗЛЕНКО, Александр ЕВДОКИМОВ.**

**Хороший автомобиль, он – как красивая девушка – заставляет обернуться.  
Проезжающие «Москвичи» или «уазики» едва ли способны привлечь к себе внимание, однако, если скрестить их, рождается довольно-таки необычный и весьма симпатичный отпрыск.**

Совместить в одном автомобиле проходимость «УАЗа» и удобства москвичевского салона — за дача, прямо скажем, не из легких. Но, как известно, нет ничего невозможного — было бы желание. Взяв ходовую часть от уазовского «коэзлика» и кузов от «Москвича-2141», пятеро энтузиастов в 1997 году создали грузопассажирский автомобиль с колесной формулой 4x4.

Недолго мудрствуя, новорожденную машину назвали «Тачанкой». Признаться, такому монстру дать женское имя — это как-то несер-

езно. Однако характер типично женский: капризный и неподатливый. А все из-за того, что под капот упрятали 4,2-литровую V-образную восьмерку от «ГАЗ-53». Из-вращение, конечно! Но другого выбора не было. Привычный москвичевский багажник превратили в грузовой отсек грузоподъемностью аж в 500 кг, в связи с чем нужно учитывать, что стандартный уазовский движок быстро сдохнет, если использовать машину по полной программе. Заметим, что над газовским силовым агрегатом все же поколдовали: за счет нехитрых доработок (каких именно — разработчики умалчивают) его мощность удалось поднять со 125 лошадок до 160. С таким потенциалом «Тачанка» набирает сотню за 24 секунды.

Не болид «Формулы-1», конечно, но для такого двигателя динамика

неплохая. Чтобы придать автомобилю агрессивный вид, над кузовом немного поглумились: сделали более рубленые формы (как у «Хаммера», прям), наварили крылья, поставили мощные бамперы по профилю «дави-круши!... Однако все эти прибабахи не очень-то сочетаются с добродушной лупоглазостью москвичевых фар и прямоугольной пластмассовой радиаторной решеткой. Вот если бы фары были от жигулевской «десятки», а радиаторная решетка хромированной — совсем другое дело...

На передний бампер, помимо буксировочных крюков, пришурили электролебедку с тяговым усилием 3 тонны. Сзади красуется фаркоп от «Шевроле Субурбан». Как уверяют автомобильные мичуринцы, на этом фаркопе можно таскать прицеп с грузом 3,5 тонны. Сомневаюсь только, что с такой массой можно куда-нибудь уехать. Двигатель, разумеется, утянет. А вот уазовская четырехступенчатая коробка — едва ли. Не рассчитана она на такие нагрузки.

...Удлинив раму до 3010 мм и увеличив жесткость рессор, конструкторы добились того, что даже порожнюю машину «не козлит» на каждой кочке, хотя кажется, будто ты едешь на деревенской телеге.

Очутившись за рулем, ощущаешь себя водителем грузовика: видишь только линию горизонта, а легковушки, путающиеся под колесами, совсем незаметны. Словом, обзорность плохая. Да и прежде чем попасть за руль, пришлось изрядно попотеть, так как на уазовском шасси москвичевская кабина почти что недосыгаема.

Расход бензина порожней «Тачанки» составляет примерно 20 литров на сотню. Думается, если нагрузить, ее аппетит возрастет до 30–35 литров. Цена этого эксклюзива колеблется от 16 до 18 тысяч у.е. Ручная работа, однако!



**КОНКУРС!**  
Если вы счастливый обладатель чего-нибудь такого (к примеру, горбатого «Запорожца» на базе «Нивы») — немедленно присылайте нам письмо с фотографией по адресу:  
119633 Москва, а/я 117,  
«Автотрак»



**ЗАО « OPEX »**

**Комплексное снабжение запасными частями и  
оборудованием для ремонта отечественных грузовых  
автомобилей, автобусов, тракторов и экскаваторов.**

**КАЖДЫЙ, У КОГО НЕТ АВТОМОБИЛЯ, МЕЧТАЕТ ЕГО КУПИТЬ.**

**КАЖДЫЙ, У КОГО ЕСТЬ АВТОМОБИЛЬ, МЕЧТАЕТ, ЧТОБЫ ОН НЕ ЛОМАЛСЯ.**

Но рано или поздно каждый из нас становится реалистом и задумывается, где можно купить заводские запчасти, сравнительно дешево и без потери времени.

Тогда врожденная мечтательность уступает место качеству, уже приобретенному, но все же исконно русскому – смекалке.

Сколько нужно запчастей?

Поставить на машину и поехать дальше – нужна организация, поддерживающая полный ассортимент на своих складах, разумные цены, замена, если вдруг брак, правильное оформление документов (а то бухгалтерия кислород перекроет), конечно – чтобы быстро, конечно – чтобы недалеко.

Но все-таки главное – чтобы было в наличии, а не только в праисе.

Немного, но потом оптом – цены со скидками от разумных, оформление и отгрузка в одном месте, чтобы подправили, если где-то в номере ошибусь, да и погрузить помогли, чтобы в долг ненадолго – если вдруг позарез.

Но все-таки главное – чтобы было в наличии, а не только в праисе.

Много и постоянно – чтобы цены – заводские плюс столько, сколько мне не жалко (а не жалко мне же расходы и издержки, если бы сам на заводе покупал). Скидки от объема, гарантии на все, сертификаты на все в сборе и в разборе, комплектация, упаковка, погрузка, ж/д отправка. Свежие цены по «мылу», да еще по отсрочкам пообщаемся.

Главное – чтобы было в наличии столько, сколько нужно, и цена устраивала.

Искренне желая справиться со всеми этими пожеланиями, высказанными нашими клиентами, фирма «OPEX» разработала новую сбытовую политику, способную заинтересовать любого покупателя.

При постоянной работе мы готовы рассмотреть вопрос накопительных, индивидуальных скидок, отсрочек оплаты, а также построения нашего с Вами сотрудничества по индивидуальной схеме.

Отгрузка производится с удобного для Вас склада в Москве или ж/д. Транспортом в любую точку

России и зарубежья с нашей таможенной поддержкой.

На запасные части предоставляются заводские сертификаты.

**ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ В «OPEX»**

**Прием заявок: e-mail: anna@opex.ru**

**Выписка счетов: т/ф.: (095) 900-9500, 900-9601, 900-9602**

**239-1515, 239-1551 (многоканальные)**

**Склад: г. Москва, Дмитровское ш., 159-г. Т/ф.: (095) 239-1551**

**Склад: г. Реутов, ул. Транспортная, 5. Т/ф.: (095) 239-1515**

**ГАЗ, Урал, ЗИЛ, МАЗ, КамАЗ, КрАЗ, автобусы, трактора, экскаваторы**



Дмитрий ЗЛЕНКО

# НАС НЕ ДОГНАЛИ!

**«Ну что, Юбэр, куда в следующий раз будем двигатель ставить?» – подколол организатора ралли Париж – Дакар Юбэра Ориля экипаж «КамАЗа», который одержал победу в этом солидном мероприятии...**

Чуть ли не каждый год организаторы ралли Париж – Дакар вносят изменения в правила. Этот год не стал исключением. На сей раз, участникам запретили устанавливать на «боевые» машины двигатель по центру авто – к «Дакару-2002» допускались грузовики, у которых двигатель смешен на переднюю ось. Камазовцам пришлось в кратчайшие сроки создать новый грузовик. Уложились аккурат к началу гонки. Правда, в связи со спешкой толком не удалось

проводить все необходимые испытания. Однако надо отдать должное конструкторам: за время гонок с их детищем ничего криминального не происходило – работало как часы!

Заметим, гоночная команда «КамАЗ-Мастер» до старта сомневалась в своей победе:

– Все 34 грузовика, участвующие в ралли, имеют равные шансы на победу, – говорит штурман Семен Якубов. – Хотя этих шансов меньше у нового «КамАЗ-49256», не прошедшего достаточного цикла испытаний из-за дефицита времени. Однако выйдем на старт и там определимся...

Впервые за 24 года существования ралли Париж – Дакар старт проходил отнюдь не в столице Франции, а в неком местечке Аррас, что в 180 километрах на север от оной. Поэтому

му «Дакар» 2002 года правильнее называть Аррас – Мадрид – Дакар.

Итак, старт дан. Гонщикам надо преодолеть трассу общей протяженностью 9436 километров и состоящую из 14 этапов.

...Началось все с того, что второй скоростной этап отменили из-за проливных дождей, которые превратили трассу в абсолютное бездорожье, идеально подходящее для «Кэмэл-Трофи»...

Третий этап «Дакара» ничем выдающимся не запомнился: гонка проходила вяло. Отчаянной борьбы среди гонников не наблюдалось. Камазовский экипаж финишировал на этом отрезке трассы лишь вторым. Однако это только добавило остроты. Мало кто из западных журналистов верил в победу «КамАЗа», и тут такое!



**KAMAZ**  
www.kamaz-master.com  
e-mail: master@kamaz.net

Коммерсантъ

RUSSIA  
REPUBLIC of TATARSTAN

Лидер  
АвтоТрак

Седьмой и восьмой этапы можно назвать новшеством «Дакара». Марафон, протяженностью 1500 километров, из которых 700 приходится на скоростные участки... Даже несмотря на то, что стартовал экипаж Чагина третьим, к финишной отметке седьмого этапа он пришел первым, с десятиминутным отрывом от преследователя. На восьмом этапе отрыв удалось еще существенно увеличить.

Девятый этап для Владимира Чагина был особым. Пилоту «КамАЗ» исполнилось 32 года. В день рождения он преподнес себе и команде в целом роскошный подарок — победу. Однако оговоримся, что гонка была не из легких. Сначала пробили правое заднее колесо. Какое-то расстояние камазовцы преодолели на подкачке шины, но... вскоре колесо взорвалось! Ребятам удалось заменить его за рекордное для подобных условий время — 13 минут...

За какие-то 25 километров до финиша очередная неудача

На четвертом этапе в Марокко развернулась ненужная борьба за первое место между командой из Набережных-Челнов и бельгийцем Яном де Руи на DAF... В итоге «КамАЗ-Мастер» пересек финишную ленту сего этапа первым и возглавил общий зачет.

Как кость поперек горла встал де Руи нашим соотечественникам на пятом этапе... В напряженной гонке бельгиец все же взял пальму первенства у «КамАЗ-Мастера». Но это не столь страшно: разрыв во времени лишь минута и к тому же камазовцы сохранили лидерство в общем зачете...

Расставил все точки над «и» шестой этап. Владимир Чагин, пилот «КамАЗ», оставил далеко позади всех соперников.

— прокол заднего левого колеса. Время на замену терять не стали и на подкачке благополучно финишировали.

— Сегодня был самый тяжелый день с начала гонки, — делится Семен Якубов. — Скоростная трасса быстро сменялась песками, и чем дальше, тем больше и выше становились дюны. Любой неточный поворот руля — и машина тут же проваливается в песок по самый бампер... Едва вошли в это море песка, как пробило правое заднее колесо. На подкачке преодолели остальные дюны. Не успели выехать из этого гиблого места — взорвалось колесо...

...Трассу в 9436 километров преодолели лишь 15 грузовиков из стартовавших 34. Экипаж «КамАЗ» в составе пилота Владимира Чагина, штурмана и руководителя команды Семена Якубова и механика Сергея Савостина одержал 10 побед на 14 этапах. В итоге команда «КамАЗ-Мастер» одержала абсолютную победу в самом престижном ралли.

Редакция журнала «АвтоТрак» от всей души поздравляет команду с заслуженной победой и желает ей дальнейших успехов.



# ГАЗ-63

Александр НОВИКОВ

**ГАЗ-63А в таком виде строился с 1960 по 1968 г. Данный экземпляр эксплуатировался в посольстве Германской Демократической Республики в Москве.**  
Фото автора

В середине тридцатых годов на Горьковском автозаводе наряду с обычным грузовым автомобилем ГАЗ-АА строили колесные вездеходы ГАЗ-AAA, ГАЗ-ТК и полугусеничный ГАЗ-60. И хотя трехосная машина ГАЗ-AAA обладала хорошей приспособленностью к рельефу местности при работе на бездорожье, а наличие двух ведущих осей снижало удельное давление на грунт, отсутствие привода на передний мост, двухскатное расположение шин на задних мостах и малый дорожный просвет ограничива-

**Автомобиль повышенной проходимости ГАЗ-63 стал первым серийным советским вездеходом, получившим привод на все колеса, односкатные шины, лебедку для самовытаскивания на переднем бампере. Он заложил основу всего последующего семейства горьковских внедорожников.**

ли ее проходимость. Разработанный в 1931 году в НАМИ полугусеничный автомобиль на основе полуторатонного, имевший вместо задних колес гусеничные движители, обладал лучшей проходимостью, чем ГАЗ-AAA, однако недостаточная мощность двигателя, спадание гусеницы, ее вытягивание, значительные внутренние сопротивления и плохая надежность, а также передние колеса, ограничивавшие проходимость полугусеничной машины, высокая топливная расточительность не обеспечивали рента-

бельной эксплуатации и широкого распространения в будущем таких вездеходов.

Поэтому в апреле 1938 года, когда в экспериментальном цехе ГАЗа развернулись работы по созданию нового грузовика ГАЗ-11-51, другая группа конструкторов во главе с Виталием Гречевым, которого затем заменил Петр Музюкин, работала над полноприводными модификациями нового грузовика. Всего их планировалось три: ГАЗ-62 с двумя ведущими мостами, ГАЗ-33 с тремя и его короткообразный со-



брата ГАЗ-34. На базовом ГАЗ-62 устанавливался новый шестицилиндровый двигатель ГАЗ-11 мощностью 76 л.с., коробка передач от ГАЗ-АА, двухступенчатая раздаточная коробка с автоматическим включением переднего моста, а главная передача в обоих ведущих мостах использовалась от ГАЗ-АА. В поворотных цапфах переднего ведущего и одновременно управляемого моста были установлены шарниры равных угловых скоростей типа Рцеппа. На автомобиле монтировались шины размером 6.50-20 двухскатные сзади и одинарные спереди. Передний и задний мосты неразрезанного типа подпрессоривались листовыми полуэллиптическими рессорами. Автомобиль ГАЗ-62 успешно прошел испытания, показав хорошую проходимость, максимальную скорость в 75 км/ч по шоссе и был рекомендован к производству, однако планам начать выпуск нового грузовика ГАЗ-11-51, равно как и его вездеходных модификаций, помешала начавшаяся Великая Отечественная война.

К продолжению работ над новым горьковским грузовиком удалось вернуться только в 1943 году. Но от первоначального проекта остался всего лишь индекс. Новый грузовик, главным конструктором которого стал А.Д. Просвирин, и его вездеходная версия, уже практически ничего не имели общего с первоначальными наметками. Послевоенный ГАЗ-51 получил кабину и переднее оперение американского военного грузовика «Студебекер SUS-6», гидравлический привод тормозов и мог перевозить 2,5 т груза. Значительным изменением подвергся и всеприводный ГАЗ-62, получивший теперь индекс ГАЗ-63, первый образец этого вездехода был собран в конце 1943 года и щеголял кабиной целиком заимствованной от «студебекера», его же укороченным капотом и прямоугольными крыльями, на которых устанавливались



151. Создатели ГАЗ-63 Г.А. Веденяпин, П.И. Музюкин, В.С. Ползиков, В.А. Семенов, Н.Ф. Струнников, И.С. Ушаков и другие были удостоены Сталинской премии.

ГАЗ-63 начал сходить с конвейера, хотя появился немного раньше обычного дорожного ГАЗ-51, только в сентябре 1948 года. Его трехосная модификация ГАЗ-33, которая в качестве опытных образцов была продемонстрирована двумя годами ранее, грузоподъемностью три тонны оказалась «неудачной». Мощности 70-сильного мотора явно не хватало, поэтому по решению Министерства автомобильной промышленности СССР его доводку и выпуск предлагали московскому ЗИСу, где после унификации с ЗИС-150 он превратился в ЗИС-



1. Опытный образец ГАЗ-63 с кабиной и оперением от «студебекера» 1943 г., сфотографированный в 1945 г. Фото с разрешения Е.И. Прокко

2. ГАЗ-63 из первой опытной партии – еще с деревянной кабиной, преодолевает жидкую грязь во время испытаний. Фото с разрешения Е.С. Бабурина



3. ГАЗ-63 первых выпусков продержался в производстве до 1953 г., когда кабина была заменена цельнометаллической. Фото из архива А.С. Исаева



**1. Седельный тягач ГАЗ-63П**  
предназначался для буксировки полуприцепов по бездорожью. Такие машины выпускались с 1958 по 1968 г. Фото автора

**2. Автомобиль-фургон У-122,**  
строившийся комбинатом «Главмосавтотранса», доставляя продукты в сельские магазины. Такие фургоны выпускались с 1958 по 1966 г.

**3. Маслозаправочный агрегат МЗ-3904 ГОСНИТИ на шасси ГАЗ-63 строили с 1967 по 1975 г.** Красногорский машиностроительный завод. Фото автора



ных скоростей в приводе передних колес использовались шариковые шарниры «Бендикс-Вейс», лучше всего подходившие для крупносерийного выпуска. Определяющим моментом всей компоновки этого полноприводного автомобиля стал выбор раздаточной коробки. На ГАЗ-63 этот агрегат был объединен с демультипликатором, позволив-

шим расширить диапазон изменения тягового усилия, приложенного к ведущим колесам. При этом демультипликатор помимо понижающей передачи, позволяющей снизить механические потери и расход топлива при езде по шоссейным дорогам. Привод к передним колесам выполнялся отключаемым, причем блокирующий механизм не позволял включать пониженную передачу,

унифицированных с ГАЗ-51 рамой, рессорами и другими агрегатами увеличили дорожный просвет до 270 мм.

Первые партии вездеходов ГАЗ-63 так же, как и цивильные ГАЗ-51, имели деревометаллические комбинированные кабины, что объяснялось отсутствием листового проката. Впервые в отечественной практике ГАЗ-63 получил грузовую платформу с откидными скамейками для транспортировки людей, высокими решетчатыми бортами, при необходимости они оборудовались дугами, на которые натягивается брезентовый тент, предохраняющий пассажиров от непогоды. Модификация ГАЗ-63А снабжалась механической лебедкой для самовытаскивания автомобиля и помощи другим транспортным средствам, застрявшим на бездорожье. Она приводилась от коробки отбора мощности и обладала значительным тяговым усилием в 4 с половиной тонны. Благодаря одинарным шинам ГАЗ-63 и ГАЗ-63А имели великолепную проходимость по заболоченному грунту, песку или снежной целине, однако и этого оказалось недостаточно, поэтому встречались машины с резинометаллической гусеницей на задних колесах, а использование арочных шин низкого давления применялось достаточно часто.

В первую очередь ГАЗ-63 строили для армии, чем объясняются специфические военные модификации машины: боевая машина реактивной артиллерии БМ-14, передвижные средства радиосвязи, радиолокационные станции, санитарные автобусы. Автомобиль буксировал прицеп общей массой в две тонны, транспортировал за собой легкие и средние орудия и двухосные специальные низкорамные прицепы с оборудованием. Воинские модификации ГАЗ-63 имели экранированное электрооборудование, не создающее радиопомех, и средства светомаскировки. В 1945 году под

когда тяговое усилие передавалось только на ведущие задние колеса. Место расположение раздатки было выбрано так, чтобы карданы, соединяющие ее с передними и задними мостами, были одинаковой длины и соответственно взаимозаменяемыми. Наличие раздаточной коробки, переднего ведущего моста, шин увеличенного размера при

руководством начальника Особого конструкторского бюро ГАЗа В.К. Дедкова был создан специальный колесный бронетранспортер ГАЗ-40, он же БТР-40, в бронекорпусе которого мог разместиться десант из восьми человек и экипаж из двух. Главным его новшеством было отсутствие рамы; несущим элементом, к которому крепились агрегаты ГАЗ-63, стал бронекузов. Двигатель ГАЗ-63 был форсирован, что позволило поднять мощность до 80 л.с., машина была вооружена пулеметом калибра 7,62 мм. БТР-40 получили широкое распространение в Советской Армии и выпускались до 1960 года. Один из таких бронетранспортеров исполнял совершенно необычные функции: он буксировал орудийный лафет от Дома Союзов до Кремлевской стены, на которой устанавливались гробы с телами умерших военачальников или членов Политбюро.

На гражданке у вездехода ГАЗ-63 тоже хватало работы. Седельный тягач ГАЗ-63Д тянул полуприцепы-хлопковозы в республиках Средней Азии, МТС обслуживали топливозаправщики на шасси 63-го – ТЗ-63, маслозаправщики МЗ-3904 ГОСНИТИ, молоко из колхозов доставляли цистерны АЦ-18-63, а воду в засушливых районах страны – ВЦПТ-1,5, почту по сельским дорогам везли автобусы на шасси ГАЗ-63, на пожары спешили пожарные АЦ-20, передвижные ремонтные мастерские обслуживали тракторы и комбайны в поле, больных из дальних деревень доставляли в больницу медицинские автобусы АС-1, нефтеразработки обслуживались цистернами для транспортировки глинистого раствора, дороги от снега расчищали шнекороторные машины РС-63. Дезинфекционные установки уничтожали вредителей чайных плантаций и деревьев.



1. Это не асептическая машина, а автоцистерна АЦ-3 для транспортировки глинистого раствора, образующегося при бурении скважин. Такие цистерны на шасси ГАЗ-63 с 1955 по 1970 г. строил Шигровский механический завод. Фото автора



2. Передвижная компрессорная станция АПКС-30 на шасси ГАЗ-63. 1960 – 1970 гг. Фото автора

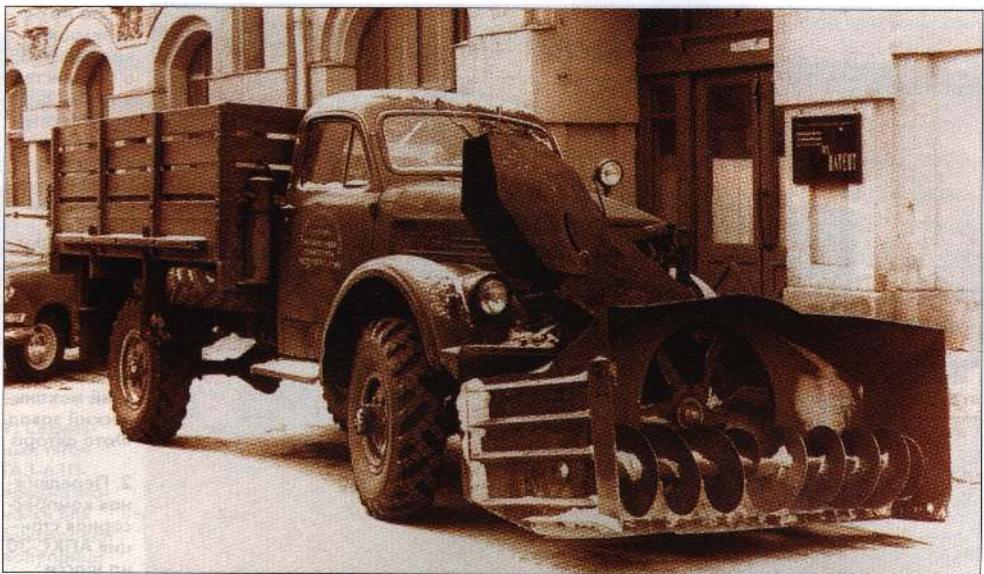
Автомобили ГАЗ-63 и ГАЗ-63А продавались во многие страны мира, особенно много этих машин находилось в армиях стран социализма, еще и сегодня эти подержанные машины можно купить в Финляндии, Германии, Польше. ГАЗ-63 эксплуатировались в Аф-

рике, Азии и странах Ближнего Востока. Их простота, надежность и высокие эксплуатационные качества оценивались многими.

Однако грузовики ГАЗ-63 обладали одним недостатком – отсутствием устойчивости при движении на подъем и при резких поворотах.



3. Дезинфекционные установки ДУК-1 на шасси ГАЗ-63 успешно боролись с вредителями фруктовых деревьев. Такие агрегаты выпускались с 1966 по 1970 г. Фото автора



**1. Шнекороторные снегоочистители РС-363 на шасси ГАЗ-63 очищали снег в Москве.**  
Фото автора

**2. Пожарный автомобиль-цистерна АЦ-20 (модель 63-19 М) на шасси ГАЗ-63 строился с 1964 по 1970 г.**  
Варшавским заводом противопожарного оборудования.  
Фото автора



#### ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОМОБИЛЯ ГАЗ-63 (в скобках данные автомобиля ГАЗ-63А)

Годы выпуска	1948 – 1968
Число мест: в кабине	2
в кузове на откидных скамьях	16
Грузоподъемность, кг: по шоссе	2000
по грунтовым дорогам	1500
Двигатель, тип	ГАЗ-51, карбюраторный, четырехтактный
Число цилиндров	6
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	3480
Степень сжатия	6,2
Мощность, л.с. при об/мин	70/2800
Число передач	4
Раздаточная коробка	двухступенчатая
Главная передача	коническая пара
Размер шин	10.00-18 или 9,75-18
Габаритные размеры: длина	5525 (5700)
ширина	2200
высота (по кабине)	2245
Внутренние размеры грузовой платформы: длина	2940
ширина	1990
высота бортов	690
Колесная база, мм	3300
Колея колес, мм: передних	1588
задних	1600
Собственная масса в снаряженном состоянии, кг.	3200 (3440)
Максимальная скорость, км/ч	70 (65)
Контрольный расход топлива, л на 100 км	25
Количество построенных	474 464

Но тогда никто не требовал от этого вездехода скоростных качеств драгстера, скорость в 60 – 70 километров в час всех устраивала. Машина расходовала от 25 до 29 л топлива на 100 км пути, бензина марки А-66, и могла перевозить две тонны груза по хорошим дорогам и полторы по бездорожью или грунтовому проселку. На автомобилях, поставлявшихся в армию, в дополнение к основному бензобаку емкостью 90 л устанавливался еще 105-литровый дополнительный, что позволяло получить запас хода до 780 км без дозаправки.

В середине пятидесятых годов конструкторы ГАЗа приступили к созданию еще одного автомобиля-вездехода в дополнение к ГАЗ-69 и ГАЗ-63. Полноприводного промежуточного варианта, который должен был заполнить разрыв между этими машинами, – ГАЗ-62. Такой индекс имел предвоенный образец автомобиля повышенной проходимости типа 4x4, но так как он остался опытным образцом, то индекс «62» сочли возможным присвоить другой опытной конструкции, стоявшей по основным показателям наиболее близко к американскому «Доджу 3/4». Новый ГАЗ-62 напоминал ГАЗ-69, увеличенный в размерах, он впервые был показан на ВСХВ в 1956 году. Затем машина подверглась серьезной модернизации и к 1959 году получила кабину, установленную над двигателем. Именно этот последний вариант стал базисом для нового горьковского вездехода ГАЗ-66. 2 ноября 1961 года эти машины начали понемногу выходить из ворот завода. А старый добрый ГАЗ-63 продержался на производстве до лета 1968-го, практически двадцать лет. Всего за этот период удалось изготовить 474 464 штуки вездеходов ГАЗ-63, 63А, 63П и 63Д.

# Что такое геморрой?

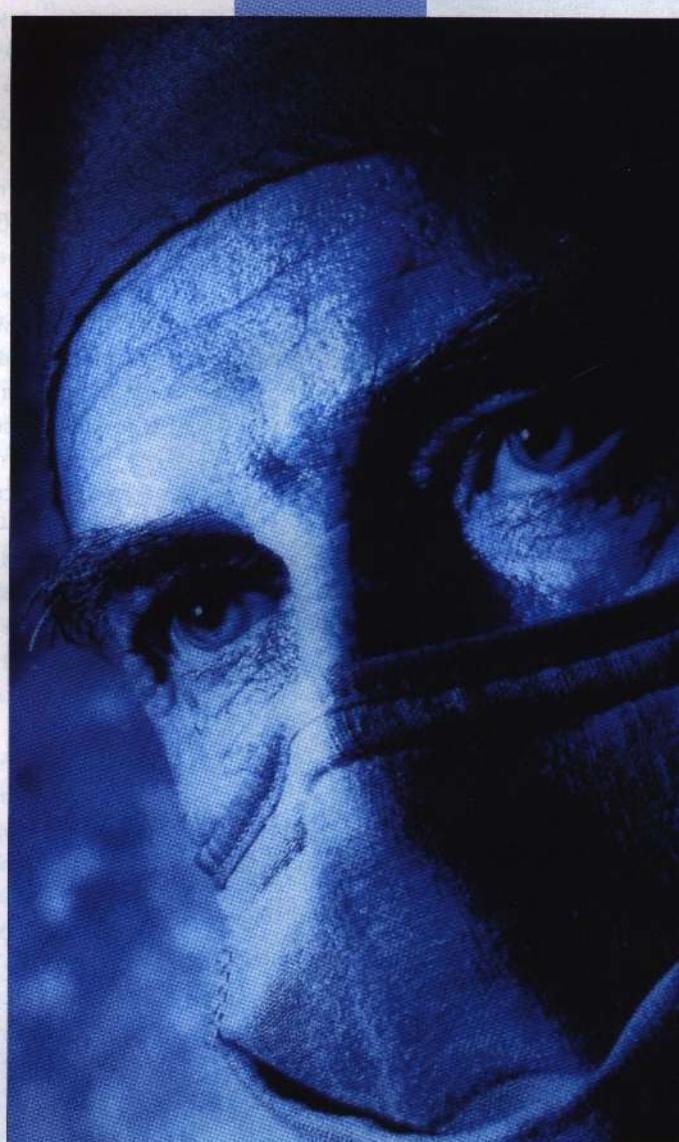
**Очень часто возникшая и не разрешившаяся в один миг проблема представляется нам как очередной «геморрой». Но вряд ли кто-то может представить всю степень неудобства «геморроя», чем тот, кто на самом деле его имеет.**

Что же такое геморрой? Почему именно у водителей данное заболевание является чуть ли не профессиональной болезнью?

Геморрой – это увеличение кавернозных телец прямой кишки, обусловленное усиленным притоком в них артериальной крови. Длительное переполнение кавернозных телец приводит к расширению и разрастанию их, и вы обнаруживаете у себя выпадающие узлы («шишки») в области заднего прохода. Со временем стенки этих «шишек» истончаются, легко травмируются с образованием мелких ранок и разрывов, что приводит к незаметной (а иногда и очевидной) потере крови и вследствие этого анемии. Вы со мной согласитесь, что невозможно описать, насколько бывают неприятными постоянные зуд и боль в области заднего прохода, чувство присутствующего там инородного тела. В случае осложненного геморроя возможны повышение температуры тела, отек и покраснение вокруг заднего прохода, затруднение акта дефекации, а иногда нарушение мочеиспускания.

Что же делать, чтобы избавиться от этого неприятного за-

болевания и в результате не смотреть с ужасом на дверь туалета? В первую очередь не сидеть сложа руки на руле тогда, когда есть возможность двигаться. Употреблять в пищу только те продукты, которые не приводят к запору, а во время обострения геморроя желательно избегать острой пищи. На первых стадиях заболевания хорошо помогают так называемые ректальные свечи с новокаином и анестезином (при кровотечениях в свечи добавляют адреналин, а в случаях тромбоза геморроидальных узлов местно используют свечи с гепарином или химотрипсином) и различные гели. При начале лечения в ранних стадиях процесс может стабилизироваться и даже прекратиться. При отсутствии эффекта от консервативного лечения может встать вопрос об операции. Но помните о том, что самолечение чаще дает отрицательный результат и идеальный метод лечения для вас только тот, который вы определили вместе с врачом-проктологом. Искренне желаю вам жизни без геморроя, доброго пути и всегда «зеленой улицы».



# Клуб оздоровительного бокса

Ист-Ривер — неуютный район Нью-Йорка. Каменную лестницу, которая ведет на второй этаж, называют «аллеей разбитых носов». Дверь охраняет негр, который, судя по голосу, выкурил за свою жизнь целую плантацию табака. Сразу возле входа взгляд падает на надпись на стене: «Каждый, кто обладает мужеством и волей, пусть наденет перчатки и выйдет вперед». Это фраза римского поэта Вергилия.

Резко звучит гонг. Три минуты работы, минута перерыва — это ритм бокса.

«Глизонс» — не обычный «джим», гимнастический зал. Это, скорее, своеобразный клуб с репутацией, достойной Чейз-Манхэттен-банка: солидный, влиятельный, с положительным балансом. В общей сложности 92 чемпиона мира пропливали здесь пот. Среди них Рокки Марчано, Мохаммед Али, Ларри Холмс, Шугар Рэй Леонард, Майк Тайсон.

Чемпионы приходят и уходят, а «Глизонс» остается таким, каким был всегда, — местом обучения кулакному бою. Каждый ребенок в Америке знает это просторное помещение 40x40 м с четырьмя рингами. Нет ни одного фильма о боксе или телепередачи, которые были бы сняты не здесь. Нет тут игральных автоматов, «водоворота», сауны, бара. Старый автомат с колой — вот и все. Это суровый боксерский зал, а не роскошный фитнес-центр.

При всем том нет лучшего оздоровления, чем боксерская тренировка.

великолепно развивающая силу, выносливость, быстроту, подвижность. Каждый спортсмен знает это. Еще лучше известно об этом двум десяткам тренеров, работающим в «Глизонсе». Среди них есть и великие, в том числе чемпионы мира. Например, пятикратный чемпион мира в легком и среднем весе Эмиль Гриффитс, имя которого в шестидесятые годы было на устах всего боксерского мира.

Тридцать лет назад его противник Бенни Кид Парет был убит в бою на ринге. Эмиль Гриффитс старается больше не думать о том дне. Но когда заходит разговор о Киде, он сухо говорит: «Такова жизнь!» Не многие лучше него на собственном опыте знают противоречивость бокса, который делает тело совершенным, но может разрушить его в любой момент. «Пока ты не стал профессионалом, с тобой ничего не случится», — считает Эмиль, ставший теперь убежденным поборником укрепления здоровья. Новые взгляды сформированы уже не прежним его опытом жизни в негритянском гетто, а общением с людьми, пребывающими на другом социальном полюсе, — с менеджерами, банкирами, адвокатами, киношниками.

Менеджер Роберт Галло трехминутный раунд проводит у мешка, отрабатывая удары справа, следующие три минуты — слева, и так, пока не выбьется из сил. Бить по мешку, не получая ответных ударов, — лучший способ снизить агрессивность. «Ты должен бить не в мешок, а как бы сквозь него,

воображать, будто твой кулак пробивает мешок», — подсказывает тренер.

В семь часов утра в «Глизонсе» оживленно. Боксеры ведут бой с тенью у зеркальной стены. Каждый занят своим маленьким сражением. Аптекарь, агент ФБР (начальство освобождает его от службы на время тренировки), бармен, торговец смокингами, продавец акций и биолог из нью-йоркской медицинской школы по имени Теодор Готтилб (41 год).

Бокс требует сбалансированности атакующих и защитных действий, он предполагает пропорциональное развитие силы и быстроты, гибкости и ловкости, реакции и выносливости. В беге, например, главный объект тренировок — ноги, в гребле на каноэ — руки. В боксе одинаково важно все.

У 55-летнего аптекаря Гарвея Шоэнфельда ни грамма жира, раньше он играл в теннис, сквош и гольф. Что это по сравнению с боксом? От всего, по его словам, он может отказаться, только не от бокса. Когда он надевает перчатки, на лице разглаживаются морщины, и он молодеет. «Когда мне попало в первый раз, я подумал, что не выдержу. Но к этому привыкаешь. И приходит день, когда ты можешь не моргнув принять точный жесткий удар». Он регулярно участвует в турнире «Бизнес-боксинг», состояниях боксеров-любителей, которые ежемесячно организует «Глизонс» под контролем нью-йоркской комиссии бокса, рефери, врачами и вообще всем, что положено. Победитель получает золотую награду, проигравший — серебряную.

К постоянным клиентам «Глизонса» принадлежит и 38-летний хирург Энтони Рейно. «Я не нахожу здесь новых пациентов, — говорит доктор Рейно, когда разговор заходит об опасностях бокса. — Бокс не опаснее других видов спорта. Пока что я был нокаутирован лишь однажды — во время игры в американский футбол. Тренироваться бок о бок с лучшими боксерами мира — огромное удовольствие. Учишься, наблюдая, и начинаешь понимать гармонию движений. Бокс для меня неизмеримо выше любого другого вида спорта. Победа в боксе несравнима ни с чем, она приносит нам более полное удовлетворение, но и поражение на ринге я ставлю выше победы в гольфе».

К девяти, когда большинство так называемых бизнес-боксеров разъезжаются по офисам, в «Глизонсе» становится спокойнее. Тогда у его владельца Брюса Сильверглайда появляется время, чтобы ответить на вопросы. Этот плотный приветливый мужчина пятидесяти с небольшим лет озабочен возрождением в обществе нового образа бокса — как одного из проявлений здорового образа жизни. Свидетельством реальности такой точки зрения является то, что более одной половины из 600 членов «Глизонса» — бизнес-боксеры.

Перед дверью остановился черный «роллс-ройс». Шофер в униформе распахнул заднюю дверь, чтобы помочь Дэвиду Лоуренсу, 45-летнему президенту страховой компании с ежегодным оборотом в 70 миллионов долларов. Это невысокий сутуловатый господин со спортивной сумкой в руках. Шофер вернется за ним через два часа.

Большинство бизнес-боксеров можно считать чемпионами мира по тренировке, они мужественно колошматят мешок, нанося ему нокаутирующие удары. На риге дела обстоят сложнее.

Дэвид Лоуренс поначалу отчаянно трусил. Но потом в процессе тренировок и спаррингов обнаружил в себе отвагу, о которой прежде и не подозревал. Это свойство ему помог обрести тренер Гектор Рока.

Он «колон» — панамец испано-индийского происхождения. Приехал в 1958 году и первый месяц ночевал на станции метро «Медисон-сквер-гарден». Сегодня он влиятельный человек. По его мнению, в мире есть только две страны, где понимают, что такое бокс: Панама и Ирландия. В боксе, говорит он, нужно работать головой, причем быстро. Задумался — сразу получил на орехи.

Его маленькая тренерская увешана фотографиями знаменитых бойцов. В 1987 году сразу три его ученика стали чемпионами мира среди профи. Но он работает не только с великими мастерами, но и с каждым, кто мечтает об этом.

«Когда Дэвид Лоуренс семь лет назад появился у меня и попросил тренировать его, я думал, что после месяца занятий он исчезнет так же легко, как и появился, — вспоминает Гектор Рока. — Он показался мне одним из этих бюрократов, которому вздумалось стать чемпионом по боксу». Сначала тот тренировался три раза в неделю, потом четыре, потом пять. Другие стараются сдвинуть спорт на край своего рабочего расписания. А для Лоуренса бокс на первом месте.

Спарринг. Тренер сидит на корточках у ринга и следит за каждым движением ученика. Партнер Дэвида по спаррингу — негр, подвижный, как танцор. Он работает посыльным в фирме Лоуренса. Шеф пообещал ему 20 долларов за каждый нокаутирующий удар. До сих пор посыльный этих денег не получил. Прежде спарринг-партнером Лоуренса был собственный шофер, но тому не доставило особой радости, когда босс сломал ему пару ребер.

Его офис на 27-м этаже небоскреба на Уолл-стрит выглядит как музей трофеев боксерского клуба. Кубок на кубке. Посетителям он любит показывать видеофильмы своих боев с парнями из Бронкса и Гарлема, один вид которых вызывает ужас.

Уже год у Дэвида Лоуренса лицензия профессионала. Для этого в связи с его не юным возрастом потребовалось особое разрешение. Он единственный бизнесмен во всей Америке, который выходит на ринг драться с профессиональными боксерами. У него уже пять поединков: один проигран, в четырех он одержал победу. Лоуренс в последнем бою победил по очкам пуэрториканца, который на 25 лет моложе его. «Это дало мне такое чувство удовлетворения, какого я никогда не испытывал прежде», — говорит он.

**Спортивный клуб МГУ, секция бокса.  
Телефон: 939-3072**

# ВНИМАНИЕ

## УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА ОРГАНИЗАЦИИ

**Название организации** \_\_\_\_\_

**Юридический адрес** \_\_\_\_\_

**Ф.И.О. подписчика** \_\_\_\_\_

**Вид деятельности предприятия** \_\_\_\_\_

**Адрес доставки/индекс** \_\_\_\_\_

**Контактный телефон** \_\_\_\_\_ **Факс** \_\_\_\_\_

**E-mail** \_\_\_\_\_

**Прошу выставить счет для оплаты подписки на следующие номера:**

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

**В количестве** \_\_\_\_\_ **экземпляров каждого номера.**

## ПЛАТЕЖНОЕ ПОРУЧЕНИЕ № \_\_\_\_\_

(Дата)

по почтой

(Вид платежа)

Сумма  
прописью

рублей 00 копеек.

ИНН	Сумма	
Плательщик	Сч. №	
	БИК	
Банк плательщика	Сч. №	
Сбербанк России г. Москва	БИК	044525225
Банк получателя	Сч. №	3010181040000000225
ИНН 7732023552 ТОО фирма «Таис» Вернадское ОСБ №7970/01692 Получатель	Сч. № Вид. оп. Назн. пл. Код	40702810138350100066 Срок плат. Очер. плат. Рез. поле

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

Почтовый адрес подписчика \_\_\_\_\_

Телефон подписчика \_\_\_\_\_

М.П.

Подписи

Отметка банка

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

**Цена одного номера – 50 руб. 00 коп.**



## АНЕКДОТЫ



Осматривают как-то иностранцы новый русский грузовик и вдруг спрашивают у конструкторов:

— А как вы герметичность салона проверяете? Вот мы за границей на ночь запираем в кабине кошку. Если к утру она задохнется, значит, салон абсолютно герметичен.

Наши отвечают:

— И мы так же делаем! Запираем, понимаешь, кошку в кабине, и, если к утру эта стерва все-таки убежала, значит, в салоне где-то еще осталась маленькая дырочка.

•••

Объявления:

«Продается шуба из лобка норки».

«Требуются рабочие для работы на работе. Оплата — деньги».

•••

У армянского радио спрашивают:

— Сколько существует степеней опьянения?

— Три. Первая, легкая: достал — отлил — забыл стряхнуть. Вторая, средняя: достал — стряхнул — забыл отливать. Третья, тяжелая: отлил — стряхнул — забыл достать.

•••

Армянское радио спрашивают:

— Почему китайцы не курят и не пьют?

— А зачем? Они и так желтые и косые.

•••

Вопрос на засыпку после большой драки:

— Сколько у меня зубов?

— 28.

— Правильно. А в какой руке?

•••

Решили ученые провести эксперимент. Посадили в пустые герметичные камеры голых русского, американца и немца, дали каждому по два стальных шарика и говорят испытуемым:

— Кто нас больше удивит, тот выиграет миллион долларов.

Заходят в камеру к немцу и видят, что он шариками жонглирует. Заходят к американцу, а он шариками в бильярд играет. Входят ученые к нашему, потом вдруг вылетают из камеры и орут:

— Это невероятно! Это удивительно! Русский выиграл! Он один шарик сломал, а другой — потерял!

•••

Врач в госпитале осматривает раненного в бою солдата:

— М-м-да, пуля — дура! А штык — молодец, молодец...

•••

Объявление:

«По многочисленным просьбам читателей следующий номер нашего журнала выйдет в рулонах и без текста».

•••

Три ковбоя скачут по прерии. У них на пути глубокая пропасть. Билл говорит:

— Ковбой я или не ковбой?

Разгон, прыжок — эх, не долетел...

Боб:

— Ковбой я или не ковбой? — прыгнул и упал в пропасть.

Джо:

— Эх, ковбой я или не ковбой?

Пришпорил коня, взял разгон побольше. Вдруг у самого края

обрыва конь резко останавливается. Джо с негодованием смотрит на коня.

Конь:

— Чего смотришь? Ты ковбой, ты и прыгай.

•••

Приходит мужик к иридодиагносту, тот его резко усаживает перед лампой, заглядывает в правый глаз, начинает перечислять болезни:

— У вас остеохондроз позвоночника, опущение правой почки, аденома простаты, третья беременность, запоры, колит...

Мужик:

— Доктор, вы бы посмотрели другой глаз, этот у меня искусственный!

•••

— А ты знаешь, что наша невестка гуляет?

— Это ее проблемы.

— Но она изменяет нашему сыну!

— Это его проблемы.

— Но изменяет-то она с тобой!

— Это мои проблемы.

— А как же я?

— Это твои проблемы.

•••

Двое новых русских сидят в ресторане и беседуют.

— А чем ваш завод занимался до перестройки?

— Выпускал танки.

— А теперь?

— А теперь мы делаем детские коляски.

— Ну и как, покупают?

— Покупают, только некоторые привередливые мамашы жалуются, что ребенка через башню вытаскивать неудобно.

•••

Девушка приходит к врачу и жалуется на самочувствие. Он осматривает ее и говорит:

— У вас смазанные симптомы. Либо вы беременны, либо у вас грипп.

— Значит, беременна. Кто бы мог меня заразить гриппом?

# ПОДПИСКА через РОСПЕЧАТЬ и АПР

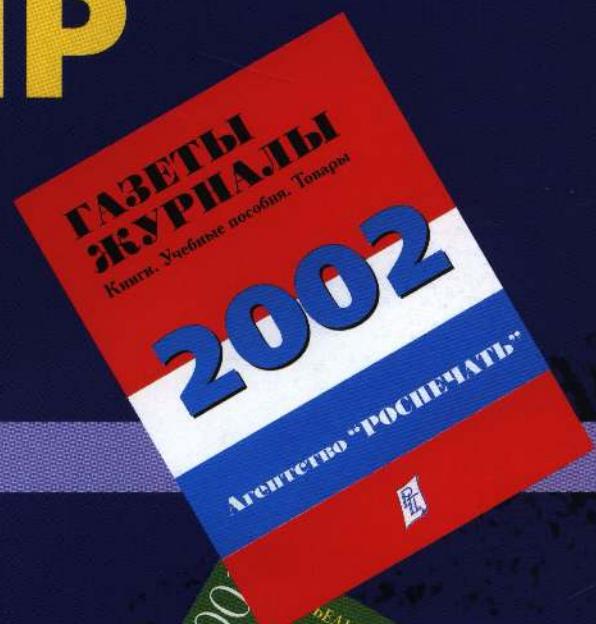
Роспечать

Индекс 81170

Объединенный каталог  
«Пресса России»

Индекс 41762

# АВТОГРАК



**ООО «ТАИС»**  
г р у з о в ы е  
автоперевозки  
**732-6460**  
**136-5379**

