

ВСЕ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОПАК

№6 2002

AUTOTRUCK



Демонстрация силы
Место встречи – Ганновер
Хочу другой мотор!



**А ТЫ
ПОДПИСАЛСЯ?**
Все о подписке
смотри на странице 79

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ СПОНСОР:



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ОРГАНИЗАТОР КОНКУРСОВ:



ИНФОРМАЦИОННАЯ ПОДДЕРЖКА:



ОБОРУДОВАНИЕ
рынок, наладка, цены



Россия, 107113, Москва,
Сокольнический вал, 1, павильон 4.
Тел/факс: (095) 268-8208,
105-3442, 268-9584,
e-mail: aks@exposokol.ru

expodesign.ru
Генеральный застройщик КВЦ «Сокольники»
Тел/факс: (095) 269-5644, 268-0838

ОРГАНИЗАТОРЫ:

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:

Министерства транспорта РФ
Министерства путей сообщения РФ
Министерства промышленности,
науки и технологий РФ
Торгово-промышленной палаты РФ



Ассоциация предприятий
промышленности и транспорта

ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ в «СОКОЛЬНИКАХ»

www.promtrans.ru

18 - 22 ФЕВРАЛЯ 2003
МОСКВА, КВЦ «СОКОЛЬНИКИ»

Одновременно пройдет выставка АВТОТЕХЭКСПО/АТЕХ

ПРИГЛАШАЕМ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В ТРАНСПОРТНОМ ФОРУМЕ!

ВЫСТАВКИ ТРАНСПОРТНОГО ФОРУМА:

PROTRANEX



ПРОМТРАНС
6-я Международная
специализированная
выставка спецтехники
для различных областей
промышленности;
материалов,
оборудования и технологий
для ее создания

CITRANEX



СИТИТРАНСЭКСПО
2-я Международная
специализированная
выставка городского
транспорта,
техобслуживания
и ремонта

ТРЕЙЛЕР



Международная
специализированная
выставка прицепной
техники

АВТОФУРГОНЫ



Международная
специализированная
выставка
автомобильных
фургонов и
дополнительного
оборудования

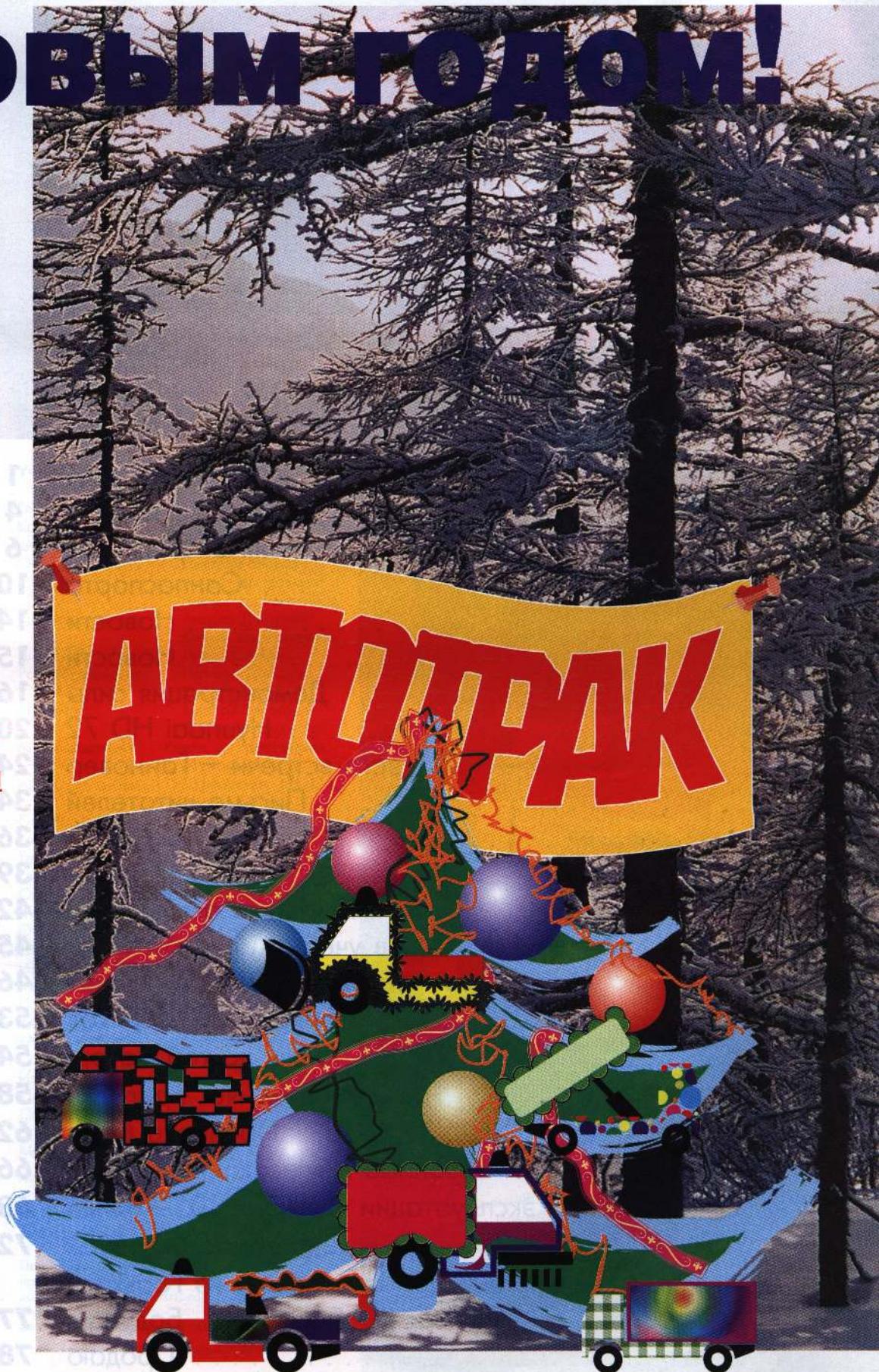
RAILTRANEX



Международная
специализированная
выставка транспорта,
оборудования и услуг
для железной дороги

С Новым Годом!

Вот и наступил новый,
2003 год! Для кого-то он
сложился удачно, для
кого-то не очень, а для
некоторых – совсем не
очень. Надеемся, что
последних единицы. Но
философия жизни в том,
что неудачи часто
становятся трамплином
для новых успехов. Во
всем нужно уметь видеть
хорошее. А новый год для
того и существует, чтобы
оставить неудачи в
прошлом и в новый год
войти с новыми
надеждами, с новыми
планами и с новыми
успехами.
Успеха всем нашим
читателям. Ни гвоздя, ни
жезла всем водителям.
С Новым годом!



в номере

6/2002:



- С Новым годом! Новости
Старая песня о пропусках Санпаспорта Новости Новости
Демонстрация силы Hyundai HD 72 Письма читателей Пожарка Новости
Место встречи – Ганновер Автомобили чрезвычайного назначения Антифриз для грузовиков Хочу другой мотор!
Трак-триал меняет прописку Проверка боем Сезонные и всесезонные масла Служебные автобусы
и санитарные машины из Горького Привет с Большого Бодуна... Продаю Подписка Анекдоты

1	от редакции
4	новости
6	закон и человек
10	закон и человек
14	новости законодательства
15	новости
16	выставки
20	тест-драйв
24	выставки
34	шоферская страничка
36	выставки
39	новости
42	актуально
45	актуально
46	репортаж
53	ликбез
54	актуально
58	спорт
62	спорт
66	ликбез
68	делимся опытом
72	архив
77	медицина
78	объявления
79	подписка
80	юмор

Все о
коммерческих
автомобилях

АвтоТрак



Учредитель: ТОО фирма «Таис»

Главный редактор: Дмитрий Жигульский

Коммерческий

директор:

Обозреватели:

Корреспонденты:

Дизайнер:

Распространение:

Реклама:

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) 749-4550

Телефон: (095) 796-8384

Телефон/факс: (095) 572-8254

Оптовые распространители:

«Медиа группа Логос» 974-2131

ООО «Агентство ОДА» 974-2132

«ДМ-Пресс» 231-1224

Изд-во «КОЛЕСО» 286-3518

Межрегиональный профессиональный

Союз водителей-профессионалов

746-0511, 721-7052

«Азбука», Челябинск, (3512) 33-4883

Санкт-Петербург

Изд-во «Альфамер Паблисинг», (812) 275-3327

«Терция», (812) 528-8636

ООО «Союзпечать», (812) 323-9833

ООО «Пресса», (812) 245-5382

Магазины «Балткам», (812) 245-4248

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.



■ Setra S 417 для Северной Америки



Немецкая фирма Setra будет продвигать в Северной Америки свой лайнер S 417, входящий в семейство автобусов TopClass 400. Разумеется, машина изготавливается с учетом вкусов и требований американского рынка. Трехосный лайнер длиной 13 700 мм вмещает 58 пассажиров, но при этом кузов американской версии Setra S 417 на 50 мм шире своего европейского аналога. Передняя входная площадка имеет дополнительную ступеньку и окошко внизу входной двери. Задний бампер удлинен на 12 см. Кроме этого, в соответствии с американскими законами машина оснащена фарами головного света с симметричным световым пучком. Завершают внешние отличия лобовое стекло, разделенное вертикальной стойкой, а также габаритные огни и сигналы поворота, расположенные над лобовым стеклом и на зеркалах. В качестве спецоборудования на автобус может быть установлен лифт для колясок инвалидов. Интерьер салона также подогнан под американские вкусы и включает модернизированную с учетом более жаркого климата версию кондиционера TopAir, а также расположенный в корме туалет с датчиком дыма. Приводится же лайнер американским турбодизелем Detroit Diesel Series 60 мощностью 430 л.с., который работает в паре с 6-скоростным «автоматом» Allison с ретардером. В год в Штатах планируется продавать около 300 таких автобусов.

В заключение напомним, что Setra – не новичок в Америке. Первые автобусы этой марки появились в США еще в 1956 году. Тогда специально для штурма американского рынка были разработаны две модели: Silver Eagle и Golden Eagle. Тогда было продано более 200 таких автобусов. Несмотря на успешные продажи, в конце 50-х годов поставки приостановились из-за высокого спроса в Европе и ограниченности производственных мощностей. Немецкие «орлы» вернулись в Штаты лишь в 1985 году в виде моделей S 215 HDH и S 217 HDH Intercontinental. Эти роскошные трехместовые лайнеры строились в расчете на специфические требования рынка США, где в чести всегда были сверхкомфорт и долговечность. Итогом стали продажи около 800 этих машин.

■ Ярославскому шинному заводу – 70 лет



Постановление о строительстве в Ярославле резиноасбестового комбината (ЯРАК) было принято еще в 1928 году. И 6 ноября 1932 года состоялся пуск нового завода, который по мощности стал первым в СССР и Европе. Впоследствии завод еще не раз становился первенцем в своих разработках. Так, в 1933 году на заводе впервые в мировой практике началось освоение производства синтетического каучука. В 1946 году было создано бюро конструирования авиационных шин, и с этого момента ЯШЗ является единственным предприятием в стране, которое разрабатывает и внедряет в производство новые шины для всех типов авиатехники. В 1990-е годы на ОАО «ЯШЗ» впервые в отечественной промышленности освоено серийное производство сверхпрочных, целиком металлокордных шин (ЦМК) на импортном оборудовании фирм Krupp и Mitsubishi. В 1999 году завод первый в отрасли сертифицировал систему качества по требованиям международных стандартов ГОСТ Р ИСО 9001-96, Немецкого совета по аккредитации ISO 9001 и «Оборонсертификации». В 2000 году продукция ОАО «ЯШЗ» стала выходить под новой торговой маркой «Медведь».



■ В России стало возможно заказывать грузовики Iveco Euro Trakker с мотором Cursor 13

Этот 13-литровый шестицилиндровый дизель с насос-форсунками оснащен фирменной разработкой Iveco – турбиной с изменяемой геометрией – и развивает мощность 380 или 440 л.с. В российский пакет опций для грузовиков Euro Trakker Cursor 13 входят: подогрев топливных фильтров и бака, решетки на фары, вертикальный глушитель, воздушный фильтр с двойным фильтрующим элементом, а также автономный отопитель кабины и двигателя. Цена машины – от 82 000 евро в зависимости от комплектации.

■ Гоночный КамАЗ скоро станет серийным!

На «КамАЗе» началось изготовление первых автомобилей новой марки с условным технологическим индексом КамАЗ-4911. Эта полноприводная серийная модель универсального применения примечательна тем, что ее спортивным аналогом является знаменитый «дакаровский» супервнедорожник КамАЗ-49256, который в начале 2002 года впервые участвовал в африканском марафоне и сразу же занял место на высшей ступени подиума победителей! В течение ноября – декабря будут изготовлены и реализованы первые 15 автомобилей. Именно столько серийных грузовиков должно быть выпущено для так называемой омологации спортивных внедорожников КамАЗ-49256. В соответствии с техническим регламентом Международной федерации автомобильного спорта (FIA), омологация является обязательным условием для допуска к соревнованиям на Кубок мира по внедорожным ралли-рейдам, где должны участвовать только серийные автомобили. Данное требование FIA вступает в силу с января следующего года.

– Иными словами, – сказал руководитель команды автогонщиков «КамАЗ-мастер» и советник гендиректора ОАО «КамАЗ» Семен Якубов, – машины, которые будут защищать честь «КамАЗа» и страны в первые же дни нового года на ралли «Париж – Дакар-2003», по конструктивным особенностям, техническим характеристикам и основным эксплуатационным свойствам не будут иметь принципиальных отличий от их серийных собратьев – многофункциональных внедорожников КамАЗ-4911, производство которых начато сегодня. Семен Якубов также отметил, что КамАЗ-4911 может быть использован во многих родах войск Вооруженных Сил, в подразделениях Министерства чрезвычайных ситуаций, на предприятиях нефтегазоразработки и вообще в любых, даже самых экстремальных условиях бездорожья. Пять автомобилей проданы еще до официального начала их изготовления, причем по гораздо более высоким ценам, нежели другие серийные машины. На остальные десять автомобилей тоже поступили заказы. Также отмечалось, что в будущем на базе данного специализированного серийного автомобиля будет создано целое семейство новых внедорожников и со временем гоночный КамАЗ станет обычной серийной моделью.

Кроме того, «КамАЗ» одновременно начинает осваивать ускоренный метод разработки новых грузовиков, когда весь производственный цикл от начала проектирования нового автомобиля на основе базовых моделей и до введения его в серию (обычно это несколько лет) занимал бы не более полутора. В настоящее время отрабатывается взаимодействие заводов при экстренном изготовлении коммерческих грузовиков по срочным заказам потребителей. Создание документации и весь комплекс работ по подготовке производства идут параллельно.



■ На «ГАЗе» завершается подготовка к производству модернизированных автомобилей «ГАЗель» и «Соболь»

В настоящее время для производства оригинальных деталей нового оперения, новой панели приборов и интерьера кабины изготовлена необходимая технологическая оснастка и проведена контрольная сборка «черного» кузова. Проект в основном обеспечен оборудованием отечественного производства и собственного станкостроения. По импорту в Германию закуплены 8 промышленных роботов фирмы «Кукка» для оснащения модернизированной линии сборки-сварки основания кабины, установка для приварки крепежных деталей фирмы «Тюкер», установка для вибрационной сварки панели приборов фирмы «Брансон».

В течение декабря будет изготовлена установочная партия «черных» кузовов и собраны товарные автомобили «Соболь». Для обеспечения безостановочного перехода на выпуск новых автомобилей модернизацию автоматических линий для сборки-сварки кузовов автомобилей «ГАЗель» намечено закончить в новогодние выходные дни. Серийный выпуск рестайлинговых грузовых автомобилей планируется начать в январе 2003 года.

Кроме этого, в производстве грузовых автомобилей ОАО «ГАЗ» также заканчивается монтаж линии по доводке окрашенных кузовов. Эта линия представляет собой комплекс оборудования для таких технологических операций, как шлифовка, подкраска, сушка и полировка цельнометаллических кузовов автомобилей семейств «ГАЗель» и «Соболь». Каждая операция имеет системы вентиляции приточного воздуха и вытяжки из зон запыленной среды, кондиционирования и пожаротушения. Ввод линии по доводке окрашенных кузовов позволит значительно улучшить качество и потребительские свойства автомобилей семейств «ГАЗель» и «Соболь».



1 октября этого года многие небольшие магазины и палатки, расположенные в центре Москвы, с утра не дождались завоза очередных партий товара. Магазины, а соответственно и многие граждане, проживающие в центре, остались без свежего хлеба, молока, детишк остались без йогуртов и разных других, крайне необходимых в каждодневной жизни вещей.

Дело все в том, что к 1 октября на всех въездах на Садовое кольцо Москвы были размещены «кирпичи», запрещающие движение автомобилей, грузоподъемностью свыше 1 тонны с 7 до 22 часов. Понятно, что все «газели», «бычки» и остальные «маленькие»



Алексей Кочетов

СТАРАЯ ПЕСНЯ о пропусках

грузовики сразу попали в разряд «невъездных». Чтобы въехать в центр в дневное время, все грузовики должны иметь на борту специальный пропуск с цифрой 0. Поэтому с утра 1 октября гаишники, радостно потирая руки, расположились под «кирпичами»,



тормозили и разворачивали «газели», которые везли для нас тот самый хлеб, молоко, йогурты, и другие необходимые нам вещи и продукты.

Что же произошло в столице нашей Родины, почему так получилось, что в один день половина центра города осталась без самых необходимых вещей и продуктов?

Чтобы это понять, надо обратиться к истории тяжелой жизни грузовиков в нашем городе. В декабре 1993 года Правительство Москвы издает Постановление № 1177 об «Ограничении движения автотранспорта в центральной части города в дневное время». Этим постановлением запрещался въезд в центр города, ограниченный пределами Садового кольца, грузового транспорта грузоподъемностью свыше 1 тонны в период с 8 до 19 часов. Однако по неизвестной причине, несмотря на то что данное постановление вступило в силу с 1 января 1994 года, фактически оно не применялось. Примерно в 1997 году о постановлении вспомнили и в ГАИ Москвы стали выдавать пропуска. Точнее, не выдавать, а продавать. Пропуск на год стоил порядка 800 долларов США, пропуск на один день стоил порядка 250 долларов. Однако ни «газели», ни «бычки» по неизвестной причине и вопреки Постановлению № 1177 в пропусках не нуждались. Т.е. они свободно, в любое время въезжали в центр города без всяких ограничений. Под раздачу в первую очередь попали большие грузовики. Почему так произошло, мне, например, достоверно не известно. У меня есть два предположения. Во-первых, зная любовь Правительства Москвы к заводу «ЗиЛ», можно предположить, что таким образом московские власти решили стимулировать продажу ЗиЛов хотя бы в Москве. Второе предположение, что на то время ГАИ Москвы просто не в состоянии было более-менее в цивилизованном по-

рядке (хотя слово цивилизованно здесь по-моему, неуместно) обеспечить все грузовики в Москве пропусками на Садовое кольцо.

Однако случился 1998 год, Правительством Москвы были введены пропуска для грузовиков грузоподъемностью свыше 7 тонн в пределы МОЖД. К 1999 году были разработаны и введены в действие стандартные бланки для пропусков, дающих право въезда в МОЖД и Садовое кольцо, которые стали отличаться только цифрой на лицевой стороне. Контрольно-разрешительный отдел ГИБДД, занимающийся выдачей пропусков, был укомплектован сотрудниками, неплохой оргтехникой и соответствующим программным обеспечением, все это упростило процесс рассмотрения заявок и выдачи пропусков сотрудниками ГИБДД.

В 2000 году была отменена оплата за пропуска в МОЖД, весной 2002 года оплата за пропуска в Садовое кольцо. Все пропуска в Москву стали бесплатными. Но как было сказано выше, все эти пропуска никак не касались ни «газелей», ни «бычков». С февраля 2002 года для «газелей» и «бычков» даже отменили лицензии. Короче, получилась для них «лафта сплошная». И тут, по всей видимости, Правительство Москвы решило, что хватит.

6 августа 2001 года наш многоуважаемый мэр Москвы, Ю.М. Лужков (если помните, это тот самый, за которого подавляющее большинство москвичей голосовало в декабре 1999 года) подписал новое Постановление Правительства Москвы № 604-ПП под названием «Об изменении режима движения грузового автотранспорта с целью повышения пропускной способности улично-дорожной сети».

В вышеуказанном постановлении сказано, что в последние го-

Что же произошло в столице нашей Родины, почему так получилось, что в один день половина центра города осталась без самых необходимых вещей и продуктов?



**Те, кто
возит в
аптеки,
больни-
цы, род-
дома
«меди-
цину» и
продук-
ты, кто
возит
для нас
хлеб,
молоко,
детское
питание,
свежую
рыбу, а
также
все, кто
возит
наши
личные
вещи
при пе-
реездах
на дачу
и обрат-
но, мо-
жет бре-
сти за-
нимать
очередь
в ГИБДД
за про-
пуском.**

ды власти нашего города добились значительных успехов в совершенствовании условий движения транспорта и пешеходов. Кроме того, введенный в строй участок третьего транспортного кольца и развитие автоматизированной системы управления движения «Старт» позволили Правительству Москвы на новом качественном уровне подходить к решению проблем организации дорожного движения и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города. Какие замечательные у нас власти. И третье кольцо почти построили, и какуюто там автоматизированную систему «Старт» ввели в действие. Понятное дело, что все это власти делали для нас и за все это они платили не из своего кармана, а из нашего. Тем более непонятен мне, как гражданину РФ и москвичу, вывод, сделанный из всего этого московскими властями, потрясающий своей бесцеремонностью и нелогичностью. А именно, запретить с 1 октября по 31 марта с 7 до 22 часов, а с 1 апреля по 30 сентября с 7 до 20 часов, кроме воскресных и праздничных дней, въезд и передвижение грузового транспорта грузоподъемностью выше 1 тонны в центр города, ограниченный Садовым кольцом.

В первую очередь, это нововведение коснулось именно «газелей», «бычков» и аналогичных грузовиков, ведь большие машины к пропускам давно уже привыкли.

Итак, по Постановлению № 1177, которое действовало до октября сего года, был запрещен въезд грузового транспорта в пределы Садового кольца с 8 до 19 часов. По новому постановлению запрещен въезд и передвижение с 7 до 22 часов (зимнее время) и 7 до 20 часов (летнее время).

Т.е. раньше, например, заехав на Садовое кольцо на грузовике

без пропуска в 7.55 утра, можно было передвигаться по центру и в любое время выезжать из него без всяких претензий со стороны гаишников. По новому же постановлению, если ты заехал на Садовое без пропуска, например, 6.30 утра, то как только на часах пропикало 7 часов, глухи мотор и кури до 22.00.

Кроме того, довольно часто имели место следующие ситуации. Крупные грузополучатели, не имеющие свой автотранспорт, но получающие грузы из регионов, получали на свою фирму т.н. обезличенные пропуска (т.е. пропуск выдавался не на машину, а на фирму и был действителен для любой машины, имеющей на борту транспортные накладные этой фирмы). А потом, когда машины с грузом приходили в Москву, на Садовом их встречал экспедитор, по обезличенному пропуску проводил внутрь Садового и рысью мчался на другой конец Садового встречать новую партию грузовиков.

Теперь такой номер не проходит. Встретил машину, пропуск ему в зубы, и пока он пределы Садового не покинет, пропуск у него на стекле болтаться должен. А остальные машины за Садовым стоят ждут.

Поехали дальше.

Раньше действие пропускного режима не распространялось на перевозки некоторых видов грузов.

Во-первых, пропуска не нужны были на грузовики, которые перевозят хлеб, молоко, детское питание, скоропортящиеся овощи и фрукты, живую рыбу, стеклотару, а также грузовики, которые доставляют продукты и медикаменты в больницы, школы, родильные дома, аптеки. Теперь им нужны пропуска.

Во-вторых, пропуска не нужны были на спецтехнику, вывозящую

пищевые отходы, снег, мусор, а также доставляющую раствор, бетон и асфальт на строительные объекты.

В-третьих, пропуска не нужны были на грузовики, перевозящие личные вещи граждан.

Про грузовики, принадлежащие иностранным представительствам, оперативным аварийным и т.д. службам, говорить даже не стоит, им вообще никакие пропуска никогда не нужны.

По новому постановлению пропуска не нужны:

- для все тех же оперативных и т.д. машин, имеющих соответствующие опознавательные знаки и цветографическую маркировку;
- для грузовиков, осуществляющих международные перевозки, в случае если адрес доставки в перевозочных документах находится в пределах Садового;
- для спецтехники городских служб, задействованных на уборке города;
- для грузовиков, сопровождаемых патрульными автомашинами ГИБДД.

Так что те, кто возит в аптеки, больницы, роддома «медицинскую» и продукты, кто возит для нас хлеб, молоко, детское питание, свежую рыбу, а также все, кто возит наши личные вещи при переездах на дачу и обратно, могут брести занимать очередь в ГИБДД за пропуском. Правительство Москвы в данном случае мне напоминает Шарикова из романа Булгакова «Собачье сердце» с его незабвенным: «В очередь, сукины дети, в очередь!». Но какой с Шарикова спрос, он был простой дворнягой, волей профессора Преображенского превратившейся в человека. Плохо кончил Шариков. Вернули его в последствии за все его безобразия к первоначальному облику.

Кстати, в новом постановлении по неизвестной причине из



«льготной» категории исчезли грузовики, принадлежащие иностранным представительствам. Вот убей меня, но я ни за что не поверю, что грузопассажирские «форды» или «мерседесы», принадлежащие, например, посольству Великобритании, будут ездить по Москве с пропусками.

Ну да Бог с ними, с иностранцами, это мы в своей стране люди второго сорта и мы будем в очередях за пропусками стоять, а не они.

Ранее пропуска выдавались по письменной заявке и при представлении документов, обосновывающих необходимость перевозок в центр города.

Теперь, кроме этого, ГИБДД имеет право затребовать у перевозчика дополнительные документы, а именно:

- подтверждение наличияплощадок для стоянки под разгрузку/погрузку вне проезжей части;
- характеристики тягово-цепных устройств подвижного состава;
- минимальный радиус поворота т/с с грузом;
- количество осей, колес и схему их расположения;
- распределение нагрузок по осям;
- общий фактический вес;
- габариты;
- скорость движения.

Слов нет. На что фантазии хватило, то и написали. Могли бы вписать туда и справки о своевременной оплате налогов, предоставить информацию о судимостях, о проживании родственников на оккупированных в период с 1941 по 1945 год территориях, о гражданстве, вероисповедании и родственниках за границей. А почему бы и нет? Мы должны знать, кто в центр нашего города на грузовиках въезжает.

В старом постановлении в принципе отсутствовали основа-

ния для отказа в выдаче пропуска. Предоставил необходимые документы, получи пропуск. В новом же постановлении предусмотрен отказ в выдаче пропуска за нарушение Правил Дорожного Движения и правил использования пропуска.

Не знаю, как это будет работать, но сразу представляю себе ситуацию, когда я, нарушив ПДД на своей «Газели», отказался дать взятку гаишнику. Он, разозлившись на меня, отправляет рапорт и/или копию протокола в Контрольно-разрешительный отдел ГИБДД (который занимается выдачей пропусков), и больше пропуска мне не видать как своих ушей. Кроме того, если я нарушил ПДД, ко мне применяются меры административной ответственности (штраф, предупреждение, лишение прав), однако постановлением Лужкова предусмотрена дополнительная ответственность в виде отказа в выдаче пропуска и фактически ограничение моего права на использование личного транспорта в пределах центральной части города Москвы.

Если ты стал счастливым обладателем пропуска, будь добр, не забудь, что тебе запрещены:

- стоянка т/с вне обозначенных стоянок;
- отстой на проезжей части и в дворовых территориях в ожидании погрузки/разгрузки (а если просто так, то что, можно?);
- невыполнение дополнительных требований, указанных в пропуске.

Контролирует использование пропусков у нас, как всегда, ГАИ. Лужков вопреки всем мыслимым и немыслимым законам и Правилам Дорожного Движения расширил их компетенцию и дал им право:

- проверять у водителя или лиц, сопровождающих грузы, оформ-

ленных в установленном порядке пропусков;

- проверять соответствие маршрутов и сроков перевозки;
- предотвращать необоснованное движение в зоне пропускного режима;
- изымать просроченные, недействительные, подделанные или использованные с нарушением пропуска.

Я почему-то уверен, что принятие Постановления № 604 пролоббировано органами московского ГИБДД. Данное постановление никоим образом не поможет разгрузить центр и уменьшить количество пробок в городе. От данного постановления будут страдать только граждане.

Единственная категория людей, кому станет жить лучше, это те, кто будет с полосатыми палочками стоять под «кирпичами», и тем, кто будет решать, выдавать пропуска перевозчику или не выдавать.

В настоящее время, чтобы неходить в ГАИ с бумагами, можно просто купить пропуск за 2500 – 4500 рублей. Чем большему количеству перевозчиков откажут в бесплатной выдаче пропусков в ГИБДД, тем больше их будет продано на черном рынке.

Закончу я на оптимистичной ноте. Когда вы будете читать эту статью, в Прокуратуре Москвы уже будет рассматриваться жалоба на Постановление Лужкова № 604. Многие из вас, наверно, подумают, что это все ерунда и ничего не получится, но, учитывая наш опыт борьбы с различными пропусками в нашей стране, а также принимая во внимание, что ЗАКОН на нашей стороне, ставлю бутылку коньяка на то, что к февралю 2003 года пропуска на Садовое кольцо Москвы будут отменены. Пари принимаю по электронной почте mrvp@mail.ru.

**Я почечу-
му-то уверен,
что при-
ятие Поста-
новле-
ния № 604
пролоб-
бирова-
но орга-
нами
москов-
ского
ГИБДД.
Данное
поста-
новле-
ние ни-
коим об-
разом не
поможет
разгру-
зить
центр и
умень-
шить ко-
личество
пробок в
городе.**

САНПАСПОРТА

Журнал «АВТОТРАК» неоднократно публиковал статьи, посвященные проблемам перевозок продуктов питания. Очень хочется одной статьей внести окончательную ясность и предельно четко связать три понятия – конкретное транспортное средство, конкретный перевозимый им продукт питания и санитарный паспорт на это конкретное транспортное средство. В решении этого вопроса кровно заинтересованы все, кто потребляет эти самые продукты питания. Думаю, некоторая доля логики в моих рассуждениях присутствует.

Давайте разбираться вместе.

Что такое транспортное средство?

Обратимся к Правилам Дорожного Движения. П. 1.2 ПДД определяет: «Транспортное средство – устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем». Все предельно ясно.

Все грузовые транспортные средства делятся на две группы. Первая группа – это грузовые транспортные средства общего назначения. Вторая – специаль-

но предназначенные и специально оборудованные грузовые транспортные средства.

Что такое специально предназначенные грузовые транспортные средства?

Это транспортные средства, специально разработанные и изготовленные для перевозки определенного вида грузов.

Что такое специально оборудованные грузовые транспортные средства?

Это шасси стандартного грузового транспортного средства,

на которое установлено дополнительное оборудование, предназначенное для перевозки определенного вида грузов.

П. 4 ст. 19 Федерального закона от 02 января 2000 г. № 29-ФЗ гласит: «Для перевозок пищевых продуктов должны использоваться специально предназначенные или специально оборудованные для таких целей транспортные средства, имеющие оформленные в установленном порядке санитарные паспорта».

Что такое транспортные средства, специально предназначенные для перевозок продуктов питания?

Это транспортные средства, специально разработанные и изготовленные для этих целей. Это всевозможные емкости для перевозки жидкых и сыпучих продуктов питания, рефрижераторы, холодильные установки которых позволяют обеспечить и поддерживать необходимый температурный режим. Это всевозможные «термосы», конструкция которых позволяет сохранять температу-

ру груза, близкую к начальной, в течение длительного промежутка времени. Все части такого транспортного средства, имеющие непосредственный контакт с продуктами питания во время транспортировки, погрузки и выгрузки, должны быть выполнены изготавителем из пищевого материала. На стадии разработки марки этих материалов согласовываются с санитарными службами. Эти транспортные средства в обязательном порядке сертифицируются. В сертификате указывается, какие продукты питания можно перевозить данным транспортным средством. Неуказанные в сертификате продукты питания в этом транспортном средстве перевозить запрещено.

Что такое транспортные средства, специально оборудованные для перевозок продуктов питания?

Это стандартное шасси транспортного средства, на которое установлено дополнительное оборудование, специально разработанное и изготовленное для перевозки продуктов питания. Все части такого дополнительного оборудования, имеющие непосредственный контакт с продуктами питания во время транспортировки, погрузки и выгрузки, должны быть выполнены изготавителем из пищевого материала. В этом случае сертифицируется дополнительное оборудование.

Эти и ТОЛЬКО эти транспортные средства, отвечающие санитарным требованиям, вправе иметь санитарные паспорта. Другим грузовым транспортным средствам санитарные паспорта не положены. Их конструкция не отвечает санитарным требованиям.

Со специально предназначеными и специально оборудованными грузовыми транспортными средствами вроде разобрались. Если такое транспортное средство не предназначено для перевозки

продуктов питания, значит, перевозить продукты питания запрещено. Все вроде просто и логично. Не повезет законопослушный коммерсант вино в бензовозе.

Как же быть с грузовыми транспортными средствами общего назначения. В их конструкцию не заложены санитарные требования. Можно ли возить в фурах и морских контейнерах продукты питания? Можно ли возить продукты питания в рефах и термо-сах, изготовленных из непищевого материала? Напрашивается вывод. Если продукт питания имеет непосредственный контакт с деталями транспортного средства общего назначения, перевозить его в этом транспортном средстве запрещено. Однако в чем и как перевозить такие продукты питания, как картошка, зерно, и прочие дары полей? Как быть с фасованными и упакованными продуктами питания?

Каждый производитель в соответствии с санитарными нормами предъявляет к погрузке, транспортировке и хранению продуктов питания определенные требования. Фасуя и упаковывая свою продукцию, производитель существенно ограничивает круг этих требований. В этом случае не транспортное средство, а внутренняя упаковка имеет непосредственный контакт с продуктом питания и именно она должна отвечать санитарным требованиям. Требования предъявляемые к погрузке, транспортировке и хранению конкретного продукта питания производитель наносит на наружную упаковку в виде условных знаков. Это схематическое изображение зонтика, солнышка, снежинки, термометра и т. д. Выполнение этих требований является обязательным и, на мой взгляд, достаточным для грузоперевозчика. Ни разу я не видел на наружной упаковке детского пи-

тания изображение санитарного паспорта или санитарной книжки.

Все-таки можно или нельзя перевозить фасованные продукты питания на грузовых транспортных средствах общего назначения, в конструкцию которых не заложены санитарные требования? Должны ли и вправе ли иметь санитарные паспорта грузовые транспортные средства общего назначения, которые по своим конструктивным особенностям не отвечают санитарным требованиям?

На эти вопросы может дать исчерпывающий ответ только специалист. Я адресую эти вопросы непосредственно Главному врачу Центра государственного санитарно-эпидемиологического надзора в Москве Н.Н. Филатову. Уважаемый Николай Николаевич, ответьте, пожалуйста. Грузоперевозчики ждут.

Вопросы, связанные с перевозкой продуктов питания автомобильным транспортом, волнуют общество. В Москве существуют и активно работают региональная общественная организация «Экология» и экологическое общественное движение «За чистый транспорт».

Работают они в содружестве и под руководством ГУН «Промышленная дезинфекция» и НП «Содействие в защите прав граждан в процессе изготовления, реализации продукции, работ и услуг» (НП «СГРиУ»). Чем занимается ГУП «Промышленная дезинфекция», я не выяснял. О прошлой незаконной деятельности НП «Содействие в защите прав граждан в процессе изготовления, реализации продукции, работ и услуг» (НП «СГРиУ») «АВТОТРАК» писал в №№ 5 и 6 за 2001 год. Коротко напомню суть деятельности НП «СГРиУ».

Руководство НП «СГРиУ» заключило соглашение о сотрудни-

Все-таки можно или нельзя перевозить фасованные продукты питания на грузовых транспортных средствах общего назначения, в конструкцию которых не заложены санитарные требования?



Если водитель отказался предъявлять документы - клиента к ответу. Всех нарушителей немедленно в правоохранительные органы. Нет у водителя медицинской книжки - террорист.

честве с Центром государственного санитарно-эпидемиологического надзора в Москве. Некоторые сотрудники НП «СГРиУ» имели удостоверения общественных транспортных инспекторов, выданные Московским отделением Российской транспортной инспекции. Вооружившись этими документами, сотрудники НП «СГРиУ» занимались проверкой санитарных паспортов и личных медицинских книжек у водителей на территории Москвы. Санитарные паспорта и личные медицинские книжки у водителей изымались, составлялся «акт» на официальном бланке. Грузоперевозчик вызывался для «беседы» в офис НП «СГРиУ». В офисе грузоперевозчика всячески запугивали и призывали к заключению договора на санобработку с ООО «Ютикон». Эти действия НП «СГРиУ» носили явно незаконный характер. Наш профсоюз направил ряд жалоб. «АВТОПРАК» опубликовал статью в № 5 за 2001 год. В результате НП «СГРиУ» прекратил свою незаконную деятельность и пропал. Подробнее о результатах наших действий советую прочитать в статье «К вопросу о санпаспортах» в № 6 за 2001 год.

В июне и июле 2002 года в профсоюз стали обращаться грузоперевозчики с жалобами на действия некой Региональной общественной организации, которая на территории Москвы занимается проверкой санпаспортов и медицинских книжек.

В распоряжении профсоюза появился акт № 954/4 от 23.08.02. Давайте вместе изучим этот документ. Грозная, однако, бумага. В заглавии указывается: «Данный акт через 2 суток с момента оформления направляется в ЦГСЭН в г. Москве, Управление по предупреждению правонарушений в области охраны ок-

ружающей среды и Департамент природопользования и охраны окружающей среды». В акте приведены 3 статьи 2 федеральных законов и приказ Минздрава РФ, которые якобы и нарушил грузоперевозчик. Указано, что ответственность за эти правонарушения предусмотрена одной статьей федерального закона и 3 статьями Кодекса РФ об административных правонарушениях. Уже страшно. На обратной стороне размещена «Информация для руководителей». Настала очередь пугаться руководству. Прочитал руководитель и понял – РОО «Экология» самая правильная. Все у нее есть, закон на ее стороне. Каждый факт нарушения сразу в компьютер, а там ЦГСЭН и ГУВД Москвы. И это только начало большой работы. Если водитель отказался предъявлять документы – клиента к ответу. Всех нарушителей немедленно в правоохранительные органы. Нет у водителя медицинской книжки – террорист. В Москве организацией работ по дезинфекции транспорта занимаются только ДГУП «Промышленная дезинфекция» и НП «Содействие в защите прав граждан в процессе изготовления, реализации продукции, работ и услуг». К акту и «Информации для руководителя» прилагается «Информационный бюллетень». Его читать совсем страшно. Серьезная контора, РОО «Экология». Все ее поддерживают. У них не забалуешься. Вот только как расценивать фразу в конце акта: «Общественному инспектору добровольно передан санитарный паспорт (медицинская книжка)? Чью спину и то что ниже спины прикрыли опытные юристы РОО «Экология»? Одной этой фразы достаточно, чтобы понять: «развели» водителя Рахмадулина Р.Р.

Если судить по номеру акта, «развели» не его одного.

Вместе с ПБЮЛ Бакулиной Валентиной Константиновной 27 августа приехали мы по указанному в акте адресу. Беседовал с нами лично генеральный директор НП «Содействие в защите прав граждан в процессе изготовления, реализации продукции, работ и услуг» СТАНКЕВИЧ Сергей Владимирович. На его рабочем столе лежала ксерокопия статьи «САНПАСПОРТА», помещенная в «АВТОПРАКЕ» № 5 за 2001 г. Изучал, наверное. Запугивать Валентину Константиновну он начал сразу. Рассказывал про летальный исход, который непременно наступит после употребления пива, перевезенного водителем Рахмадулиным Р.Р. на МАЗ-53336 без договора на дезобработку и мойку. Уважаемый Сергей Владимирович! Не возят на МАЗ-53336 грузы вообще. Пиво было совсем в другом транспортном средстве, которое за этот МАЗ было прицеплено. Надоело мне слушать страхи в его исполнении. Вручил я Сергею Владимировичу свою визитку, представился и потребовал вернуть документы господину Валентине Константиновне. Не скажу, что он обрадовался мне сильно, но занервничал явно. Вернул он Валентине Константиновне изъятые у водителя санпаспорт и медицинскую книжку. К нашей дальнейшей беседе подключился гендиректор РОО «Экология ДДД» к.т.н. Михин Н.И. Разговор у нас не задался сразу. Я прошу предоставить мне договора на дезобработку, а они мне – приходи завтра. Я прошу предоставить расценки, а они пугать начали налоговой проверкой, которую они устроят профсоюзу. Я заявил, что хочу здесь и немедленно заключить с ними договор на санобработку и оформить

санпаспорта на 5 грузовых машин. Двум генеральным стала ясна и понятна цель моего визита. Решили они съехать с этой темы на тормозах. Проводили они меня в соседний кабинет к даме. Дама записала в амбарную книгу 5 марок и номеров седельных тягачей и полное название профсоюза. Она объяснила мне, что стоит один санпаспорт 650 рублей и надо будет заплатить за санобработку на полгода вперед около 7000 рублей за каждую машину. Машины гнать никуда не надо. Готовы санпаспорта будут через 10 дней. Сейчас мне выдадут временные удостоверения. Разъяснив все это, дама стала ждать, когда я полезу в карман за деньгами. Я попросил выставить профсоюзу счет – фактуру за услуги. Дама заявила, что

работают они только за наличный расчет. Совсем неплохо: 8000 рублей с одной машины черным налогом за филькину грамоту. Почему «филькину»? Поясняю. В этой конторе любому обратившемуся за 8000 рублей заочно выдадут санпаспорт с печатями ЦГСЭН, голограммами и отметками о санобработке на любой автомобиль. Даже если этот автомобиль специально предназначен для перевозки бытовых и прочих отходов. Возите на здоровье. Кушайте граждане. За ваши деньги – любой каприз.

Уважаемые ГРАЖДАНЕ! Уважаемые грузоперевозчики!

Проверять любые документы, составлять акты и протоколы могут только уполномоченные на то представители ГОСУДАРСТВЕННЫХ органов. С любыми другими

лицами, кем бы они ни представлялись, поступайте так же, как с цыганками на заправке. Это одного поля ягоды.

С уважением,

председатель Центрального совета Межрегионального профессионального союза водителей-профессионалов

Александр Котов.

Тел.: 746-0511

P.S. Эта статья, копии актов и сопроводительные письма будут направлены в Прокуратуру Москвы, ГУВД Москвы, ЦГСЭН в Москве, Департамент природопользования и охраны окружающей среды. Пусть компетентные органы по закону оценят деятельность этих «борцов» за экологию и «за чистый транспорт».

Продолжение следует.

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ВОДИТЕЛЕЙ-ПРОФЕССИОНАЛОВ

105118 Москва, Измайловское шоссе, 6-104

тел. 746-05-11, E-mail: profsouz@mail.ru

Уважаемые господа!

Межрегиональный профессиональный союз водителей-профессионалов переехал по адресу: Москва, 1-й Дорожный проезд, дом 7 (м «Южная»), в здание Московского научно-исследовательского радиотехнического института (МНИРТИ), офис 1-201, местный тел. 3-55.

По адресу: ул. Б. Галушкина 14-2-21 и по телефону 283-0854 представительства нашего профсоюза нет.

Время приема в офисе по будням с 12.00 до 20.00.

Телефон профсоюза 746-0511 мобильный, безлимитный, поэтому звонить в профсоюз вы можете практически в любое удобное для вас время.

Всегда рады встретить вас и оказать вам помощь в новом офисе.

Председатель
ЦС профсоюза

Александр Котов.

ПРОПУСКА

С 1 октября 2002 года Постановлением Правительства Москвы №604-ПП от 06.08.02 «Об изменении режима движения грузового автотранспорта в целях повышения пропускной способности улично-дорожной сети» запрещены въезд и передвижение грузовых автомобилей грузоподъемностью свыше 1 т в пределах Садового кольца с 7 до 22 ч (в период с 1 октября по 31 марта) и с 7 до 20 ч (с 1 апреля по 30 сентября) кроме воскресных и праздничных дней. Въезд и передвижение грузовиков в период ограничения движения возможны только при наличии специального пропуска.

Пропуска делятся на постоянные (срок действия не более года) и разовые (срок действия в течение одних суток).

Пропуска выдаются в контрольно-разрешительном отделе УГИБДД Москвы, расположенным по адресу: Москва, Старо-Толмаческий переулок, д. 8.

Пропуска выдаются БЕСПЛАТНО и для частных предпринимателей и для юридических лиц. Срок рассмотрения заявки и выдачи пропуска 5 суток, разовые пропуска выдаются в день обращения.

График работы КРО УГИБДД: понедельник, вторник, среда с 9 до 13 ч прием документов, с 14 до 17.30 выдача пропусков, пятница с 9 до 13 ч прием документов, с 14 до 16.30 выдача пропусков. Четверг, суббота: рассмотрение заявок и выдача разовых пропусков с 9 до 13 ч.

Штраф за движение в зоне ограничения движения без пропуска не может превышать 100 рублей.

Кроме того, этим же постановлением запрещена с 7 до 10 ч и с 18 до 21 ч перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов на территории Москвы и МКАД.

Ознакомиться с текстом Постановления Правительства Москвы № 604-ПП можно по адресу:
<http://tradeunion.narod.ru/zakon/604pp.htm>

ЛИЦЕНЗИИ

Постановлением Правительства РФ №402 от 10.06.02 утверждено новое положение о лицензировании перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом.

В новом положении есть свои положительные и отрицательные моменты.

Начнем с плохого. Если раньше для получения лицензии документы, подтверждающие наличие соответствующей квалификационной подготовки по организации перевозок, представлялись юридическими лицами (предприниматели, не имевшие квалификационной подготовки, могли это сделать уже после получения лицензии), то теперь и предприниматель обязан иметь такую бумажку для получения лицензии. Кроме того, если предприниматель использует труд нанятых водителей, он должен представить в транспортную инспекцию документ о прохождении курсов по безопасности дорожного движения. И все это предоставляется теперь до получения лицензии, а не после.

Зато теперь для получения лицензии не нужно предоставлять договора на техническое обслуживание автомобиля и договора на стоянку.

Урегулирован вопрос о проведении инспекторских проверок. Теперь проверять предпринимателей и организации, занимающиеся перевозками грузов, транспортная инспекция может не чаще одного раза в 2 года.

Для получения лицензии необходимо представить в транспортную инспекцию следующие документы:

- а) заявление о предоставлении лицензии с указанием
- б) копию учредительных документов и свидетельства о государственной регистрации соискателя лицензии в качестве юридического лица либо копию свидетельства о государственной регистрации соискателя лицензии в качестве индивидуального предпринимателя;
- в) копию свидетельства о постановке соискателя лицензии на учет в налоговом органе;
- г) копии документов, подтверждающих соответствующую установленным требованиям и условиям квалификацию индивидуального предпринимателя или работников юридического лица;
- д) копии документов, подтверждающих прохождение соответствующей аттестации должностными лицами юридического лица, ответственными за обеспечение безопасности дорожного движения;
- е) сведения о заявленных для выполнения лицензионного вида деятельности транспортных средствах;
- ж) документ, подтверждающий уплату лицензионного сбора за рассмотрение лицензирующим органом заявления о предоставлении лицензии.

В случае если копии документов, указанных в подпунктах «б», «в» и «г», не заверены нотариусом, они представляются с предъявлением оригинала.

Требовать от соискателя предоставления иных документов запрещено.

Стоимость лицензионного сбора за рассмотрение заявления и выдачу лицензии составляет 300 и 1000 рублей соответственно.

Лицензированию не подлежат автомобили грузоподъемностью до 3,5 т исключительно, а также автомобили, осуществляющие перевозки грузов для собственных нужд юридического лица либо предпринимателя (т.н. ограниченные лицензии).

Кроме этого, исчезли как класс лицензии на перевозки опасных грузов. Они теперь осуществляются при наличии стандартной лицензии на грузоперевозки.

Бесплатные консультации по вопросам, связанным с получением пропусков и лицензий, а также по вопросам налогообложения частных предпринимателей вы можете получить по телефону (095) 283-0854 в Межрегиональном профессиональном союзе водителей по рабочим дням с 13 до 21 ч.

■ Перестроился «Урал» – выиграл покупатель

К серьезным переменам в управлении главного конструктора АЗ «Урал» привело введение новой организационной структуры. Новое подразделение – инженерно-технический центр (ИТЦ) – объединило конструкторов автозавода и работников экспериментального производства. Этот шаг можно назвать революционным, т.к. теперь в стенах одного управления будут решаться в совокупности задачи проектирования, сопроводительной документации, сертификации и испытаний автомобилей.

Целью нового подразделения, как и всей новой структуры, является повышение эффективности работы предприятия и увеличение объема продаж. Для достижения этой цели планируется движение в двух направлениях. Первый путь – это расширение номенклатуры выпускаемой продукции за счет создания новых автомобилей для передвижения по дорогам. Речь идет о целом модельном ряде (минимум 12 автомобилей) общей массой от 8 до 33 т. Второе направление касается совершенствования традиционной продукции завода – полноприводных автомобилей высокой проходимости. В связи с этим создано бюро анализа и прогнозирования, которое занимается обработкой потребительских запросов, поступающих от официального дилера торгового дома «Авто-Урал».

Еще одним новшеством стало создание рабочих групп по разработке перспективных автомобилей, в состав которых включены и технологии. По словам главного конструктора автозавода «Урал» Вячеслава Александровича Глухарева, это «один из способов собрать всех разработчиков в один мощный кулак и тем самым максимально ускорить постановку на конвейер новых моделей уральских автомобилей».



■ Предварительные итоги работы машиностроителей Миасса

■ Испытания «Уралов» на морозоустойчивость

Две модели автомобилей «Урал-43206» (4x4) и «Урал-5323» (8x8) подвергнутся жестким климатическим испытаниям в условиях Крайнего Севера.

Со дня на день миасские грузовики отправятся в якутский город Сусуман, где в течение сорока дней они намерены демонстрировать свою безотказность в работе при чрезвычайно низких температурах воздуха. Примечательно, что последние аналогичные испытания автомобилей «Урал» осуществлялись еще в то время, когда они оснащались двигателями камского производства. Как отметил руководитель делегации автомобильного завода «Урал» в Якутию Виктор Галдин, пришедшие им на смену ярославские силовые агрегаты до настоящего момента на морозостойкость в северных условиях не проверялись. Испытания в Сусумане призваны устранить этот пробел, а их наилучшим результатом станет подтверждение технических характеристик и условий эксплуатации автомобилей «Урал».

Доказывать, что работа при -55° С для миасских грузовиков является нормой, отправятся двухосный «Урал-43206» и четырехосный «Урал-5323». Они практически ничем не отличаются от своих собратьев, ежедневно сходящих с линии главного конвейера автозавода, однако в их конструкции реализованы и технические новшества. Так, «Урал-43206» имеет оригинальную резину и оснащен двигателем ЯМЗ-236НЕ2, отвечающим требованиям Евро-2. В конструкции четырехосного грузовика – принципиально новое пневмогидравлическое сцепление и частично пластиковый трубопровод.

Дополнительной нагрузкой для «Уралов» станет дорога, поскольку от Миасса до Сусумана им предстоит своим ходом преодолеть более девяти тысяч километров. Предполагается, что аналогичным маршрутом грузовики в двадцатых числах марта следующего года вернутся на родину.

Предварительные итоги работы автомобильного завода «Урал» в 2002 году были подведены к дню рождения завода, 61-ю годовщину которого предприятие отметило 30 октября.

По предварительным подсчетам специалистов, в 2002 году Уральский автозавод выпустит порядка 9118 автомобилей «Урал», объем реализации составит около 9738 автомобилей. Напомним, что в прошедшем году при производстве 10 010 автомобилей было продано 9988 автомобилей «Урал».

Объем производства и продаж на АЗ «Урал» без НДС в текущем году составит порядка 5 млрд. рублей, объем продаж – 5,5 млрд. рублей. Чистая прибыль предприятия – 20 млн. рублей, сумма социальных выплат в соответствии с коллективным договором – 7 млн. руб. Дотация на содержание социальной сферы градообразующего предприятия составит 32 млн. руб. Выплаты в бюджеты всех уровней и внебюджетные фонды за отчетный период 2002 года составят порядка 683 млн. рублей. В настоящее время на предприятии трудится 19 450 человек, фонд оплаты труда – более 850 млн. рублей в год.

■ Инвестиции в рынок продаж

В 4 раза по сравнению с 2002 годом увеличатся в 2003 году инвестиции в рынок развития продаж на автомобильном заводе «Урал».

В первую очередь речь идет о развитии товаропроводящей сети, которая включает в себя сервисное, гарантийное и постгарантийное обслуживание автомобилей. Напомним, что официальными дилерами являются торговый дом «АвтоУрал» и предприятие «УралАвтоСервис».

Кроме того, будут развиваться такие формы и технологии продаж, как лизинг, продажа в рассрочку, оформление продаж в кредит.

Данная стратегия нашла свое отражение в бизнес-плане предприятия, который будет защищен перед акционерами в декабре.

ДЕМОНСТРАЦИЯ СИЛЫ

ДТ-30ПЖ

Александр ТРОХАЧЕВ
Фото автора и Олега ВЕРШИНИНА

«Тигр», «Вепрь», «Драгун», «Улан», «Гусар»... Это не перечень блатных кличек представителей криминального мира, не прозвища животных столичного зоопарка и не привязка к историческому прошлому страны. Это лишь некоторые названия машин, показанных в конце августа на 4-й Московской международной выставке автомобилей двойного применения. Как и три предыдущих, она прошла в городе Бронницы, на базе 21-го Научно-исследовательского испытательного института Минобороны России.



Не Абу-Даби, но все-таки...

Статус выставки изначально был подчеркнут визитами представителей федерального и столичного правительства, приездом высших армейских чиновников, присутствием руководящего состава МЧС и шишек из других заинтересованных министерств и ведомств. Пожалуй, лишне говорить, что военные атташе ряда иностранных государств не пожалели времени, видеокассет и фотопленок для того, чтобы запечатлеть это действие «по долгу службы» и для себя лично. О высоком интересе к выставке со стороны простых граждан говорил тот

факт, что десятки тысяч россиян отложили в сторону все воскресные дела и отправились в Бронницы.

**Русские идут! Точнее – едут и...
плывут**

Выпуск опытного образца и серийное производство – не одно и то же, как не одно и то же – работа на склад и выполнение заказа. Как говорят одеситы, это две большие разницы или четыре маленькие. Но выставки для того и проводятся, чтобы предприятия показали товар лицом и обрели покупателей, будь то крупная государственная структура или мелкая частная фирма.

Из технических особенностей нужно отметить стартерный пуск двигателя и работу со сцеплением ЯМЗ-236К без коробки передач. В числе других нюансов – отсутствие подвески и применение арочных шин повышенной проходимости. В тяжелых дорожных условиях на каждую пару шин могут быть надеты легкосъемные гусеничные ленты.

Уникальные возможности по преодолению водных преград проде-

монстрировал в Бронницах другой представитель завода из Республики Башкортостан – двухзвенный гусеничный транспортер ДТ-30ПЖ. Этот уникальный вездеход в свое время произвел фурор, сопоставимый с восторгом специалистов от летающего танка Т-90С «Черный орел». Между тем в семействе «Ви-

тязей» насчитывается более дюжины модификаций этого уникального транспортного средства. Его основное гражданское назначение – перевозка и автономное проживание ремонтных и вахтовых бригад численностью до 8 человек. Комплекс обеспечивает освещение и обогрев, вентиляцию и кондициониро-



вание внутреннего объема жилого блока в соответствии с нормами жизнеобеспечения. При снаряженной массе 36 т транспортер обладает грузоподъемностью 12 т и является плавающим. Показательные заезды «Витязя» подтвердили его высокую маневренность и завидную проходимость. По словам заводчан, их машина незаменима в особо тяжких дорожно-климатических условиях Севера, Сибири и Дальнего Востока. Слово – за потребителем.

Ласковый и нежный зверь

Любопытную разработку представило на суд зрителей ООО «Баштерратехника» из Башкортостана. Двухзвенный гусеничный вездеход СВ-2П с названием «Ласка» был окрашен в сине-белые тона, подчеркивая тем самым отсутствие претензий на попадание в армейский строй. А сделали его бывшие работники ишимбайского завода ИЗМТ.

В отличие от «Витязей», комплектующихся двигателями мощностью 710 и 800 л.с., «Ласка» оснащается 175-сильным турбонаддувным дизелем ГАЗ-5621. Ее гидростатическая трансмиссия с электрогидравлическим управлением обеспечивает плавное наращивание скорости. Отсутствие рывков предотвращает срыв грунта и обеспечивает оптимальную загрузку двигателя. Конструкторы предусмотрели возможность использования первого звена в автономном режиме, причем в условиях ограниченной видимости и при преодолении опасных участков

можно осуществлять дистанционное управление машиной с выносного пульта. А подключение навигационного комплекса «Навигатор» позволяет в автоматическом режиме определять и регистрировать курсовой угол объекта, дальность до пункта назначения, координаты объекта.

Еще большее уважение «Ласка» вызывает после детального знакомства с ее техническими характеристиками. Оказывается, она способна переезжать ров шириной 2,2 м, вертикальную стенку высотой 1 м, преодолевать подъемы крутизной до 35 градусов. В пассажирском варианте СВ-2П перевозит 15 человек: 5 в первом звене, включая водителя, и 10 во втором. По спецзаказу на вездеход может устанавливаться технологическое оборудование массой до 2 т. Это могут быть геофизические приборы или экскаватор, манипулятор или сварочный аппарат – практически все, что угодно. Поперечины гусениц обладают съемными стальными грунтозацепами, вместо которых легко крепятся полиуретановые башмаки для езды по асфальту. Скорость движения «Ласки» – 10 км/ч на воде и 60 км/ч на суше. Запас хода по топливу – 600 км.

Нынче в моде – камуфляж

На фоне крупногабаритных экспонатов довольно скромно смотрелись легковые машины, окрашенные в модный нынче камуфляж. Но среди них нашлись образцы, заслуживающие отдельного упоминания. Например, УАЗ-29661 для монтажа

систем вооружения, перевозки личного состава, воинских грузов и буксировки прицепных систем. Использование 98-сильного дизельного двигателя ЗМЗ-5143 обеспечивает машине приличный запас хода по топливу – до 800 км.

У бронированного УАЗ-2966 пробег без дозаправки на 200 км меньше, зато у него есть гидроусилитель руля, передняя пружинная подвеска и П-образные мосты. Автомобиль предназначен для перевозки личного состава и грузов и может использоваться в качестве штабной или санитарной машины. Непонятно только, почему в качестве силового агрегата выбран карбюраторный двигатель УМЗ-4219.10 пртыю в 100 «лошадок». Неужто мощнее и экономичнее не нашлось? Скажем, на УАЗ-3159-01 используется 120-сильный бензиновый УМЗ-249 с вприском, обеспечивающий при том же резерве топлива автономность в 700 км. Под капотом УАЗ-3153 «Гусар» вообще японский мотор – бензиновый Toyota 5VZ-FE мощностью 205 «лошадок». Правда, запас хода с ним меньше – всего 500 км. Но ведь для армейской машины расход горючего – не самый важный показатель. А вот способность быстро преодолевать расстояния и возить максимум груза – совсем другое дело.

Когорут «узиков» дополнил безымянный экспонат с транзитными номерами. Четыре круглые фары вместо привычных двух, большое panoramicное стекло вместо традиционных «половинок» навели на

мысль о том, что это не совсем обычный внедорожник. И точно: он шире заводского ульяновского джипа на 40 см. Величина вроде не большая, но позволившая повысить устойчивость машины и разместить боковые сиденья сразу за передними креслами. Ба! Да у этого вездехода только две двери вместо четырех! Вот уж воистину любовь народа к «коэлику» неувядаема.

Тигриными тропами

Пожалуй, самый большой интерес посетителей выставки в Бронницах вызвала демонстрация возможностей полноприводных многоцелевых автомобилей «Тигр» с индексами ГАЗ-29751 и ГАЗ-29752. Информация о них появилась в Рунете полтора года назад, а всерьез о технике заговорили после показа на прошлогодней международной выставке вооружения в Абу-Даби. Машины созданы специальным конструкторским бюро, куда вошли не только представители Горьковского завода, но и его дочерней инженерной фирмы «ПКТ». По некоторым оценкам, проект потянул на десятки миллионов долларов. А «заказывало музыку» министерство обороны Объединенных Арабских Эмиратов.

«Тигр» создан не с чистого листа, а с использованием деталей армейского БТР-80. Так, главные передачи обоих мостов с межколесными самоблокирующимися кулачковыми дифференциалами, подвеска заимствованы у бронетранспортера (а к чему, собственно, изобретать велосипед?). В машине практически все



отечественное, за исключением американского турбодизеля Cummins мощностью 180 или 215 л.с., 6-ступенчатой механической коробки передач Praga и внедорожных шин Michelin размерности 335/80 R20. Впрочем, в качестве альтернативы предусмотрен 6-цилиндровый 197-сильный дизельный двигатель ГАЗ-562, выпускаемый по лицензии австрийской фирмы Steyr.

Независимо от комплектации, «Тигр» может одинаково успешно решать как сугубо гражданские задачи, так и быть незаменимым для достижения целей в военном ведомстве или иных силовых структурах. Этот «проходимец» предназначен для использования в различных климатических условиях. Высокая скорость движения по пересеченной местности ему обеспечивают независимая торсионная подвеска всех колес, дорожный просвет в 400 мм и система автоматического регулирования давления воздуха в шинах. «Тигр» способен преодолевать брод глубиной до 1,2 м, подъемы крутизной до 45 градусов и сохранять устойчивость при поперечном крене до 30 градусов. При количестве мест от двух до десяти и снаряженной массе в 5300 кг автомобиль, в зависимости от модификации, способен выжимать 125 – 140 км/ч. Достойные характеристики, не правда ли.

«Вепрь», да не тот

В отличие от 7-го Московского международного мотор-шоу, где под названием «Вепрь» демонстри-

ировалася ГАЗ-3901, под тем же наименованием в Бронницах было показано и многофункциональное экспедиционное спецшасси. Создало его санкт-петербургское СКБ «Кайман» при участии семи отечественных организаций. Если нижегородская модель разработана на базе ГАЗ-33081 «Садко» и оснащена 150-сильным дизелем ГАЗ-562, то питерская представляет собой оригинальную конструкцию с 260-сильным ярославским дизелем ЯМЗ-7403.

Первая машина предназначена для перевозки личного состава и буксировки транспортных прицепов, вторая – для поисковых действий в труднодоступных районах. Оба автомобиля с колесной формулой 4x4 способны перевозить до 1,5 т груза. На этом сходство заканчивается. Газовский «проходимец» обладает снаряженной массой чуть более 4 т, в то время как питерский – 5,5 т. «Вепрь» из Нижнего Новгорода способен преодолевать без дозаправки 1400 км, тогда как его тезка из Санкт-Петербурга – только 600 км. Зато сопоставление вездеходных качеств в пользу последнего: у него меньше колесная база и более короткие свесы кузова. Амбиции «поисковика» были наглядно подтверждены при преодолении специальной глубоководной ванны и во время быстрого прохождения остальных спецучастков подмосковного полигона. И хотя новинка позиционируется как транспортное средство для гражданских структур, окраска ее

кузова в хаки и показ наравне с армейской техникой говорят о готовности создателей поставлять «Вепрь» для Вооруженных Сил.

ГАЗ и «трансформеры для взрослых»

Пристальный интерес посетителей вызывали модификации многоцелевого автомобиля ГАЗ-39371 «Водник» и, в частности, ГАЗ-3937 «Драгун». Модульная конструкция сделала из него «трансформер для взрослых». В считанные минуты базовый автомобиль можно превратить из закрытого транспортного средства для перевозки личного состава в открытый десантный транспортер переднего края, штабную «персоналку» повышенной проходимости, санитарную машину для перевозки больных или раненых, а то и в мобильную зенитную установку для борьбы с низколетящими целями, например с вертолетами.

Словно магнитом притягивал к себе и «Гепард» – специальный автомобиль быстрого реагирования на базе автофургона ГАЗ-2752. Его основное назначение – срочный выезд на пожары в жилом и промышленном секторе, а также на дорожно-транспортные происшествия с пострадавшими. Боевой расчет из трех человек, включая водителя, оснащен средствами связи, пожарным, спасательным, другим оборудованием и инструментами, позволяющими решать целый спектр задач. Например, определять степень пожара, ликвидировать очаги воз-

горания собственными силами, при необходимости вызывать дополнительные средства пожаротушения, спасать пострадавших и оказывать им первую помощь на месте происшествия.

Монстры из Миасса

Несколько лет назад, еще в период первой чеченской кампании, представитель Уральского автозавода показал государственное письмо от министра обороны в адрес предприятия. В нем выражалась признательность за надежную технику, не раз спасавшую жизни российских военнослужащих. В 1996 году на выставке «Мир автомобиля-96» в Санкт-Петербурге миассцы крутили документальный ролик с испытаний отечественных грузовиков на подрыв на управляемом фугасе. По объективным данным выходило, что «Урал» надежнее: после подрыва противотанковой мины под одним из задних мостов автомобиль сохранял способность к самостоятельному движению, а при подрыве под передним водитель и пассажир в кабине (их роль выполняли манекены) получали наименьшие осколочные ранения. Так что было бы странно, если бы «УралАЗ» не продолжал тему производства грузовиков для нужд Минобороны.

В этот раз заводчане прикатили на бронницкие смотрины уже известные образцы техники: трехосные Урал-4320-41, 4320Г и 432009-31, двухосный Урал-43206, четырехосные бескапотники Урал-5323-20,

СВ 2П



ГАЗ 39371 с кузовом-контейнером



532301 и 532303. Все они предназначены для перевозки личного состава и различных грузов, допускают установку военного и специального оборудования, могут буксировать транспортные и специальные прицепы. Наиболее свежими разработками среди них являются Урал-532303 (8x8) с бронированной кабиной и Урал-432009-31 с колесной формулой 6x6. На последнем установлена кабина с противопульной защитой и частично бронированным моторным отсеком. С 240-сильным дизелем ЯМЗ-238М2 запас хода машины по топливу составляет 1000 км. В открытом кузове может монтироваться спаренный крупнокалиберный пулемет, автоматический гранатомет или легкая зенитная установка.

А как же без КамАЗов?

Автозаводцы из Набережных Челнов, успешно вившиеся в рынок, показали свою готовность выпускать спецтехнику как для армии, так и для народного хозяйства. В парадной линейке на бронницком полигоне выстроились как на подбор двухосные КамАЗ-4350 и 4326, трехосные КамАЗ-5350, 43118 и 43114, четырехосный КамАЗ-6350. Уместно вспомнить, что на камазовские шасси устанавливаются аппаратура связи и спецкузова, инженерные системы и вооружение. В военном ведомстве грузовики КамАЗ известны также в качестве передвижных командных пунктов, лечебно-перевязочных комплексов и многих других специомашин.

ЗИЛ примеряет погоны

В советские времена грузовики Завода имени Лихачева занимали в армейских рядах видное место. На «закорках» ЗИЛов возили личный состав и продукты питания, радиостанции и походные типографии, размещали ремонтные мастерские и реанимационно-хирургические комплексы. Нынче завод переживает далеко не лучшие времена в истории, и потому показ двухосного ЗИЛ-432730 с «бычковской» кабиной и ЗИЛ-433420 выглядел скорее как напоминание о своем существовании, чем как попытка найти новых заказчиков. Тут, как говорится, не до жиру – быть бы живу...

Сделанные в Брянске

Мощно заявил о себе в Бронницах Брянский завод колесных тягачей, реорганизованный четыре года назад из Брянского автомобильного завода. В свое время ни один военный парад в нашей стране не обходился без техники предприятия. Достаточно вспомнить самоходные пусковые установки зенитно-ракетного комплекса «Оса» на шасси БАЗ-5937, тактического ракетного комплекса Сухопутных войск «Точка» на шасси БАЗ-5921, реактивной системы залпового огня «Ураган» на шасси БАЗ-135ЛМП. А ведь были еще беспилотный летательный аппарат и самоходная пусковая установка ракетного комплекса «Редут» на шасси БАЗ-135МБ, тягач БАЗ-6953 для буксировки артиллерийских систем «Гиацинт» и другие.

В Бронницах завод выставил разноплановые машины из семейства «Вошина-1», объединяющего спецтехнику двойного назначения. В их числе – автокраны «Ивановец»: 32-тонный КС-59711 на шасси БАЗ-690951 (6x6) и КС-6973Б грузоподъемностью 50 т на шасси БАЗ-69098 (8x8). В такой же ярко-желтый цвет было окрашено шасси высокой проходимости БАЗ-69099 с колесной формулой 12x12 под монтаж различного специального оборудования (например, бурового агрегата МБУ-125).

Минские «Волаты»

Из стран СНГ только Беларусь смогла представить свою технику на выставке автомобилей двойного применения. Разумеется, это были машины Минского завода колесных тягачей. В списке белорусских богатырей оказалось колесное шасси МЗКТ-8021 (6x6) для монтажа и транспортировки зенитно-ракетного комплекса «Печора-2», МЗКТ-8022 (4x4) для монтажа и транспортировки контейнера в составе ЗРК «Печора-2», МЗКТ-7930 (8x8/4) под установку реактивных систем залпового огня «Ураган» и «Смерч», средств боевого управления и обеспечения ракетных комплексов. Поглощее, кстати, разработано для замены шасси МАЗ-543 и, по уверению создателей, аналогов не имеет.

Олимпийский принцип ни при чем

Многообразие бронницкой экспозиции удачно дополнялось сне-

гоболотоходами «Трэкол», гусеничными тягачами МТ-ЛБМ, машинами технической помощи вроде МТП-А2. В отдельную группу можно было бы объединить различные мастерские: ремонтно-слесарную МРС-АМ, ремонтно-механическую МРМ-М3, заряды и ремонта аккумуляторов МЗА, испытания приборов питания МИПП-1М2, ремонта тормозов МРТ-2М2. Нашлось место и участкам ремонта шатунов в съемном кузове-контейнере РАУН-3842, компрессоров – РАУН-3843.

Другие участники демонстрировали системы «Кортек» и «МостНИК» для защиты автомобильной техники и имущества при хранении от коррозии, легкие эвакуационные транспортеры КТ-ЛМ для вытаскивания застрявших машин, а также транспортировки техники методом частичной погрузки и буксировки по различным видам дорог. Хватило места для эвакуаторов трамваев и автобусов, кузовов-контейнеров, передвижных лабораторий и другой спецтехники. При этом присутствие экспонентов отнюдь не диктовалось олимпийским принципом «Главное – участие». Заводы и фирмы представляли свою продукцию в надежде на обретение новых заказчиков. В том, что они будут, сомневаться не приходится – лишь бы к тому времени у предприятия-изготовителя не закончился порох в пороховницах. А это зависит не только от них. Впрочем, это уже тема отдельного разговора.

БЗКТ 69099



ГАЗ 39371





Дмитрий Жигульский

Hyundai HD 72

Греть или не греть бак с дизтопливом? Помятуя о том, как два дня назад я разогревал свои грузовики паяльной лампой несколько часов подряд, чтобы их реанимировать, именно эта мысль не давала мне покоя перед получением корейского грузовика для короткого теста. По ночам температура падала до -20° С, и летняя «солярка» никак не желала ладить с топливными фильтрами грузовиков.

Первое мое знакомство с грузовиком Hyundai началось с топливного бака. Слава Богу, что он металлический, а не пластиковый, как на легких грузовиках европейских производителей. В крайнем случае, можно погреть факелом.

Грузовые автомобили иностранных производителей полной массой до 12 т представлены не очень широко на нашем рынке. Конкурировать с ЗИЛами они не в состоянии из-за своей цены, а транспортные компании серьезно еще не

просчитывали эксплуатацию иностранных марок такого класса.

Корейская продукция дешевле европейской и поэтому неудивительно, что грузовики легкого класса из Юго-Восточной Азии стали активно предлагаться отечественным производителям в последнее время. Что же это за чудо-юдо и предстояло выяснить нам в этом однодневном мини-тесте.

Отметим, что в Россию шасси Hyundai поставляет эксклюзивный дистрибутор Hyundai «Ком-

Транс», у которого машина проходит предпродажную подготовку: дополнительную обработку антикоррозийным составом, установку подогрева топливопровода. На машинах, эксплуатируемых в северных регионах, устанавливается обогрев топливной магистрали от топливоприемника до фильтра тонкой очистки включительно. Как правило, фургоны устанавливают на российских предприятиях, что обеспечивает дополнительные рабочие места нашим соотечественникам.

Hyundai полной массой 7,2 т мы забирали на площадке «Мосдизайнмаш», где по заказу клиента на корейское шасси изготовили и установили изотермический фургон с климатической установкой. Короткое оформление документов, и мы застегиваем в еще не прогретую машину.

Кабина

Восточный дизайн узнать несложно. Без изысков и претензий на лидерство в этой сфере, но тем не менее культурные формы кабины говорят о том, что перед нами современная машина.

Водительское кресло имеет всего две степени регулировки, но этого вполне достаточно, чтобы удобно устроиться и не устать, так как на-

становили регулировку длины паузы стеклоочистителей. По опыту знаю — это не лишнее. Пластик в кабине высокого качества. Очень понравилось, что на машине присутствовал центральный замок дверей. К тому же машина оборудована тахографом на двух водителей.

Но не все так прекрасно в «корейском королевстве». Очень не-

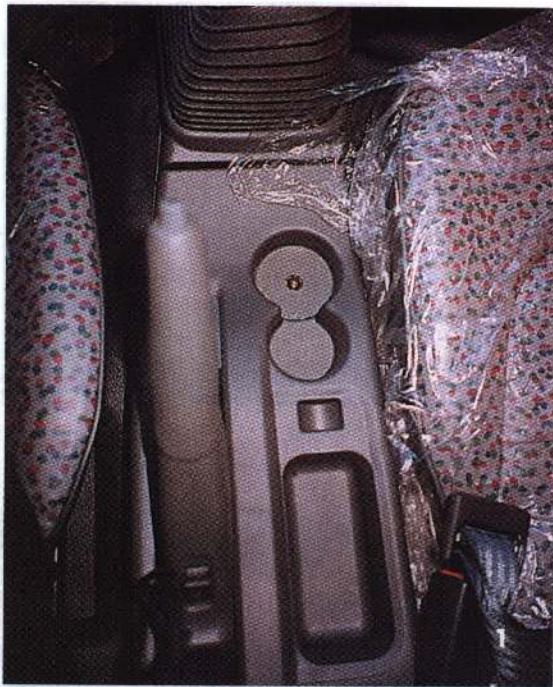


полнитель и материал хорошего качества.

Руль небольшого диаметра, почти как у легковых автомобилей, регулируется по высоте и не требует больших усилий при вращении. Приборная панель информативна. Органы управления удобны. Чувствуется, что конструкторы не стали мудрить и взяли все лучшее в управлении отоплением, светом и стеклоочистителем. Клавиши и рукоятки большие и расположены в удобных местах. Импонирует, что в машине установлена фирменная магнитола — пустячок, а приятно и говорит о высоком уровне. Предусмотрели и подстаканники. Для большинства российских водителей не нужная роскошь, но поверите водителю с большим стажем — очень необходимая мелочь. Особенно отмечаю, что производители не пожалели и ус-

удобен процесс посадки, и особенно высадки. Подножка вынесена далеко вперед, и если еще можно прихоровиться закинуть радикулитный зад на сиденье при посадке, то выбраться из кабины, не запачкав штанину, очень проблематично. Это проблема многих японских и корейских автомобилей такого класса.

Обзор через переднее и боковые стекла хороший, а зеркала заднего вида имеют обогрев. Во время теста температура за бортом была около -15°C , но отопитель вполнеправлялся с обмерзанием боковых стекол даже на средних оборотах, и это в городском режиме, когда температура двигателя ниже, чем при движении по трассе. Ради справедливости стоит отметить, что, набрав температуру при движении, на холостом ходу двигатель держит ее достаточно долго и не остывает, как большинство дизелей.



Двигатель

Hyundai HD 72 может оснащаться двигателями мощностью 115, 120, 131, 155 л.с. На нашей машине стоял рядный четырехцилиндровый 131-сильный дизель объемом 3,9 л с турбонаддувом и промежуточным ох-

аждением воздуха, соответствующий стандарту Евро-2. Максимальный крутящий момент составляет 370 Нм при 1600 об/мин.

2. На современной машине без подстаканников не обойтись



3. Защита КПП и двигателя уменьшает шум

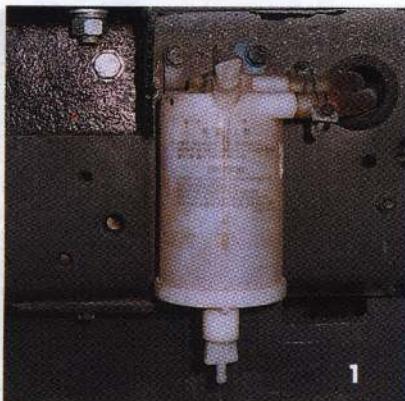
Шум от работающего двигателя не досаждает и в кабине можно разговаривать в полголоса.

Напомню, что тронулись мы на не прогретом двигателе. В первые десять минут я все прислушивался, когда появятся характерные металлические нотки и начнет падать мощ-

1. Влагоотде-
литель – не-
обходимая
вещь в России

2. Открытые
аккумулятор-
ные батареи –
не лучшее
решение из-
за вечно гряз-
ных россий-
ских дорог

3. Бак откры-
вается клю-
чом от замка
зажигания

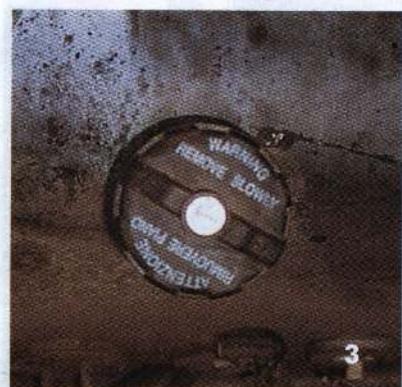


4. Петля за-
щигит в слу-
чае обрыва
карданного
вала

ность, что говорит о нехватке топлива, поступающего в цилиндры из-за забивания топливных фильтров парафином. Но не было даже намеков. Двигатель прогрелся достаточ-

но быстро, и скакать вокруг машины с факелом не пришлось.

Снаряженная масса нашего автомобиля составляла около 3700 кг с учетом массы изотермического фургона. Поверьте, что мне приходилось работать (работать, а не ездить в течение часа) на грузовиках такого класса, в том числе и европейских, и я имею право сравнивать. Динамика разгона снаряженного автомобиля выше всяких



похвал. К сожалению, мы не смогли поездить на загруженной машине, но думаю, что с полной загрузкой впечатления будут не хуже. Эластичность двигателя позволяет как можно реже переключаться на пониженные передачи. Со светофора я уходил наравне с легковыми машинами и частенько держался крайнего левого ряда для обгона автомобилей в попутном направлении. Очень динамичная машина и как нельзя хорошо вписывается в городской режим движения с его бесконечными разгонами и торможениями.

Пятиступенчатой КПП вполне достаточно при движении. Трогается машина со второй передачи без всякого напряжения. Ходы рычага КПП короткие, как на легковом автомобиле, передачи включаются четко и без усилия.

Забегая вперед, скажу, что все несколько часов во время теста я ощущал себя за рулем, скорее, легкового автомобиля, чем грузовика. Конструкторам удалось создать гармоничный и очень удобный в управ-

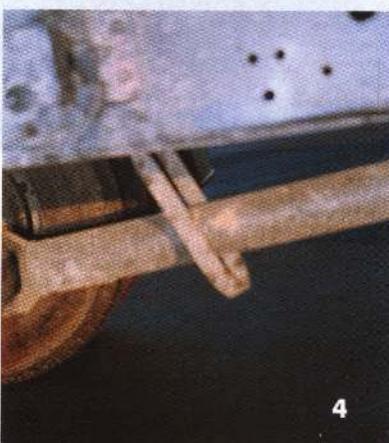
лении грузовик. Честно, для меня это было удивительно. С первой минуты управления я не испытывал никаких недостатков, как будто всю жизнь провел за рулем этой машины.

Тормоза

Для такого класса грузовиков наиболее распространена гидравлическая тормозная система. HD 72 не стал исключением. Передние дисковые тормоза и система АБС говорят о том, что перед нами современный грузовик. Показалось великоватым усилие на тормозную педаль, но вполне возможно, что просто привык к пневматическим тормозам больших грузовиков, на которых постоянно езжу в последнее время.

Подвеска

Полностью рессорная подвеска отлично справляется с городским



дорожным покрытием. Снаряженный автомобиль уверенно проглатывает дорожные ухабы. На поворотах грузовик не кренится. Энергоемкость подвески меньше, чем на российских автомобилях такого класса, но мне это кажется более удобным. На рулевое колесо почти не передаются толчки при прохождении неровностей. Напомню, что это касается только снаряженного автомобиля. Возможно, что с полной загрузкой характер поведения будет другим, но как показывает опыт, плавность хода от этого только выигрывает.

Лицензия МФР РФ №3435



- ◆ Страхование автомобилей и автогражданской ответственности
- ◆ Собственная аварийно-техническая служба, выезд эксперта на место ДТП и помощь в оформлении необходимых документов
- ◆ Круглосуточная диспетчерская служба
- ◆ Возможность получить страховое возмещение в любой стране мира на пластиковой карте
- ◆ Сервисные центры, использующие технологию Chips Away

Тел.: (095) 105-5858,
105-5859,
105-5659

Итого

До теста у меня было предвзятое мнение о корейском автопроме. Но, поездив на Hyundai HD 72, понял, что машины с Корейского полуострова ничем не хуже продукции мировых лидеров в этой области. Это на первый взгляд. Что происходит в процессе эксплуатации и как обстоят дела с сервисом — тема другого разговора. Это надо анализировать и собирать материал. Так как продажи таких грузовиков начались недавно, говорить об этом рано. Но тем не менее корейский автопром активно осваивает новые для него рынки, предлагая качест-

венный товар. Шасси нашего героя стоит \$18 500. Ближайшие конкуренты из отечественного автопрома — ЗИЛ 5301 «Бычок» и МАЗ 4370 «Зубрёнок». Мы не стали устраивать сравнительный тест между ними из-за явно не корректного сравнения отечественной продукции и корейской. Но очевидно, что, кроме низ-

кой цены, мы ничего противопоставить не можем.

Редакция благодарит фирму «Ком-Транс» — официального дистрибутора Hyundai Motor Company и «Мосдизайнмаш» за возможность испытать автомобиль.

Грузовик застрахован страховой группой «Авест», тел. 105-5858.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Полная масса автомобиля	7200 кг
Грузоподъемность	3500 кг
Двигатель	рядный, четырехцилиндровый турбодизель с промежуточным охлаждением воздуха.
Максимальная мощность	131 л.с.
Максимальный крутящий момент	370 Нм при 1600 об/мин
КПП	5-ступенчатая (вперед)
Максимальная скорость	110 км/ч
Средний расход топлива	13 л/100 км

**HYUNDAI
КОМТРАНС**

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР



County 12-28 мест



Express HSX 28-45 мест

Комфорт и качество Hyundai проверено российскими дорогами

**АВТОБУСЫ
ГРУЗОВИКИ
СТРОИТЕЛЬНАЯ
ТЕХНИКА**

**КОММУНАЛЬНАЯ
ТЕХНИКА
ТОПЛИВОЗАПРАВЩИКИ
ЭВАКУАТОРЫ**

**2002
FIFA WORLD CUP
KOREA JAPAN**



Миксеры 7-9 куб. м



Грузовики 2,5-10 т

Предлагаем всю гамму коммерческой техники марки Hyundai осуществляем любое дооборудование по желанию заказчика
Предоставляется гарантия и сервисное обслуживание.

Центральный офис: Москва, ул. Сокольнический вал, д. 1а. Тел.: (095) 255-2912, 234-2650, 255-2912, факс: (095) 255-2804.

E-mail: hyundai@comtrans@mtu-net.ru

Технический центр: Москва, шоссе Энтузиастов, 23. Тел.: (095) 273-8779, факс: (095) 232-6489. E-mail: service@corbina.ru

Ассоциация «Дельрус»: Екатеринбург. Тел.: (3432) 10-3208, 10-5472, факс: (3432) 20-6663

«КореяМоторЮг»: Краснодар, ул. Лузана, д. 6. Тел.: (8612) 24-5879, тел./факс: (8612) 24-4725. E-mail: koreamotor_yug@mail.ru

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ НА ВЗАИМОВЫГОДНЫХ УСЛОВИЯХ

Setra S431 DT

Александр ТРОХАЧЕВ
Foto автора

Место встречи – Ганновер

Автобусные премьеры на выставке IAA

В Германии завершила работу IAA (Internationale Automobil-Ausstellung) – крупнейшая в мире международная выставка коммерческих транспортных средств. В 59-й раз она проходила под лозунгом «Коммерческий транспорт – лучшее решение». Первых два дня традиционно отводились прессе, а с 12 по 19 сентября экспозиция была открыта для всеобщего обозрения. За это время ганноверский форум посетили свыше 200 тысяч человек. Их вниманию на площади 200 000 квадратных метров были представлены более 1200 экспонентов из 43 стран мира. Специалисты насчитали в экспозиции 157 новинок мирового ранга. Одним из самых внушительных разделов были автобусы – они выставлялись в шести павильонах из десяти, под сводами которых проходила IAA. Из двух с половиной десятков новинок 14 носили статус мировых премьер, 3 европейских и 7 немецких.

Ernst Auwarter KG

Кузовное ателье Ernst Auwarter KG, знаменитое в Европе своими эксклюзивными автобусами на заказ, как всегда, выставило разноплановые машины, включая две новинки.

Первая – модернизированный туристический флагман для дальних путешествий Eurostar SHD на шасси Mercedes-Benz O505. У него частично изменен интерьер (в частности, появились персональные столи-

ки), улучшена внутренняя отделка и увеличена площадь остекления. Салон повышенной комфортности рассчитан на перевозку 52 человек. Длина автобуса – 12 м, ширина – 2,55 м, высота – 3,8 м. Шестицилиндровый мерседесовский турбодизель OM457LA мощностью 422 л.с. позволяет разгоняться лайнеру до 130 км/ч.

Вторая премьера – Mercedes-Benz Super Sprinter 616 CDI. Это совершенно новый автобус малого класса, рассчитанный на перевозку 19 – 22 пассажиров. Он также обладает всеми фирменными чертами компании: салоном с люксовой отделкой, огромными panoramicными стеклами с плотной тонировкой, выразительным дизайном и броской окраской.

BMC

Один из крупнейших турецких производителей коммерческих транспортных средств компания BMC (British Motor Corporation) порадовала сразу двумя мировыми премьерами: 9-метровым BMC Liberty Star 850RE и 12-метровым BMC 260SLF. При заднемоторной компоновке

оба оснащены двигателями, соответствующими нормам Евро-3.

Модель Liberty Star 850RE рассчитана на перевозку 50 пассажиров: 34 – на сидячих местах и 16 – стоя (высота салона – 1980 мм). Еще два сидячих места в показатель вместимости включены отдельно: место водителя и место экскурсовода (или сменщика). Объем багажных отделений составляет 4,5 м³. При длине 8705 мм, высоте с кондиционером 3325 мм и ширине 2380 мм масса снаряженного автобуса – 13500 кг. Радиус разворота – 13 м. Автобус оснащается 6-цилиндровым рядным тур-



BMC Liberty Star 850RE

бодизелем MAN D0836LOH03, обладающим отдачей в 220 л.с. и развива-

с записью параметров движения двух водителей в течение суток.

ющим максимальный крутящий момент 850 Нм. Мотор позволяет автобусу развивать скорость 125 км/ч. Приличный запас хода машине обеспечивает 190-литровый топливный бак. С двигателем используется механическая полностью синхронизированная 6-ступенчатая коробка передач ZF. В числе других технических особенностей – дисковые тормоза спереди и сзади компании KNORR с антиблокировочной системой, антипробуксовочная система ASR, ретардер KLAM, отопитель Webasto. Стандартная комплектация предусматривает установку тахографа



BMC-260SLE

Городской BMC 260SLF обладает более внушительными габаритами: 11914x2519x2949 мм и колесной базой 5850 мм, однако его радиус разворота меньше – всего 11 м. В моторном отсеке установлен 6-цилиндровый турбодизель Cummins, соответствующий нормам Евро-3. Коробка передач автоматическая, с четырьмя передачами вперед и одной назад. Запас топлива приличный – 250 л. Максимальная скорость – 90 км/ч. Автобус рассчитан на перевозку 100 пассажиров (33 сидя и 67 стоя).

Setra S431 DT


Bova B.V.

Другой автобусостроитель из Страны тюльпанов устроил немецкую премьеру Futura FH13. При двух рядах сидений комфортабельный двухосный автобус длиной 12,7 м получил весьма внушительные багажные отсеки: их суммарный объем на один кубометр больше, чем у 12-метровой модели. А на улице, рядом с входом в павильон с автобусной экспозицией, голландцы выставили трехосный Futura FHD14 в небесно-голубой окраске (цвет мечты, не иначе). Без туалета и кухни, скажем, в качестве пригородного лайнера, он способен перевозить 61 пассажира.

Citroen Deutschland AG

Назвать Citroen производителем автобусов язык не повернется даже с большой натяжкой: что ни говори, это не его профиль. Тем не менее в разделе автобусов компания упомянута в связи с немецким дебютом 14-местной модели Jumper Kombi. Он может использоваться как корпоративное транспортное средство, маршрутное такси или экскурсионный автобус для небольших групп туристов. Интересен он и своим новым двигателем рабочим объемом 2,2 л. Мотор развивает мощность выше 100 л.с. и создает максимальный крутящий момент 250 Нм.

EvoBus GmbH/Mercedes-Benz Omnibusse

Под трехлучевой звездой на выставке были показаны только двеполноправные новинки, зато какие! Семейство автобусов большого класса получило пополнение в виде пригородного лайнера Integro M с двустворчатой сдвижной дверью. К услугам пассажиров, добирающихся в аэропорт, пригород или наоборот, багажные отсеки объемом 4,4 кубометра.

А парк машин малого класса стал больше за счет Sprinter GT Minibus с огромными панорамными стеклами и высокой крышей. Эта версия рассчитана на перевозку 21 человека и предоставляет в их распоряжение багажное отделение объемом 2,7 м³. С ней выбор автобусов Sprinter стал заметно богаче: три варианта колесной базы (и соответственно длины кузова), пять моделей моторов и несколько «весовых категорий» (читай: снаряженной массы) от 2,8 до 6 т.



EvoBus GmbH/Setra Omnibusse

Входящее в состав холдинга EvoBus GmbH подразделение Setra, как всегда, выглядело наиболее представительно. Целый павильон, арендованный компанией на время IAA, был заставлен городскими, пригородными, международ-

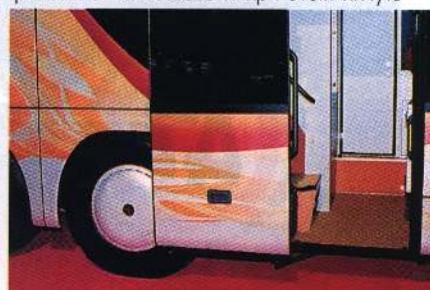
ными и туристическими лайнераами. Нашлось место как клубным машинам скромных габаритов, так и трехосным двухпалубным гигантам. Новинки заслуживают отдельного, более подробного рассказа, а в рамках обзора можно остановиться лишь на некоторых деталях.

Самая яркая звезда нового сезона – двухэтажный трехосник Setra S431 DT из

семейства TopClass 400. Длина машины – чуть меньше 14 м, ширина 2,55 м, но оснащение такое, что позавидовали бы иные дачи на колесах. Этот мобильный отель приводит в движение 8-цилиндровый V-образный мерседесовский двигатель OM 502LA мощностью 435 л.с.

На метр короче кузов другой мировой новинки – Setra S316 UL, относящейся к семейству MultiClass.

Удивительная модель – Setra Clubbus S411 HD. Это своеобразный выскочка: при длине 10,1 м он является самым коротким в топ-классе и при этом ничуть





Setra S 316 UL

не уступает «старшим братьям» по уровню комфорта. Его радиус разворота кажется фантастическим – чуть больше 8,6 м. Вместимость тоже достойна уважения: 37 человек.

Мощная заявка компании говорит о том, что она в очередной раз не прочь примерить лавры победительницы в конкурсе «Автобус года», благо подведение итогов не за горами.



Kusters Venlo B.V.

Небольшая голландская фирма, выпускающая в год около 300 пассажирских машин малого и среднего классов на шасси микроавтобусов европейских производителей, на этот раз сподобилась на мировую премьеру. Героем дня стал 25-местный экскурсионный автобус на платформе Mercedes-Benz Sprinter 616 CDI. Он получил высокую крышу, двустороннюю пассажирскую дверь и тонированные стекла больших размеров. Из 25 штатных пассажирских мест меньше половины (а именно, 11) предназначены для сидения. Другая составляющая, как вы понимаете, стоящие пассажиры. К услугам путешествующих – багажный отсек емкостью 1,75 кубометра. Конечно, это не мечта челночника, но для перевозки вещей командированных и отпускников вполне достаточно.

MAN Nutzfahrzeuge AG

С новинками мюнхенской компании – автобусами для путешествий Lion's Coach и Lion's TopStar, мне довелось познакомиться еще в середине лета на предварительной пресс-конференции в самой Германии. Концерн не только любезно пригласил на встречу с высшим руководством, но и позволил проверить достоинства техники на практике – посредством вождения по дорогам общего пользования. Скажу честно: понравилось ездить не только за рулем, но и в пассажирском кресле. Причем управлять туристическим автобусом даже понравилось больше, чем быть зрителем.

«Эксклюзивный туристический автобус, у которого форма следует за функциональностью» – так позиционируют Lion's TopStar его разработчики. Трехосный лайнер длиной 13,8 м обладает багажными отсеками суммарным объемом 14,3 м³. За счет третьей оси удалось повысить комфорт пассажиров, к услугам которых – два ряда комфортабельных кресел. Для этого гиганта допустимой полной массой 26 т предусмотрены два двигателя мощностью 410 или 460 л.с. Коробка передач, разумеется, автоматическая. А легкость управления автобусом – проверено на личном опыте – просто феноменальная.

Такие же двигатели, но уже в паре с 6-ступенчатой механической коробкой передач, управляемой джойстиком, предназначены для выпускаемого в Анкаре Lion's Coach. Как и немецкий, турецкий автобус справил в Ганно-





вере мировую премьеру. Кузов этого «туриста» базируется на платформе Lion's Star. Климатическая установка монтируется в мановском стиле – в передней части крыши, а не в задней, как у большинства одноклассников других фирм.



Достойная внимания новинка – 12-метровый городской автобус серии NL с 6-цилиндровым турбодизелем Common

Rail, установленным вертикально (!) в задней части салона слева по ходу движения. Примечателен он и «супердиночной» шиной размером 455/45 R22,5, установленной на ведущую ось вместо привычных двухскатных суммарной шириной 800 мм. Наличие третьей двери упрощает посадку и высадку пассажиров, сокращая тем самым время простоя на остановках и увеличивая скорость движения по маршруту.

Наконец, еще одна достойная внимания машина – пригородный SU с улучшенной, как говорят создатели, дружелюбной отделкой интерьера. Он выпускается в Анкаре и комплектуется двигателями мощностью 280 и 310 л.с.

Вместимость – 54 сидячих пассажира плюс 27 стоящих. Объем багажных отсеков – 4,5 кубометра.

ООО «АВТОСОЛО»
Запасные части и аксессуары к
автомобилям

Тел./факс: (095) 725-8668
(095) 799-9138

E-mail: m@ivecorussia.com
www.ivecorussia.com



Neoplan Bus GmbH

Гордость немецкого автобусостроения Neoplan «выстрелил» тремя ранее не «засвеченными» новинками, прототипом туристического лайнера и продемонстрировал улучшенные версии уже освоенных в серии машин.

Гвоздем экспозиции стал двухпалубный Skyliner N122/3C. Характеризуя его, немцы не жалели эпитетов, превосходной степени и прилагательного «новый»: новый флагман, новый дизайн, новый двигатель. Не скучилась на похвалу и пресса, отводя в специализированных журналах центральные статьи. Автобус и впрямь заслуживает высокой оценки (не зря ведь сделан в Штутгарте). Великолепный внешний вид – заслуга дизайнера Михаэля Штрейхера, сумевшего объединить инновации с традициями. Два с половиной метра ширины (2,55 м), четыре метра высоты и почти 14 м длины, 11,4 кубометра багажных отсеков – таков новый флагман компании. Внутренняя высота на первом этаже составляет 1800 мм, на втором – 1680 мм. Даже ростому человеку для того, чтобы пройти и занять свое место, вполне достаточно. Принцип модульной конструкции позволяет укоротить автобус с 13,79 до 12,44 м. При трехзвездочном уровне комфорта число посадочных мест при этом сократится с 85 до 73, разумеется, не считая водительского.

Вторая новинка компании – низкопольный Centroliner в соло-версии N4521 и сочлененном варианте N4522. Машина во всех отношениях великолепная. Особенно интересна, на мой взгляд, «гармошка» длиной 18,75 м. Наличие трех дверей в сочлененном тягаче – большая редкость, а вместе с прицепом их пять! В средней части имеется выдвижной настил для удобства посадки и высадки инвалидов-колясочников. А высота пола такая, что при остановке на стандартных площадках образуется совершенно ровная поверхность. Это и упрощает передвижение пожилым людям, и ускоряет вход и выход пассажиров. Сиденья в салоне расположены очень удачно: по ходу движения и боком. На колесных арках сделаны ограж-

дения для удобства размещения хозяйственных сумок. Элегантные поручни равнодушны друг от друга, а к услугам тех, кто не в состоянии до них дотянуться, – ручки на спинках сидений.

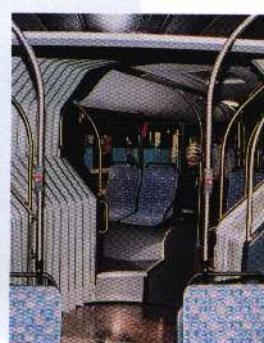
Бесспорный хит компании – Starliner N516/3 SHDHC. За сложностью индекса этого пассажирского фрегата кроется высочайший уровень комфорта, соответствующий по классификации четырем звездам. Кстати, буква С в обозначении читается как Comfort. Трехсный Starliner на 84 см длиннее двухосного 12-метровика, а по цене на 16 000 евро дороже. Прибавка продиктована не только увеличением материалов и трудозатрат, но и повышением уровня отделки. Например, мягкие велюровые кресла теперь получили развитую боковую и ягодичную поддержку из кожи. Ход, согласитесь, оправданный.

Любопытная разработка – прототип туристического автобуса Neoplan X-Liner. Надпись на его боковине недвусмысленно намекала на амбиции автобусов: «Если вы сами – модель, то вам нужен только собственный идеал». По словам экспонентов, он должен пойти в серию осенью 2003 года. «Неизвестный» базируется на узлах и агрегатах MAN Lion's Star и Lion's Coach и будет собираться на заводе в Турции. На автобус, который к началу серийной сборки получит собственное имя, планируют устанавливать 6-цилиндровые мановские двигатели мощностью 360 или 410 л.с. и коробки передач AS-Tronic или ZF.

Neoplan Skyliner



Neoplan Centroliner





Scania Bus Europe

«Абсолютно новый продукт» – именно так охарактеризовал появление 4-звездного туристического лайнера Irizar PB представитель шведской компании. Разработанный с испанскими партнерами автобус



КАРМИН АВТОГРУЗ

ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ИМПОРТНЫХ ПОЛУПРИЦЕПОВ, ГРУЗОВИКОВ И АВТОБУСОВ
СО СКЛАДА В МОСКВЕ



Оригинальные
запчасти к оси



125299, Москва
ул. Клары Цеткин, 18
тел.: (095) 153-1606
факс: (095) 450-2748

ул. Молодогвардейская, 58
тел.: 720-6598
www.karminavto.ru
e-mail: info@karminavto.ru

CONTITECH

MANN FILTER

TEXTAR BERAL

MERITOR

Пневморессоры
Фильтры масляные,
топливные и воздушные

Тормозные накладки
и колодки

Крестовины

ВОЗМОЖНА ДОСТАВКА ПО МОСКВЕ И В ДРУГИЕ РЕГИОНЫ

будет выпускаться в трех- и четырехзвездном оснащении на шасси Scania K124 EB с колесной формулой 4x2, 6x2 или 6x2/4. При этом длина кузова будет варьироваться от 12 до 15 м. В качестве силового агрегата выбран брэндовый 12-литровый 420-сильный двигатель HPI (high-pressure injection), обладающий высоким крутящим моментом: пик в 2100 Нм приходится на диапазон 1100 – 1300 об/мин. Специалисты уверяют, что это значение на 100 Нм, или на 5%, больше, чем у других моторов в данном сегменте. Само собой разумеется, он отвечает требованиям Евро-3.

НОВЫЙ ОТКРЫТИЙ — ДЛЯ ПРИЧЕПОВ ИННОВАЦИИ



Еще два повода для напоминания о шведской компании – начало продаж Century Classic и выпуск на рынок трехосного Century длиной 12,85 м. Но о них – как-нибудь в другой раз.

Solaris

На две немецкие премьеры расщедрился польский Solaris. Первая – это 49-местный туристический автобус Vacanza, на который устанавливают дафовские или мановские моторы мощностью от 340 до 428 л.с. Вторая – 15-метровый Urbino с новым дизайном дверей и двигателем MAN модели D2866 LOH27. По мнению шефа компании Кристофа Ольшевски и польских экспертов, семейство Urbino имеет неплохие перспективы: в 2001 году только в самой Польше были проданы 192 таких автобуса, что составило более половины рыночного сегмента. Еще 52 городских автобуса нашли своих заказчиков в западноевропейских странах. Так что шансы на успех не лишены под собой оснований.

Temsia Termomekanik

Основанная в 1984 году турецкая фирма Temsia малознакома европейцам. Однако ее производственные мощности впечатляют: на них ежегодно производятся 675 туристических и 1250 автобусов среднего класса.

В Ганновере она впервые представила туристический Safari с новым аэродинамичным дизайном. Короткий вариант автобуса, Temsia Safari длиной 10 м, рассчитан на перевозку 51 пассажира и 6 кубометров багажа. В 12-метровой версии Executive Safari

уже 59 посадочных мест и 7,1 «куба» под личные вещи. Оба варианта комплектуются 6-цилиндровыми 12-литровыми двигателями MAN Евро-3, развивающими максимальную мощность 360 л.с.

фирма "ТракМоторс"

ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ, АВТОБУСОВ И СПЕЦТЕХНИКИ

MB

Scania

Volvo

MAN

KHD

Iveco

Daf



Поршнекомплекты, гильзы, поршневые кольца, прокладки, фильтры **KS, Mahle, AE, Victor Reinz**

Плунжерные пары, распылители, ремкомплекты ТНВД, подкачивающие насосы, клапана **Bosch, DTP, Flag**

Турбокомпрессоры **KKK, Schwitzer, Garret, Holset**

Водяные помпы, сцепления, амортизаторы, радиаторы, тормозные накладки **Sachs, Boge, Behr, Jurid**

Рулевые тяги, наконечники, сайлентблоки, шкворня, пневморессоры, компрессоры, воздушные краны, подшипники **Wabco, Knorr, Febi, SKF, ContiTech**

Москва, ул. Ткацкая, д.46, офис 4

www.truckmotors.ru

тел. 369-46-83, 369-51-93, 782-46-05

e-mail: info@truckmotors.ru



ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ И АКСЕССУАРЫ

для грузовиков, тягачей и автобусов **Mercedes, MAN, VOLVO, DAF, IVECO, SCANIA**, прицепов и полуприцепов, осей **ROR, SAF, BPW**.

ГИБКАЯ СИСТЕМА СКИДОК.

АВТОЗАПЧАСТИ НА ЗАКАЗ 3 - 4 ДНЯ

ООО «РИНГ ВЭЙ»



Москва, 23 км МКАД,
магазин «Мир Грузовиков»

Тел.: 399-3435

Тел./факс: **399-3881, 399-9257**
E-mail: ring_way@hotmail.com

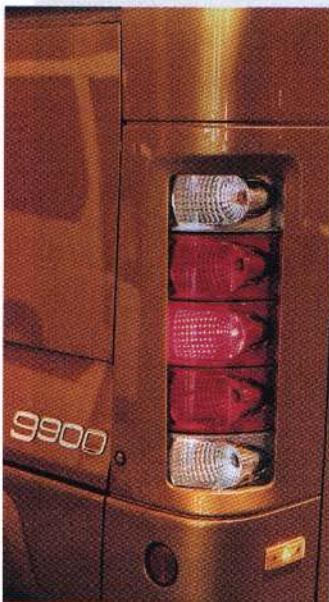
Volvo Busse Deutschland GmbH

Последней по латинскому алфавиту, но отнюдь не по представленным новинкам, в списке дебютантов IAA значится концерн Volvo, отметивший в нынешнем году свой 75-летний юбилей. Автобусы этой марки выставлялись как в павильоне, так и на улице, но подлинной звездой стал только один —

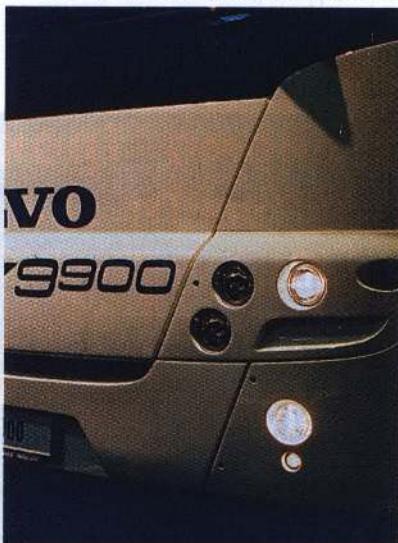
трехосный Volvo 9900 длиной 13,7 м. С ним глава немецкого отделения Роджер Рау рассчитывает укрепить позиции фирмы на европейском и собственно немецком рынках.

Новый флагман построен на TX-платформе. На такой же крепятся кузова других моделей, а именно, Volvo 9700, 8700, 8500, B12M и B12B. При высоте 3,7 и ширине 2,55 м новый

Volvo 9900



трехосник обеспечивает высочайший уровень комфорта для 57 пассажиров, позволяя перевозить в багажных отсеках вещи суммарным объемом до



14,5 м³. Автобус оснащен дисковыми тормозами с ABS. По желанию заказчика на нем могут быть установлены моторный тормоз VEB (Volvo Engine Brake) или ретардер VR (Volvo Compact retarder). Выставочный образец был также укомплектован системами ESC и ASR, а также трэкинг-контролем. Двигатель, разумеется, нового поколения — 420-сильный DH12D, коробка передач тоже родная, EGS-VR.

Рядом с новым флагманом стоял другой автобус марки Volvo. Надпись на нем гласила: «Я швед, сделанный в Польше». К слову, в Ганновере были показаны и автобусы, не предназначенные для перевозки пассажиров, — почтовый, например. Посетителям были представлены мобильные офисы и экскурсионные модели без крыши, справочный информационный центр и передвижной пункт релаксации. Представители компаний уверяли, что на заказ готовы делать даже туалеты на колесах. И ничего смешного в этом нет. Ведь взялся же МАЗ изготовить два таких образца техники к 300-летию Санкт-Петербурга. А иностранцы не могут, что ли?! Впрочем, это выходит за рамки данного обзора, а потому, уважаемый читатель, запаситесь терпением до следующего раза.

ГРУЗОВЫЕ ИНОМАРКИ

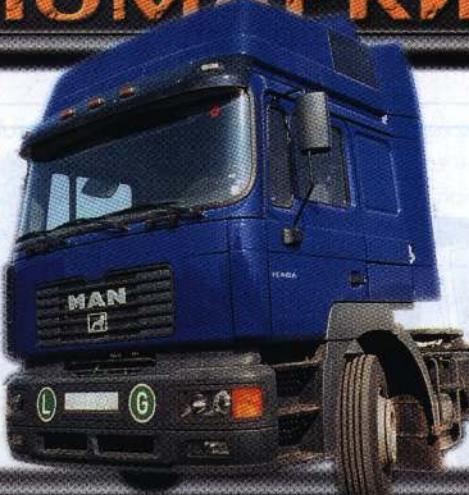


ПРОДАЖА СЕРВИС ЗАПЧАСТИ

для любых тягачей и
полуприцепов в
наличии и на заказ
(3 - 7 ДНЕЙ). Тел.: 505-1643



143900, Балашиха, ш.
Энтузиастов, д. 2
E-mail: Info@bakmplus.ru
www.bakmplus.ru
Тел.: (095) 742-2608
(095) 521-4501
Тел./факс: (095) 521-4774



ООО «РЕФТРАНССЕРВИС»

Продажа импортных
полуприцепов,
тентовых и
рефрижираторных,
новых и б/у

Раменский район, аэропорт Мячково
Tel.: (095) 796-2384
(095) 552-9888
Факс: (095) 182-2317
www.treiler.ru e-mail: radma@radma.ru



АКСИ ООО ТЕХЦЕНТР

РЕМОНТ

прицепов
и полуприцепов
иностранных
производства
любой сложности

Тел.: (095) 743-743-2
598-2953

изготовление и ремонт

ТЕНТОВ и КАРКАСОВ

т. 960-9825
(8-00-24-00),
593-1236

ЛеTeKo

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

ЗАО «ИНТЕРТРАНС ФОРД»

Техническое обслуживание
и ремонт большегрузных
тягачей и п/прицепов



Минское шоссе, 3 км. от МКАД
E-mail: bakovka@bolshie.msk.ru
(095) 591-0547, (095) 591-7000

VOLVO
SCANIA

для грузовиков и прицепов импортного производства

ПНЕВМОРЕССОРЫ и



ТОРМОЗНЫЕ НАКЛАДКИ



оптом и в розницу
со склада в Москве

Прямая поставка под заказ в течение 2-3 дней
любых запчастей для грузовиков и прицепов (оси BPW, ROR, SAF)
109125, Москва, ул. Волжский бульвар, 9/20
тел.: (095) 729-4291, факс: (095) 179-4622, моб. тел. 8-916-575-4733
E-mail: yuring@yandex.ru

SCANIA DAF MAN IVECO VOLVO



Здравствуйте, редакция журнала «Автотрак».

Мне очень нравится ваш журнал. Я очень люблю грузовые автомобили, особенно дальнобойные фуры. Я, когда вырасту, хочу стать дальнобойщиком. У меня отец работает дальнобойщиком. У него МАЗ-54323, седельный тягач с полуприцепом Alka № 13. Летом я всегда каталась с ним. Мне очень нравятся седельные тягачи МАЗ-5440 или МАЗ-6430. Если вы можете, расскажите о каком-нибудь из них.

Желаю вам и вашему журналу успехов. Пока!

Белгород, Тимонов Иван, 15 лет

Ждём ваших писем

Конкурс продолжается!

Здравствуй, редакция замечательного журнала «АВТОТРАК»!

Прежде всего, хотел бы от всей души поблагодарить вас, спасибо за то, что вы есть! Спасибо за ваши интересные статьи, за увлекательные репортажи о выставках в России и за рубежом, за прикольные анекдоты и за все, все, все...

Огромное спасибо Volvo Trucks за активную поддержку, оказываемую «Автотраку», за информацию, предоставляемую вам для публикации. Спасибо за предоставленную возможность «Автотраку» съездить на IAA в Ганновер – мне очень понравился репортаж об этой выставке. Если честно, я даже не знал, что есть такая выставка. А Scania eХc,

что там была, мне очень понравилась.

В том же номере прочитал о выставке МИМС-2002. Я там был. В отношении отечественного автопрома могу сказать лишь то, что я полностью согласен с названием, данным продукции в этой статье: «Вперед – в прошлое». Действительно, как будто я все это уже видел раньше. Более менее удивили новинки «ЗИЛа»: маленький развозной бескапотник и «Бычок»-седельник. Но несмотря на все неудачи нашего автопрома, я все же надеюсь, что в будущем он достигнет такого уровня, на котором сейчас Volvo Trucks и Daimler Chrysler.

Жаль, что вы не написали о зарубежных экспонатах, которые были на МИМС-2002. Хотя я понимаю, что International 9400 и 9700 конца 90-х годов выпуска и Scania Topline Griffin это давно уже не новость, а о новых Volvo FH, FM и Iveco Stralis люди интересующиеся давно знают, и вы не раз писали о них, я все же считаю, что упомянуть о них не мешало бы. Но это не столь важно.

Помню, в 2000 году вы писали о МИМС-2000. Туда я не смог пойти, но эта выставка была получше той, что прошла в этом году, – зарубежных экспонатов было немало. А что в 2002 году? Renault нет, MB нет,

DAF нет, MAN (исключение МАЗ-MAN) тоже нет. Жаль. Я бы с огромным удовольствием посмотрел, скажем, модернизированный Renault Magnum.

Впечатлили оба «интера», хотя бескапотники такие в Москве я видел не раз, и International 9400 тоже пару раз проезжал мимо меня.

И последнее. На МИМС-2002 я, конечно же, посетил ваш стенд. Очень неплохо! Жаль, что пришел на выставку только на третий день. Плакаты мне уже не достались, однако я купил четвертый (новый в то время) номер. Спасибо за подарки: журнала с новостями от Volvo Trucks, классный каталог о новом Volvo FH 12, который мне очень понравился.

Спасибо вашим сотрудникам за то, что помогли мне найти на выставке экспонаты Volvo, а то я бы так и ушел, не повидав мой самый любимый европейский седельный тягач Volvo FH 12.

С наилучшими пожеланиями,
Кухарский Сергей, 15 лет, Москва.

PS. Так как я интересуюсь в основном седельными тягачами, то в письме я говорил о них. Но репортажи об автобусах мне тоже понравились. Особенно о туристических лайнерах. Желаю всего хорошего. До встречи!

ШОФЕРСКАЯ СТРАНИЧКА



Здравствуйте, уважаемая редакция журнала «Автотрак».

Журнал ваш увидел впервые, журнал хороший, только редкий, жаль. Прочитав, решил попробовать поучаствовать в вашем конкурсе на лучшую байку. За свою 20-летнюю работу видел и слышал их, вот и попытаюсь рассказать их на бумаге, если получится, хотя раньше не писал ни в один журнал или газету.

Года два назад произошел со мной такой случай. При въезде в Москву по Ново-Рижской трассе остановил гаишник, проверил документы и отправил к ребятам в камуфляже на проверку СО. А я только перед этим рейсом переделал всю систему выхлопа, т.е. вывел две трубы вверх по передней стенке фургона. А так как на кабине стоит спойлер, то трубы плохо видно, а старая так и осталась висеть под боком, все времени не было ее срезать. Ну вот, подходит этот эколог, сует свою дудку в эту трубу и говорит: «Газуй на 1000 оборотов». А так как места на площадке много, справа от меня стоял еще какой-то автомобиль, да и вообще машин было много, т.е. дыма хватало. Я сижу в кабине и улыбаюсь, а он: «Что смеешься, хочешь, чтобы я тебе по максимуму выписал? Смотри, прибор аж зашкаливает». А сам не видит, что вокруг шофера собрались и менты с поста со смеху помирают. Потом их увидел, а в чем дело – не поймет. Потом подошел гаишник, отдал мне документы и говорит: «Езжай, калужский, а то оштрафуем за переделку выхлопной системы». Вот такой случай был года два назад со мной.

А вот в другом случае я участия не принимал, не знаю, байка это или было, но говорили, что это правда, да и я этих людей знаю, но случай курьезный. Лет 10 – 15 назад, еще в советские времена, в нашем гараже – я работал я в то время в «Сельхозтехнике» – лишили одного парня, шофера, водительских прав на два года. А рядом на станции объявили набор на учебу на помощника машиниста. Ну он и пошел. Отучился – и в первый рейс, или, как железнодорожники говорят, «в поездку». Прикрепили его к машинисту-инструктору, такому ветерану – назовем его Иваном Ивановичем, – который проработал на железной дороге лет сорок, не любил бывших «водил» и был к тому же лысым, как яйцо. И вот поехали они в первую поездку на Вязьму. Отъехали от станции, и начал Иван Иваныч гонять помощника: то во вторую кабину сходи, то давление посмотри, то шланги проверь – ну, в общем, загонял. И подъезжают они к станции Шайковка, а там – аэродром военный, бомбардировщики ТУ-22 стоят, и у них как раз полеты. А на дворе ночь, и зрелище это, я скажу, ну очень красивое. Ну вот, подъехали они к Шайковке, встали на красный свет, и тут машинист говорит помощнику: «Иди во вторую кабину, проверь работу тормозов». Помощник пришел в ту кабину и думает, как же его угомонить, деда

этого? Потом додумался. Берет радио – в тепловозах ведь радио в двух кабинах – и говорит: «Тепловоз номер 1462, внимание, с вами говорит руководитель полетов полковник Макаров, прием! Машинист хватает радио и отвечает: «1462-й, машинист Иванов слушает!» Руководитель полетов говорит: «Внимание! Срочно пропустите воинский эшелон с горючим». И после этого добавляет: «Ты, старый лысый хрыч, выключи прожектор, мешаешь полетам!» И радио вырубилась. Тут зажегся зеленый, они тронулись, и до самой Вязьмы машинист молчит, как воды в рот набрал. Уже в Вязьме, в комнате отдыха, машинист спрашивает у помощника: «Слыши, Вась, я понимаю, что у «вояка» связь, что у них техника, что на любую волну могут выйти. Но как он ночью, да еще из такой дали узнал, что я лысый – ну никак не пойму, хоть убей!»

Вот такая байка про находчивость водителей, хоть и бывших, ходила у нас в гараже.

С уважением к вам, Мальцев А.А.

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



Приз от официального дистрибутора Shell
ООО «Диаланта» вручается читателю нашего журнала водителю
Мальцеву А.А.
Поздравляем!!!

Об условиях конкурса
читайте в предыдущих номерах



ПОЖАРКА



Александр Новиков

Маленькая девочка Даша спрашивала у своей мамы: «Это правда, что в новом тысячелетии не будет пожаров?» «Правда, правда», – отвечала мама. Ах, если бы так и произошло, но нет, только в одной Москве за день происходит 40 – 60 серьезных возгораний. Пожарные любят повторять, что пожар легче предупредить, чем потушить. Но если все же он возник, необходима сверхсовременная пожарная техника для его локализации. Ей и была посвящена Вторая международная выставка «Противопожарная безопасность на рубеже ХХI века», прошедшая в последние дни сентября 2002 года на ВВЦ. Там и побывал наш специальный корреспондент Александр Новиков.

Среди бесчисленного множества всевозможного противопожарного оборудования основное место, конечно же, занимали пожарные автомобили всех мыслимых назначений. Их на выставке продемонстрировали такие известные российские производители противопожарной техники, как: производственное объединение «Пожтехника» из Торжка; Варгашинский завод противопожарного и специального оборудования; Жуковский

машиностроительный завод; одно из предприятий, входящих в окружение волжского завода «Лада-Тул»; производственное объединение «Берег» из Павловского Посада и Московский ЗИЛ вместе со своим дочерним отделением – Московский карбюраторный завод («МосКарЗ»). А также очень интересный автомобиль газового тушения на шасси ЗИЛ-133 Г 42 представило особое конструкторское бюро «Гранат».

Несомненно, «гвоздем» экспозиции стала 50-метровая автолестница, смонтированная на специальном низкорасположенном шасси КамАЗ-53 229. Строительство домов повышенной этажности потребовало пожарных лестниц с большой высотой подъема, которые оказывались очень высокими в сложенном транспортном состоянии, что снижало устойчивость автомобиля, создавало проблемы с въездом лестницы в низкие ворота. Поэтому старейший мировой производитель пожарной техники немецкий «Магирус» уже в середине 70-х годов начал выпуск пожарных лестниц, установленных на пониженных шасси. И вот впервые российский производитель представил шасси с низкорасположенной кабиной для установки на него специальных надстроек. Как и на обычном КамАЗе, кабина может легко откидываться вперед – запорный рычаг находится за задней стенкой кабины над перед-



1

2

ним крылом. На бампере предусмотрены резиновые упоры, исключающие возможность поцарапать краску кабины при ее открытии. Преимущества такой компоновки не подлежат никаким сомнениям.

«Пожтехника» показала пожарный автомобиль-цистерну среднего класса АЦ-2,5-40 на шасси ЗИЛ-433362 – производство было начато в 2001 году – с центробежным насосом, производительностью 2400 л/мин, а также тяжелый автомобиль-цистерну АЦ-5-50 на шасси МАЗ-533702, отличающуюся тем, что на ней насосный отсек и бак пенообразователя выполнены как единое целое, что позволяет значительно снизить вес всей машины. На этой автоцистерне по заказу может быть установлен лафетный ствол, позволяющий давать пену низкой кратности, а также воду с изменяющимся факелом распыления.

Варгашинский завод противопожарного оборудования представил сразу 5 моделей различных пожарных автомобилей, среди которых тяжелые пожарные цистерны АЦ-4,0-40 на шасси «Урал-5557», АЦ-5,0-40 на шасси КамАЗ-44114 и средние пожарные автомобили-цистерны

АЦ-3,0-40 как на шасси с колесной формулой 6x6 ЗИЛ-4334, так и на шасси обычного грузовика ЗИЛ-433362. Автоцистерна АЦ-4,0-40 стала плодом совместного сотрудничества Варгашинского завода противопожарного оборудования с французской фирмой Cide – она использует импортные комплектующие водопенного коммуникаций и ПТВ.

Московский ЗИЛ совместно с «МосКарЗом» показали ту же гамму пожарных автомобилей, которая демонстрировалась на последнем МИМСе, – самую массовую автоцистерну АЦ-3,2-40 (4331), которая прошла некоторую доработку. В частности, массивные дверцы отсеков кузова были заменены на складывающиеся пополам, в качестве альтернативы могут быть установлены шторные дверцы. Легкая автоцистерна АЦ-0,8-40/2 (5301) на базе «Бычка», несмотря на небольшой запас воды, способна эффективно тушить пожары. Применение комбинированного насоса позволяет машине гасить пламя водяным аэрозолем. Внимание привлекла и последняя разработка «ЗИЛа» и «МосКарЗа» – автоцистерна АЦ-2,5-40, базирующаяся на шасси вездехода ЗИЛ-4334.

Производственное объединение «Берег» из Павловского Посада представило очень интересный специальный автомобиль АТ-02 на шасси «Садко» ГАЗ-3308, предназначенный для развертывания вертолетной площадки в полевых условиях и обеспечения жизнедеятельности летного состава. Он комплектуется двумя жилыми модулями с четырьмя раскладными скамейками и двумя столами. Технические возможности автомобиля позволяют его экипажу производить первоочередные спасательные работы как на суше, так и на воде. Для этого машина оборудована резиновой лодкой с подвесным мотором, набором аварийно-спасательного инструмента, мотопомпой, бензопилой, канистрами с топливом, сварочным аппаратом, компрессором и ручным слесарным инструментом. Кроме того, производственное объединение «Берег» является производителем мощных пожарных автоцистерн АЦ-6,0-40

на шасси КамАЗ-43118. Бак пеноносителя у этого автомобиля изготовлен из нержавеющей стали со специальной антикоррозийной обработкой. Машина оснащена установкой «Пурга-50» для борьбы с возгоранием нефтепродуктов.

1. Автомобиль поиска и спасения «АТ-02» (ГАЗ-3308) Производственного объединения «Берег» из Павлово-Посада

2. Аэропортовая пожарная автоцистерна «АЦ-6,0-40» является универсальной самостоятельной единицей в пожаротушении



1. Пожарный автомобиль специального газового тушения «АГТ-4000» (133Г42), государственного унитарного предприятия «Гранат»

2. Тяжелая пожарная аэтоцистерна «АЦ-5-40» незаменима на пожарах любой сложности

3. Специальная пожарная машина «ГАЗ-59402» для Сибири и Дальнего Востока.



2

Машина АГТ-4000 (133Г42), разработанная особым конструкторским бюро высокоэнергетических лазеров «Гранат», способна локализовать пожары на АЗС, переливочных пунктах, складах ЛВЖ, в автопарках и других особопожароопасных местах. Она предназначена для объемного тушения пожаров в больших помещениях: элеваторах, зернохранилищах, где невозможно использовать огнетушащие вещества, приводящие к порче оборудования и материалов.

Комбинированные пеноподъемники АКП-50 поднимали на максимальную высоту журналистов и

других желающих осмотреть окрестности. Все подъемники оснащены пропорциональным гидравлическим управлением из люльки и с основного пульта с системой различных блокировок.

Очень интересной и необычной стала разработанная Управлением Горьковской железной дороги железнодорожная пожарная машина на комбинированном ходу, предназначенная для тушения возгораний в труднодоступных местах, где возможен подъезд только по железнодорожным рельсам. Машина смонтирована на основе четырехосного бронетранспортера ГАЗ-59402, вы-

пускающегося Арзамасским машиностроительным заводом. Она оборудована поворотной башней с установкой комбинированного тушения «Пурга». Помимо колесного хода, ГАЗ-59402 может заезжать на железнодорожные рельсы и двигаться по ним, для чего применяются специальные катки, опускающиеся на рельс и удерживающие машину на путях; передвижение осуществляется с помощью обычных колес, едущих по рельсам.

Защищенный герметичный корпус позволяет машине приближаться к очагу пожара на расстояние до 50 метров, а мощный пожарный насос «ПН-40У» с приводом от трансмиссии машины может подавать любое количество тушащих веществ. Использование пожарных автомобилей ГАЗ-59402 особенно актуально в условиях Сибири и Дальнего Востока.

По-летнему теплая, солнечная погода и голубое небо остались приятное впечатление у посетителей выставки, как специалистов, так и просто любопытных. Следующая, Третья международная специализированная выставка «Пожарная безопасность на рубеже XXI века» пройдет 30 сентября – 3 октября 2003 года.



3

■ IVECO – «Грузовик 2003 года»

Итальянский грузовик IVECO Stralis стал победителем ежегодного конкурса «Грузовик 2003 года». Предыдущая модель IVECO EuroTech также становилась победителем, но уже в далеком 1993 году.

Тягач разрабатывался в течение нескольких лет. Новые узлы устанавливались на серийные тягачи IVECO EuroStar, обкатывались и проверялись. Сначала появился двигатель Cursor с турбокомпрессором с изменяемой геометрией. В результате чего максимальное значение крутящего момента двигателя достигается на более низких оборотах.

Механическая коробка переключения передач EuroTronic облегчила работу водителя. А электронная тормозная система сделала процесс торможения более прогнозируемым и безопасным.

Заключительным аккордом обновления тягача стало появление в 2002 году новой кабины. Главная ее изюминка – модульный принцип, в результате чего нижнюю спальню можно трансформировать в столик с сиденьями.



■ Кризис международных перевозок

Российские международные автоперевозки переживают сильнейший кризис за всю историю существования рынка. Всемирная организация автомобильного транспорта (IRU) намерена приостановить деятельность транзитной системы TIR на территории России до тех пор, пока ГТК не согласится на предложения IRU по урегулированию проблем по претензионным выплатам.

С начала года, по данным IRU, российские таможенники оформили 600 тыс. грузовиков с импортными товарами. Если исходить из того, что средняя сумма таможенных отчислений составляет примерно \$10 – 13 тыс. с грузовика, то в случае приостановки действия книжек МДП для России бюджет страны потеряет не менее \$6 млрд. годового дохода.

В свою очередь в ГТК ущерб, нанесенный международными перевозчиками, оценивается в \$60 млн. Именно на такую сумму были поданы иски против перевозчиков со стороны таможни. Проблему породила так называемая недоставка грузов до региональных таможен. Этот механизм ухода от таможенных платежей пользуется огромной популярностью у контрабандистов. До 1992 года IRU получала со всего мира не более 40 претензий по выплатам страховки за пропавшие грузы. В 1999 – 2000 годах, ГТК направил IRU 2500 претензий.

IRU уже имеет опыт преодоления подобных кризисов. В обход пула страховщиков организация договаривается со страной, имеющей претензии, о разрешении спорных вопросов и сумме компенсации. Таким образом удалось решить проблему в Германии, 28 ноября подобное соглашение было заключено с Белоруссией и такой же документ был подписан в начале прошлого года с российской таможней. Согласно нему в течение трех лет организация обязалась перечислить ГТК «в рамках технической помощи» \$20 млн. Текст соглашения на этот год был направлен главе ГТК Михаилу Ванину в феврале, но до сих пор IRU не получила на него ответа. По сведениям «Известий», российская таможня не намерена идти на компромисс. Выступая в среду на пресс-конференции, первый зампред ГТК Леонид Лозбенко заявил, что перевозки по России составляют порядка 25% общего числа перевозок в мире. Поэтому выход России из конвенции о МДП будет невыгоден как России, так и европейским перевозчикам.

В IRU считают, что количество претензий из России связано со слишком вольной трактовкой таможней конвенции МДП – вместо выявления и устранения причин роста контрабанды в ГТК начали рассматривать TIR как систему возмещения ущерба, нанесенного контрабандистами.

Автотрансинфо

Требуются на работу в авто-предприятие автослесари с опытом работы. Обязательно знание грузовых автомобилей

**Тел.: 909-2100
796-8384**

■ Слухи

Таможенные пошлины на импортные грузовики старше 7 лет могут быть повышенены. Этим вопросом сейчас занимается Министерство промышленности России.

Ранее выросли пошлины на импортные автобусы и легковые автомобили старше 7 лет. Никаких мер против ввоза иномарок с правым рулём пока не планируется. Об этом сообщил представитель министерства.



Peterbilt

CALIFORNIA
HUSS 1

Берегись автомобиля

Дмитрий Жигульский

Ноябрь. Волгоградская область. Девять часов утра. Я за рулем автопоезда. Сильный туман с мокрым снегом. Местами на дороге слякоть, местами укатанный снег. Тянусь за КамАЗом со скоростью 40 км/ч в направлении Москвы. Обогнать не могу из-за встречного транспорта, который в большинстве своем движется с включенным ближним светом. По нему и оцениваешь возможность обгона.

Вот, кажется, окно. Выруливаю на встречную и иду на обгон. Уже почти поравнявшись кабинами, вдруг с ужасом вижу надвигающийся из тумана встречный легковой автомобиль без какого-либо света. До него метров четыреста. Закончить обгон на груженой фуре точно не успею. Сразу выступила испарина, нога автоматом жмет на тормоз, но автопоезд и не думает тормозить. Ёхрый бабай — как раз в этом месте накатанный мокрый снег. Вместо того чтобы тормозить, «фура» начинает складываться. В мозгу пронеслись несколько сценариев: если сложусь, хана грузу и куча металлома из нескольких машин, нырять в кювет — жалко маши-

ну. Чтобы не сложиться, отпускаю педаль тормоза и начинаю молить встречного водителя на легковушке уйти в кювет, ведь ему практически ничего не будет. Но он явно не просек ситуацию и продолжает катастрофически быстро приближаться. Ну и редиска ты, мужик: жалеть лампочки в туман и иди в лоб на грузовик. Я уже смирился и ждал развязки. Помощь пришла неожиданно со стороны водителя КамАЗа, обгонявшего мной. Видя мои бесполезные попытки, он резко прибавил в скорости, дав возможность мне вернуться на свою полосу до столкновения.

Все это я вспомнил, разбирая материал семинара о проблемах безопаснос-

ти на дорогах, проведенного для журналистов компанией Volvo Trucks летом 2002 года в Гетеборге.

Не секрет, что последствия аварий с участием грузовиков из-за габаритов и массы последних наиболее тяжелые и трагичные. По статистике ежегодно на дорогах Европы в авариях с участием грузовиков полной массой более 3,5 т гибнут около 13 тыс. человек. Причем 65% столкновений происходят при столкновении с фронтальной частью грузовика. Дело в том, что 2 т легкового автомобиля против 40 т автопоезда как дробинка против слона. Да и бампер грузовика расположен выше бампера легковушки. Машина просто подныривает под грузовик при столкновениях. Ситуация не в пользу водителя и пассажиров легкового автомобиля.

На грузовиках Volvo уже с 1996 года по заказу клиентов устанавливается передняя противоподкатная защита (FUPS). С 2001 года она входит в стандартную комплектацию. Принцип действия FUPS в том, что в передний бампер грузовика встраиваются деформирующие при

столкновении элементы и все это опускается до уровня бампера легкового автомобиля. Деформируясь до 200 мм, эти элементы гасят кинетическую энергию. С августа 2003 года все новые грузовики в Европе обязательно должны иметь противоподкатную защиту, аналогичную разработке Volvo.

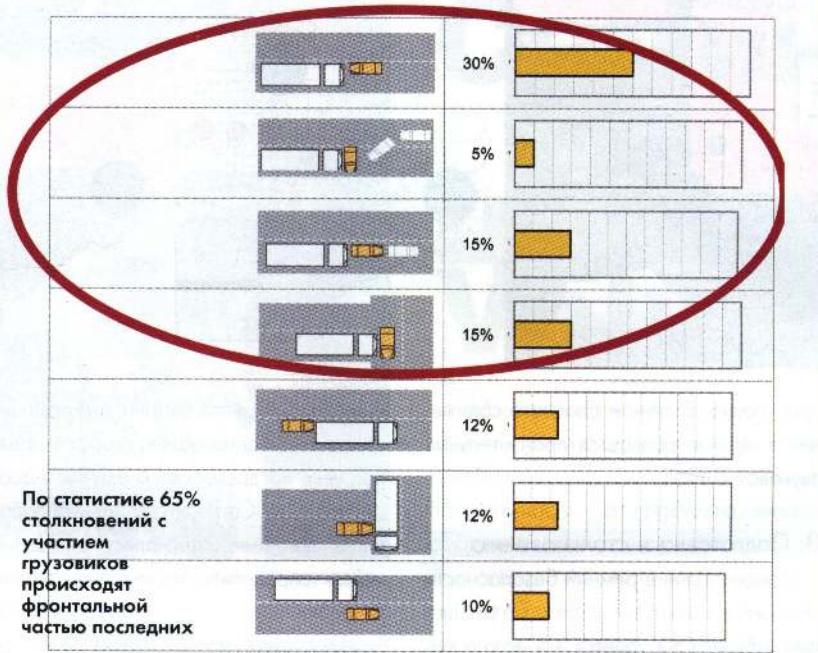
Журналистам был показан легковой автомобиль Volvo, который разбили в результате лобового столкновения с грузовиком Volvo FH12, оборудованным FUPS, с суммарной скоростью 65 км/ч и перекрытием 50%. Все пассажиры и водитель легкового автомобиля остались живы и здоровы.

Для того чтобы обезопасить людей легковушки на скорости 90 км/ч, деформируемую зону следует увеличить в 3 раза до 600 мм. Тогда увеличивается длина кабины, но за счет уменьшения длины полуприцепа, так как длина автопоезда ограничена.

Все вышесказанное является лишь составной частью отдельных этапов мер по обеспечению безопасности дорожного движения. Специалисты выделяют пять стадий.

1. Профилактика безопасности

Этим термином определяются меры по предотвращению критических ситуаций, потенциально приводящих к аварийным. Комфорт рабочего места, снижающий усталость водителя, занимает не последнюю роль. В будущем планируется устанавливать в кабине датчики, следящие за глазами и движением голо-



вы водителя. В случае отклонения от заданных параметров при усталости подается звуковой сигнал, приводящий водителя в чувство.

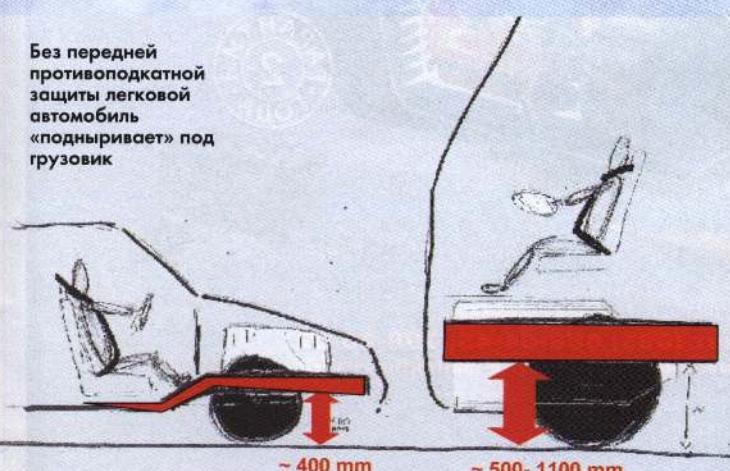
2. Активная безопасность

Система курсовой устойчивости ESP конструкторы относят именно к этой стадии. Датчики, установленные на автомобиле, определяют угол поворота руля, угловую скорость, отклонение от курса, боковое ускорение. Нагрузки на автомобиль, возникающие в процессе движения, постоянно сверяются с пороговыми параметрами, занесенными в бортовой компьютер. И если, например, при прохождении поворота боковое ускорение

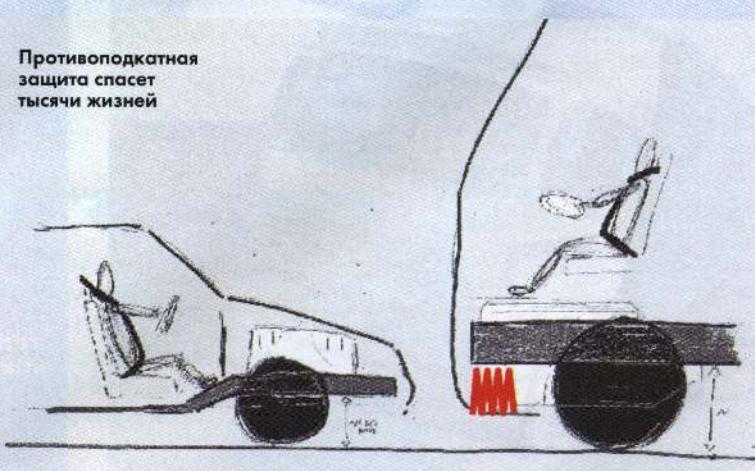
превышает критическое значение, то компьютер выдает команду на изменение оборотов двигателя, притормаживание определенных колес прицепа и тягача, работу вспомогательных тормозных систем. Причем прицеп не обязательно должен иметь АБС и электронную систему тормозов – ESP работает и без них. Но наличие современных тормозных систем предпочтительнее. Необходимо добавить, что система курсовой устойчивости ESP входит в стандартную комплектацию тягачей FH и FM.

Кроме этого к активной безопасности относятся и датчики столкновения, следящие за окружающей обстановкой: дистанцией впереди и параллельно идущем

Без передней противоподкатной защиты легковой автомобиль «подныряивает» под грузовик



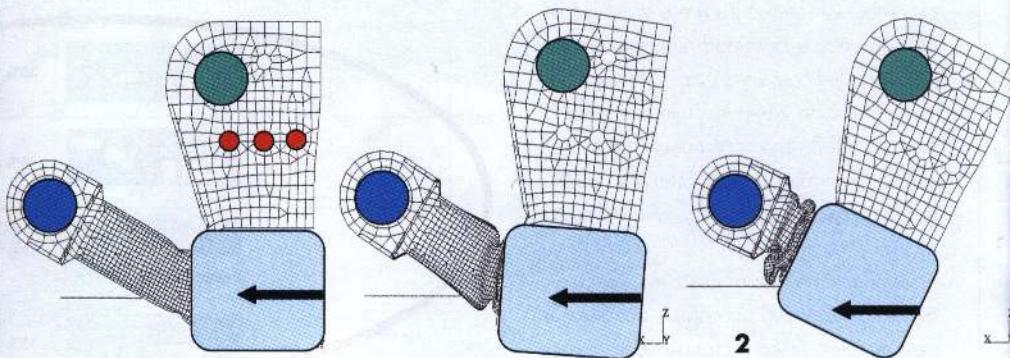
Противоподкатная защита спасет тысячи жизней





1. FUPS без декоративного пластика

2. Деформируясь, FUPS гасит кинетическую энергию



транспорте. В случае опасного сближения в кабине раздается пронзительный звуковой сигнал.

3. Подготовка к столкновению

Преднатяжение ремней безопасности относится к третьему этапу, когда аварии избежать не удается, но можно минимизировать травмы.

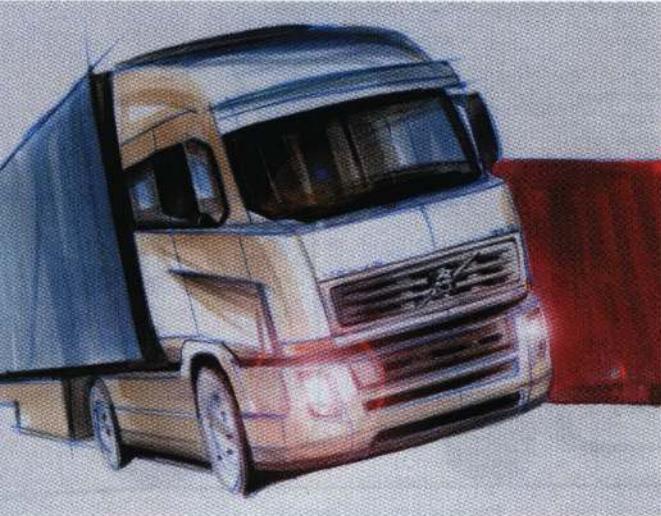
4. Меры во время аварии

Минимизация ущерба для груза, участников дорожного происшествия. На этапе столкновения происходит автоматическое максимально эффективное и резкое торможение автомобиля, фиксация корпуса водителя и пассажира в вертикальном положении, увод рулевого колеса от направления удара. Противо-подкатная защита FUPS предусмотрена именно для этого этапа.

3. Безопасный грузовик будущего

5. После аварии

Автоматическая система оповещения выдает сигнал аварийным службам. В



нем указаны место аварии, информация о состоянии автомобиля, скорости и перегрузке во время столкновения, массе автомобиля. Согласитесь, что, обладая этими данными, специалист адекватно может определить последствия аварии

еще до прибытия на место и грамотно подготовиться к ее ликвидации.

Вы думаете это сказка? Специалисты утверждают, что срок внедрения этих новых систем 2 – 15 лет. Это у них. А у нас?

ВОЗДУШНЫЕ ОТОПИТЕЛИ
Eberspächer

AIRTRONIC D2

ГАРАНТИЯ 2 ГОДА

ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ

тел./факс (095) 488-04-45, 798-20-02
http://www.klima.allride.ru e-mail: klima@allride.ru

Клима сервис



Современные западные грузовики с каждым годом становятся все сложнее, на них появляется все больше и больше электронных систем, которые помогают, контролируют, оберегают...

Иногда может создаться впечатление, что в таком «компьютеризированном» грузовике водителю вообще остается роль этакого «дөвеска к пейзажу». Но это заблуждение. Миром техники пока правит человек, и без него даже самая «умная» электроника – всего лишь куча железок. С другой стороны, чтобы правильно и, главное, полностью использовать весь потенциал систем современного грузовика, водитель должен иметь соответствующую квалификацию. И чем сложнее грузовик, тем выше должна быть эта квалификация. В противном случае неграмотный водитель может просто-напросто «угробить» сложный автомобиль. Поэтому западные производители коммерческой техники и создают собственные учебные центры, где водителям и механикам предоставляется возможность на практике освоить последние

разработки, внедряемые на грузовики. Шведская фирма Volvo – не исключение из этих правил. Более того, учебный центр этой компании уже несколько лет существует и в России.

Этот учебный центр было решено создать в конце 1996 года. Тогда компания Volvo открывала по России одну станцию за другой. Также было много контрактов с перевозчиками. И водителей, и механиков сервисных станций надо было где-то обучать. Раньше группы обучающихся отправляли в Швецию. Но это вызывало целый ряд проблем. Тогда-то и было принято решение об открытии учебного центра в России, который сейчас расположен на территории московского автокомбината № 36.

На сегодняшний день центр занимается подготовкой не только водителей, но и механиков, менеджеров и специалистов по запчастям для сервис-центров Volvo. (Кстати, курс подготовки водителя включен в стоимость нового или подержанного грузовика, купленного через ЗАО «Вольво Восток».) В центре,

Александр Евдокимов Семинар в учебном центре Volvo

оснащенном всем необходимым ремонтным оборудованием и узлами автомобилей, регулярно читают курсы любой сложности – от профилактического обслуживания и диагностики вплоть до... схем размещения инструмента на сервисе! Также есть курсы, которые читают специалисты из Швеции. Еще отметим, что этот учебный центр в Москве имеет статус регионального и сейчас охватывает рынки России, Беларуси, Украины, Литвы, Казахстана, Эстонии, Латвии.

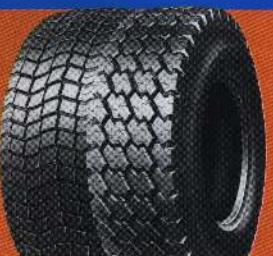
В последних числах октября ваш покорный слуга вместе с коллегами из других автоизданий посетил этот центр, где для журналистов как раз и был устроен экспресс-курс по изучению систем последнего поколения грузовиков Volvo. Объем статьи не позволяет остановиться на этом более подробно, к тому же на страницах нашего журнала мы уже неоднократно освещали устройство и работу систем новых грузовиков Volvo. Гвоздем же программы стало вождение грузовиков на Ходынском поле. В заключение сотрудники Volvo сообщили, что, возможно, в скором будущем в учебном центре будет предлагаться программа экономичного вождения грузовиков. Ну что ж, ждем с нетерпением!

МКАД, 43 км



Запчасти, масла для тягачей, грузовиков, прицепов и полуприцепов импортного производства
Тел.: (095) 136-7457 (095) 747-7567

Автошины MICHELIN, KORMORAN, CONTINENTAL
отечественные (095) 339-7066
Тел./факс: (095) 424-3400



МЧС – это ведомство у всех на слуху. Так уж, к сожалению, про-
исходит, что одна катастрофа сменяет другую и веренице чрез-
вычайных ситуаций в мире, похоже, не видно конца и края.
Следовательно, и люди, работающие в этой организации, не ос-
танутся без куска хлеба. Работа по двое-трое суток без сна и
перерывов на обед – для них это норма, впрочем, как и для
техники, стоящей на вооружении эмчеэсовцев. Эксплуатация
автомобилей в экстремальных условиях требует от них (автомо-
бильей) повышенной надежности.

АВТОМОБИЛИ ЧРЕЗВЬЧАЙНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

Дмитрий ЗЛЕНКО, фото автора

Автотранспорт МЧС, за редким исключением, – это эксклюзив. Как доработку, так и создание новых авто на базе оригинальных узлов и агрегатов делают несколько конструкторских бюро, находящихся в составе МЧС России. Обладая внушительными производственными мощностями, они способны затмить собой даже известных отечественных и импортных автопроизводителей. Машины, сходящие со стапелей эмчеэсовских заводов, имеют оригинальную ходовую часть, оригинальное рулевое управление... Выпускают даже свои рес-



соры и амортизаторы. Пожалуй, единственное, что остается в автомобиле без существенных изменений, так это кабина. Как правило, используются газелевые и бычковские кабины. Но если бы у МЧС был свой цех металлопроката, то и кабины спецавтомобилей носили бы эксклюзивный характер.

— Мы создаем оригинальные автомобили по нескольким причинам, — рассказывает механик МЧС Кирилл. — Во-первых, автомобили, выпускаемые «ГАЗом» или «ЗИЛом», по многим критериям не подходят для их использования в нашем ведомстве. Они хлипкие, ненадежные, маломощные, обладают плохими вездеходными качествами... В нашем автопарке есть «газели» заводской комплектации, но это, скорее, исключение, нежели правило. Главное требование, которое мы предъявляем к машине, — надежность работы в любых экстремальных ситуациях. К сожалению, чисто заводские автомобили этим похвастать не могут.

Вторая причина создания оригинальных автомобилей, продолжает Кирилл, это их максимальная приспособленность для нашего оборудования. Заводская техника устроена так, что в нее много не запихнешь.

И в-третьих, создаем автомобили не только для российского МЧС, но и для аналогичных спецслужб стран ближнего и дальнего зарубежья. Нам выгодно, чтобы запчасти для машин приобретались именно у нас, а не у «ГАЗа» или «ЗИЛа». Являясь монополистом запчастей на эти авто, мы получаем экономическую и политическую выгоды.

— И охотно ли покупают ваши автомобили «забугорные» спецслужбы?

— Очень, — отвечает Кирилл. — Для сравнения: американский аналог на-

шего «Белого медведя» стоит \$500 тысяч, в то время как «белый медведь» — 90 тысяч у.е.

Ну и теперь подробнее о самих автомобилях.

Одна из самых последних эмчеэсовских разработок — АСМ (аварийно-спасательная машина)-4703 с кабиной от зиловского «Бычка». Автомобиль предназначен для оперативной доставки спасателей к местам возникновения чрезвычайных ситуаций,



1



2

обеспечения аварийно-спасательных работ по поиску пострадавших и оказания им помощи.

Автомобиль оснащен всем необходимым оборудованием для тушения пожаров, ведения радиационной разведки, связи с любой (!) точкой мира.

Полная масса АСМ-4703 — 8460 кг. Допустимая масса оборудования — 4450 кг. Грузоподъемность авто 5100 кг (оборудование + 8 человек спасателей, включая водителя). Автомобиль, скажем прямо, не из легких, однако минского 4-цилиндрового рядного силового агрегата (ММЗ-245) мощностью 136 «лошадок» вполне хватает, чтобы раскочегарить груженую машину до 100 км/ч.

1. Слева — полноприводная «ГАЗель». Справа — обычная

2. «Белый медведь»



1. ACM-4703

2. «Мерседес» для личного состава

Средний расход топлива груженого авто около 32 л на сотню. Запас хода с полным баком – 500 км.

Колесная формула ACM-4703 4x4. А как иначе, ведь для того, чтобы добраться до места, где произошла катастрофа, необходимо преодолевать невиданные буераки. Колесная база – 4800 мм. Подвеска полностью независимая торсионного типа. Радиус поворота ACM-4703 примерно 8,5 м, в то время как у автомобилей с такой же колесной базой – не менее 11 м. Такой довольно-таки маленький радиус поворота достигнут за счет дублирующего рулевого механизма задних колес. Формулировка, сказать по правде, красавица, но малопонятная. Если рассказать упрощенно, то принцип действия следующий: когда угол поворота передних колес достигает 5°, начинают поворачиваться задние колеса, дублируя передние с задержкой угла поворота на 5°. Это стало возможно благодаря специальному колесному редуктору. Конструкция весьма сложная: тип зацепления не привычный червяк – ролик, а рейка – сектор (как на переднеприводных легковушках). Внутри редуктора

две рейки и два сектора. Можно было, конечно, сделать две рейки и один сектор, но при таком варианте возрастает нагрузка на сектор, поэтому конструктивно надежнее было сделать две рейки и два сектора (по сути, два рулевых механизма)... С помощью двух длинных рулевых тяг (4600 мм) осуществляется поворот задних колес...

Коробка передач стоит зиловская 5-ступенчатая. Сама по себе КПП вшивенькая, поэтому ее дополняет оригинальная раздатка, с богатым выбором передаточных чисел.

Межосевой и межколесный дифференциалы на ACM-4703 блокируемые. Но даже на заблокированных дифференциалах автомобиль сохраняет отличную маневренность. И все благодаря дублирующему рулевому механизму.

В заключение рассказа об ACM-4703 хочется обратить внимание на огромный клиренс – 56 см. Если заглянем под автомобиль, то мы не увидим ни карданного вала, ни главной передачи, ни рулевых тяг, ни тормозных трубок... Все это находится выше уровня рамы. К чему же при-

крепляются рессоры, если полуоси находятся над рамой? Рессор нет. На ACM-4703 подвеска торсионная, как передняя подвеска на «Запорожце».

ACM «Белый медведь», созданный на базе ГАЗ-3308 с элементами ГАЗ-66, является машиной постоянной готовности и средством повышенной мобильности спасательных сил МЧС. При ликвидации чрезвычайных ситуаций ACM с полным составом экипажа и аварийно-спасательным оборудованием обеспечивает выполнение многих задач. Например, проведение разведки в зоне ЧС (общей, радиационной, химической, пожарной, инженерной и технической); поиск пострадавших людей в завалах разрушенных зданий...

В стандартную комплектацию «Белого медведя» входит медицинское имущество, средства пожаротушения, средства связи, энерго- и светотехническое оборудование, средства обнаружения людей в завалах. Приборы мониторинга окружающей среды, средства индивидуальной защиты, средства спасения с верхних этажей зданий, альпинистское снаряжение, средства спасения на водах (комплект водолазного оборудования и надувная лодка)...



Помимо прочего автомобиль оснащен воздухохранилищем емкостью 100 л и компрессором высокого давления... Осветительная мачта высотой 6 м. Мощность прожекторов – 2 кВт.

Полная масса автомобиля 6700 кг. Грузоподъемность 2,5 т. Под капотом спрятан турбодизель мощностью 122,5 «лошадки». Колесная формула 4x4. Задняя подвеска не подрессоренная. Расход топлива на сотню – 14 л.

АСМ тяжелого класса «Белый орел» на базе КамАЗ-41114. Предназначена для доставки оборудования и спасателей к местам возникновения чрезвычайных ситуаций. Обеспечивает работы по оказанию медицинской помощи (в том числе и хирургической). Создание условий отдыха и проживания спасателей.

Кузов «Белого орла» разбит на три отсека: первый отсек, тот что ближе к кабине, оборудован под перевозку людей; второй (средний) – предназначен для транспортировки двух палаток и одной операционной; в третьем отсеке находится все необходимое медицинское, диагностическое и спасательное оборудование.

Полная масса автомобиля – 15 175 кг, максимальная грузоподъ-

емность – 4300 кг. Число мест, включая водительское, – 9.

Двигатель мощностью 220 л.с. способен разгонять автомобиль до 85 км/ч. Привод, разумеется, полный.

АСМ «Филин» на базе ГАЗ-2752 имеет множество модификаций. Он может быть как и химической, пожарной, взрывотехнической лабораторией, так обычным спасательным автомобилем, перевозящим людей и спасательное оборудование.

По сути – эта стандартная «ГАЗель», только со 136-сильным движком и немного усиленной ходовой.

на чем ездят спасатели стран Европы.

Scania. Данная модель пользуется огромной популярностью у европейских спасателей. Машина уникальна – в свободной продаже ее нет, т.к. по многим критериям она не может быть сертифицирована, т.е. не вписывается в один европейский ГОСТ.

Колесная формула 6x6 с постоянным приводом на все колеса. Длина рамы 14,5 м. Длина в составе автопоезда может достигать 24 м. Двигатель стандартный мощностью 360 «лошадей». КПП автоматическая 16-ступенчатая. Межосевой дифференциал имеет автоматическую блокировку – если одна ось начинает пробуксовы-



вать более 3 с, включается блокиратор.

Scania с колесной формулой 6x6

Года три-четыре назад немцы с консервации передали российскому МЧС короткокапотный «Мерседес-911». Машина 1980 года выпуска. А поставлена на производство 1960 году! В Европе их уже давно не используют, однако в нашем МЧС их целых три. Водители говорят, что эта устаревшая модель лет на десять опережает российские авто в базовой комплектации.

С транспортом, стоящем на вооружении МЧС России, мы более или менее знакомы. Посмотрим,

Hagglunds («хёгглюндс»). Автомобиль со столь сложным для русского языка названием состоит на вооружении эмчеэсовцев во многих странах Европы: Швеции, Франции, Германии... С первого взгляда даже трудно определить, что это. Внешне похож





1. Пожарный автомобиль для тушения огня на расстоянии

2. Mercedes 911

на гибрид паровоза и бульдозера. «Хёгглюндс» со стороны кажется очень тяжелым. На самом же деле его масса не превышает полутора тонн. Кузов выполнен из термостойкого пластика; гусеницы – из жесткой резины. Может показаться, что резиновый трак не практичен. Однако это не совсем так. Вернее, это совсем не так. «Хёгглюндс» весьма тихо передвигается по асфальту, не разрушая его, легко ездит по рыхлому снегу и грязи... К тому же трак из резины очень легкий.

...Когда мы слышим «прицеп», сразу представляем устройство, которое буксируют. Прицеп у «хёгглюнда» не буксируемый! Через карданный вал колеса, а вернее, траки прицепа приводятся в действие. Поворачивает прицеп за счет дифференциала. По телескопическим трубкам вязкая жидкость поступает в левый или правый сателлит (в зависимости от поворота руля). Увеличение вязкости в одном из сателлитов приводит к тому, что крутящий момент перераспределяется на другую полусось. Рулевой механизм интересен еще одной деталью – рулевым колесом. На гусеничной технике традици-



онно используются рычаги, а на «хёгглюнде» стоит самый настоящий руль.

Его силовой агрегат – это рядный 8-цилиндровый не турбированный дизель объемом 6,2 л. Мощность, которую развивает двигатель, 120 л.с. Коробка передач автоматическая 3-ступенчатая. Прожорливость – 16 л на

сотню. Максимальная скорость – 50 км/ч, что по меркам российских стандартов для спасательной техники крайне мало. Цена «голого» «хёгглюнда» (без прицепа, компьютера и прочего оборудования) – 20 тысяч зеленых. Как не крути, а ведь отечественная техника получается выгоднее «забугорной».

Никто не знает технику лучше водителя. Он, водитель, если хотите, знает свою машину как облупленную. Об условиях эксплуатации и поведении автомобилей рассказывают водители МЧС...

Андрей. Водитель «Синей птицы» (большегрузный автомобиль на базе КамАЗа, предназначенный для транспортировки гуманитарной помощи):

– В МЧС я с 1997 года. На моей памяти нет случаев, когда бы меня подвел автомобиль. Всегда работает как часы. Почему не ломается? Во-первых, потому что все автомобили доработаны. Во-вторых, они проходят ежемесячный осмотр в наших диагностических центрах. Разумеется, про-

верка технического состояния перед каждым выездом. В-третьих, быть может, этоозвучит наивно — любовь к автомобилю. Зря смеешься. Доброе слово приятно не только человеку, но и железяке.

Василий. Водитель полноприводной «ГАЗели»:

— С машиной за всю мою историю службы в МЧС, а это уже третий год, у меня произошли лишь два ЧП. Однажды у меня развалилось сцепление. Из-за чего это произошло, можно только гадать. Вроде и машина шибко не дрючил. А еще, прошлой зимой, залил бак левой соляры. Машина вела себя очень не предсказуемо: глухла, не держала обороты, чихала... Механики меня потом долго нехорошими словами вспоминали. Даже сам не знаю, какого я заправился не на базе. У нас всегда топливо в избытке и хорошего качества. А, еще забыл сказать, что кузовок «ГАЗели» очень слабенький. Гниет за два-три года до дыр. Но в принципе ничего — машинами доволен.

Рашид. Водитель «ГАЗели»-химлаборатории:

— Все машины, как и спасатели, проходят спецподготовку, поэтому в их надежности не сомневаюсь. В МЧС я с 1995 года. Пару-тройку раз случались поломки, но не существенные. Помню лишь, что какие-то заводские агрегаты ломались. Вообще, про поломки спрашивать лучше у механиков. Я могу рассказать лишь какие-то случаи из водительской практики. Помню, нам как-то поставили одиннадцать новеньких «газелей». Получилось так, что ключи от этих машин лежали в одной коробке. Все одиннадцать! Срочный выезд, а мы ключи к машинам подбираем. Минут, наверное, за 15 разобрались, какой ключ от какой машины. Втык нам тогда капитальный сделали...

Из-за этой работы от меня ушла жена. Дома ведь практически не появляюсь — бесконечные командировки. Похожая история у многих водителей



1

и спасателей. А вообще, мне в МЧС нравится работать. Работа интересная и неплохо оплачиваемая. Сколько именно, не скажу — коммерческая тайна...

Сергей Шойгу самый долгоживущий министр в России. В правительстве с 1994 года. Он был главой МЧС при Викторе Черномырдине, затем при Сергеев Кириенко, пережил правительство Евгения Примакова и Сергея Степашина, работал под предводительством Владимира Путина и теперь трудится в правительстве Миха-

ила Касьянова. Этот человек, как никто другой, может рассказать о своем министерстве. Короткое эксклюзивное интервью Сергей Шойгу согласился дать нашему журналу.

— Сергей Кужугетович, с уверенностью можно сказать, что Вы отец — основатель МЧС России, поскольку стоите у истоков этой спецслужбы. Насколько тяжело управлять таким ведомством?

— Очень тяжело было на этапе становления. Построить вертикаль подчинения, наладить инфраструктуру... Сейчас все эти механизмы отлажены, поэтому управлять стало легче. Но

1. Передвижная лаборатория

2. Самолет для тушения огня



2



1. Hagglunds
2. Химлабо-
ратория в ку-
зове «ГАЗели»
3. Сцепной
механизм
Hagglunds

работать – ничуть. Это адский труд. Отнимающий много сил. Честно говоря, никому не пожелал бы такой работы. Наметишь выходной с семьей провести, как звонок, и ты улетаешь к черту на кулички.



– Как Вы считаете, уступают ли наши эмчэсовские спецавтомобили западным аналогам?

– Ничуть не уступают. Я видел спецтехнику и американцев и европейцев... Мы на уровне. А по многим критериям даже на голову выше. Неслучайно же часть производимых нами автомобилей экспортируется за рубеж. Иностранные водители весьма лестно отзываются о нашей технике.

– Ваша работа, несмотря на всю перспективу происходящих катастроф, довольно-таки однотонная. Какое самое

яркое событие из Вашей профессиональной жизни останется в памяти на всегда?

– Какого-то конкретного события нет. Мне больше запоминаются не конкретные катастрофы, а, скорее, какие-то их общие черты: я с 1991 года занимаюсь чрезвычайными ситуациями, почти 12 лет, и не перестаю удивляться алчности людей. Поначалу я думал, что это пережитки советской эпохи, но теперь я прихожу к выводу, что это людская натура. Каждый раз наблюдаю одну и ту же картину – люди, дома которых не пострадали в результате катастрофы, на глазах спасателей начи-

нают ломать свое жилище. А потом говорят, мол, вот, помогите нам, мы пострадали от стихии. То есть хотят отстроить новый дом на государственные деньги...

Министерство по чрезвычайным ситуациям, в том или ином виде, есть в каждой стране. Законы жизни таковы, что без этого ведомства никак не обойтись. Хочется пожелать, чтобы нужда заставляла нас как можно реже обращаться в МЧС...

Антифриз для грузовиков

При вводе в строй Волжского автозавода сотрудниками ГОСНИИОТХ был создан для систем охлаждения «Жигулей» антифриз под маркой «Тосол», что расшифровывается как технология органического синтеза – название лаборатории, разработавшей этот антифриз, а ол – окончание спиртов. Выпускался антифриз под маркой «Тосол» по ТУ, ГОСТ на охлаждающие низкозамерзающие жидкости в то время отсутствовал и появился только в 1989 году.

Но наш ГОСТ 28084-89 «Жидкости охлаждающие низкозамерзающие» в отличие от зарубежных стандартов не подразделяет антифризы для легкового и грузового автотранспорта, и это большое упущение.

Грузовой автотранспорт по своей сути предназначен для перевозки грузов, пассажиров (автобусы) и в большей своей массе работает в тяжелых эксплуатационных условиях: это машины, работающие в карьере, на междугородных перевозках. Разнообразный рельеф местности, подъемы, городской цикл, частые разгоны и торможение заставляют двигатели работать при максимальных нагрузках, что приводит к локальным перегревам двигателя, а все ингибиторы (комплекс присадок), вводимые в антифризы, теряют свои свойства под воздействием повышенных температур, тем самым уменьшая эксплуатационные свойства антифриза. Так как грузовой транспорт является коммерческим, то и эксплуатационные свойства у него должны быть выше, чем у легкового автотранспорта.

«Тосол-40» (или аналогичные марки антифриза, предназначенные для легкового транспорта), используемый в грузовых автомоби-

лях, свои свойства теряет намного быстрее, что приводит к частой его замене. При потере своих антикоррозийных свойств антифриз становится агрессивной средой, и процесс коррозии происходит в 70 раз быстрее, чем в воде.

Это приводит к разъеданию резиновых патрубков и уплотнителей, образованию осадка в виде абразивных веществ, негативно влияющих на продолжительность работы водяного насоса, коррозии металла радиатора охлаждения двигателя и радиатора отопителя салона, а также блока двигателя, что в итоге уменьшает срок работы двигателя.

Первый признак того, что антифриз потерял свои качества – это изменение цвета. Рыже-бурая окраска говорит о том, что начался коррозийный процесс и антифриз необходимо срочно менять во избежание вышесказанных последствий.

При покупке антифриза обращайте внимание на этикетку. Для импортного антифриза это обозначение стандартов ASTM D 4656, ASTM 4985, ASTM D 5216. Данные стандарты предназначены для большегрузных автомашин, работающих в тяжелых эксплуатационных условиях. Стандарт ASTM D 3306, ASTM D 3385 – это анти-

фризы для легкового автотранспорта. У российских производителей – это антифризы со специальной формулой для грузового автотранспорта.

Срок эксплуатации «Тосола» в системе охлаждения легковых машин – от 40 до 60 тыс. км. Используя легковой «Тосол» в грузовиках, надо помнить, что срок его эксплуатации сокращается на 30 – 50%. Специализированные охлаждающие жидкости для большегрузного транспорта, обладающие специальным пакетом ингибиторов (присадок), позволяют расширить температурный режим до +130° С в замкнутой системе, что предотвращает локальные перегревы, которые, в свою очередь, уменьшают срок эксплуатации как «Тосола» (антифриза), так и самого двигателя и, как следствие, увеличивают эксплуатационные свойства специализированной охлаждающей жидкости до 250 тыс. км пробега автотранспорта. Выгода очевидна. Выбор остается за профессионалами.

**СПЕЦИАЛЬНАЯ ФОРМУЛА
для грузовых машин и Л/Т**

ТОСОЛ И АНТИФРИЗ
С полным пакетом
функциональных присадок
европейского качества



DIXE

Тел./факс: 357-87820, 357-2800, 502-6482

ХОЧУ ДРУГОЙ МОТОР!

Александр Евдокимов

...Примерно с такими словами обращаются владельцы грузовиков в фирму «Технополис», которая занимается весьма интересным и достаточно новым для нашей страны бизнесом, а именно: «пересадкой» на грузовые автомобили дизельных двигателей. Чтобы выяснить подробности этой «алхимии», мы отправились на базу фирмы в город Обнинск, где на наши вопросы любезно ответил заместитель директора Сергей Стонт.

— Сергей Владимирович, как фирма «Технополис» начала подобную деятельность?

— Начинали мы с торговли моторами ЯМЗ и ММЗ. Со временем по просьбам клиентов занялись не только продажей, но и установкой на грузовики купленных у нас моторов. А несколько лет назад к нам стали обращаться с просьбами о замене штатных моторов грузовиков на дизельные двигатели в целях повышения рабочих характеристик автомобиля. Кто-то, например, желал заменить бензиновый мотор на ЗИЛе или «газоне» более тяговитым, а главное, не таким прожорливым дизелем. Другого клиента, наоборот, не устраивали тяговые характеристики штатного дизеля на его КамАЗе. В итоге в 1999 году мы запустили производственную базу по переоборудованию автомобилей различных марок дизельными двигателями.

— Кто же основной клиент на подобные услуги?

— Можем сказать, что уже есть целые организации из разных областей, которые с нашей помощью перевели свои автопарки на дизельные моторы. Среди них, например, ЗАО «РИТА», «Гидроинжстрой», «Калужский мясокомбинат» и другие. Также много за-

казов приходит и от частников. Объединяет же наших клиентов то, что замена мотора для них не прихоть, а точный экономический расчет. Один заказчик, скажем, хочет уйти от машин с бензиновыми моторами, чтобы сократить расходы автопарка на топливо; второму штатный мотор слабоват для работы; у третьего клиента двигатель на машине сломался или уже изношен до предела, и так далее. При этом на новую технику денег у большинства владельцев нет. А тут клиент пригоняет свой старый или уже просто «убитый и похороненный» грузовик, который мы основательно перетряхиваем и ставим новый мотор. И после всех работ человек получает фактически новый автомобиль с повышенными рабочими характеристиками, и все это — за полцены!

— Какие моторы может выбрать заказчик?

— Мы предлагаем широкую гамму дизелей Минского и Ярославского моторных заводов, которые ставятся на автомобили ГАЗ, ЗИЛ, Урал и КамАЗ. Предварительно мы беседуем с клиентом, выясняем, в каком режиме работает машина, и на основе этих сведений подбираем оптимальный вариант. Скажем, для грузовика, работающего

в городе, предлагаем более экономичный мотор, а вот если машина ходит «на дальняк», да еще с прицепом, то акцент делается уже на мощность двигателя.

— Много ли приходит заказов и какие грузовики чаще везут на «операцию»?

— В год делаем порядка 200 грузовиков всех марок. И около половины заказов составляют подержанные бензиновые ЗИЛы разных моделей. На машины «сто тридцатого» семейства ставим четырехцилиндровые дизели ММЗ серии Д-243 или Д-245 (такие же моторы работают на «бычках»). После установки дизеля расход топлива в городе падает с 25 – 30 до 17 – 20 литров на сто километров. Окупается же новый мотор примерно за месяц, так что выгода налицо. На грузовики ЗИЛ серии «4331», помимо вышеупомянутых минских моторов, устанавливаем еще и мощный 6-цилиндровый дизель серии «ЯМЗ-236» (фото 1), с которым грузовик начинает просто «летать». На втором месте по популярности — ГАЗ-3307 (09), на который приходится до 30% заказов. Эти машины тоже оснащаем минскими дизелями. Кроме этого, привозят много КамАЗов выпуска начала 90-х годов, для которых клиенты заказывают 240-сильную ярославскую «восьмерку». Кстати, чтобы переоборудовать машину, ее не обязательно пригонять к нам в Обнинск, так как мы можем отправить двигатель и комплект для установки прямо к заказчику, осуществить шефмонтаж.

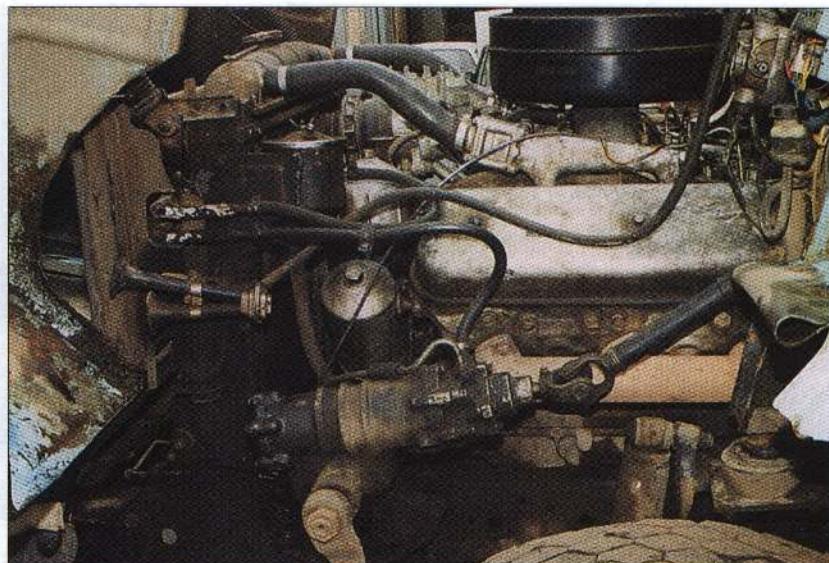
— А с другими видами техники работаете?

— Да, мы также переоборудуем трактора и комбайны, дорожную и строи-

тельную технику. Работаем и с автобусами (ЛАЗ, ПАЗ, КАвЗ, ЛиАЗ), но к ним у нас подход очень осторожный. Эти машины довольно специфичны, и у них высокие требования по безопасности. Поэтому за эти годы мы выполнили всего около 10 заказов. Так что пока наш основной профиль – это грузовики.

– Установка «неродных» агрегатов на машину – дело серьезное. Что приходится изменять в конструкции машин?

– Объем вмешательства в стандартную конструкцию зависит от грузовика и типа мотора, который на него ставится. Если, например, устанавливаемый двигатель тяжелее штатного, приходится усиливать опоры мотора и ставить дополнительные листы в пакеты рессор передней подвески. Идем далее. Дизель ММЗ, устанавливаемый на ЗИЛ-130, без проблем сочетается со штатной 5-ступенчатой КПП. Этот же дизель ставится и на бензиновые грузовики ГАЗ, но их штатная КПП уже не рассчитана на повышенный крутящий момент, поэтому ее приходится менять на зиловскую коробку передач в паре со сцеплением. То же самое относится и к моторам ЯМЗ. Если, например, ярославский дизель ставится на ЗИЛ-4331, стандартную КПП заменяем на 5-ступенчатую мазовскую, которая отлично подходит к этому двигателю. Кстати, процесс установки моторов ЯМЗ на грузовики ЗИЛ-4331 – один из самых сложных. Приходится снимать кабину, делать вырезы в поперечине рамы под патрубки радиатора, сдвигать в сторону опоры кабины и редуктор гидроусилителя руля – словом, работы хватает.

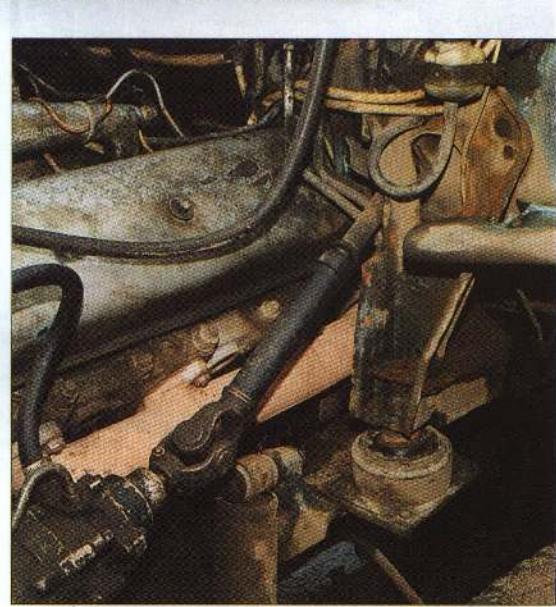


Чтобы поместить под капот ЗИЛ-4331 шестицилиндровый дизель ЯМЗ-236, приходится отводить в сторону опору кабины...

Конечно, мы стараемся как можно меньше перекраивать конструкцию и использовать максимум стандартных деталей. Но такое не всегда возможно и касается это не только грузовиков ЗИЛ. Поэтому при необходимости мы самостоятельно изготавливаем некоторые оригинальные детали: опоры моторов, коробок передач и насосов гидроусилителя руля, кронштейны под наружные агрегаты, проставки на карданы и т.д. Однако хочу особо отметить, что все подобные изменения, вносимые в стандартную конструкцию, мы предварительно согласовываем со специалистами НАМИ, которые соответственно выдают нам разрешение на переделки.

– А непосредственно с моторами проводятся какие-то подготовительные работы?

– Конечно. Мы сами покупаем часть наружных агрегатов – насосы усилите-



ля руля, стартера – и отсеиваем брак, которого сейчас, увы, попадается достаточно много. Кроме этого, перед установкой все моторы проходят обкатку на стенде. Попутно делаем про-

...и редуктор гидроусилителя руля

КРАТКИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ДВИГАТЕЛЕЙ

Двигатели Минского моторного завода

Модель	Число/расположение цилиндров	Рабочий объем, л	Тип системы газообмена	Мощность, кВт (л.с.)/при об/мин	Крутящий момент, Нм (кгс·м)/при об/мин	Удельный расход топлива, г/кВт·ч (г/л.с.·ч)	Масса мотора, кг
Д-243.202	4Р	4,75	NA	60 (81)/2200	290 (29,6)/1400	220 (162)	430
Д-245.1-538	4Р	4,75	T	79 (107,5)/2200	381 (38,9)/1400	218 (160,3)	456
Д-245.12	4Р	4,75	T	80 (108,8)/2400	340 (34,7)/1300...1400	218 (160,3)	500
Д-245.7	4Р	4,75	TW	90 (122,4)/2400	424 (43,2)/1300	215 (158)	430
Д-245.9	4Р	4,75	TW	100 (136)/2400	460 (46,9)/1300	215 (158)	430

Двигатели Ярославского моторного завода

ЯМЗ-236 М2	V6	11,15	NA	132 (180)/2100	667 (68)/1450...1600	(175)	890
ЯМЗ-236 А	V6	11,15	NA	143 (195)/2100	–	–	–
ЯМЗ-236 НЕ	V6	11,15	T	168 (230)/2100	–	–	–
ЯМЗ-238 М2	V8	14,86	NA	176 (240)/2100	883 (90)/1450...1600	(175)	1075

Двигатели Новоуральского моторного завода

Д-0550	V8	6,28	NA	97 (132)/2820...2860	375 (38,2)/1600...1800	225 (165,4)	650
--------	----	------	----	----------------------	------------------------	-------------	-----

Примечание. Р – рядное расположение, V-образное; NA – без турбонаддува, T – с наддувом, TW – с наддувом и промежуточным охладителем нагнетаемого воздуха (интеркулер).

В начале 2002 года на фирме также занялись изготавлением фургонов для различных марок грузовиков



Редуктор гидроусилителя тяжку двигателя и после этого ставим собственные пломбы. Касательно пломб ситуация объясняется тем, что в

нашем случае моторные заводы не дают гарантию на свою продукцию, заявляя, что, мол, данный мотор для такой-то машины не предназначен, согласований на его установку нет и поэтому производитель никаких обязательств на себя брать не будет. Так что гарантию на моторы мы поддерживаем сами, выдавая клиентам нашу гарантиную книжку. У нас же клиент может пройти ТО либо сделать ремонт. Плюс к этому, разумеется, мы даем гарантию и на свою работу.

— Могут ли у клиента возникнуть проблемы с ГАИ по вопросам регистрации переделанного грузовика?

— К сожалению, это не исключено. Сейчас, например, процедуры регистрации усложнились. Теперь, если заказчик вдруг решит пригнать нам на переоборудование новый

автомобиль, машину надо сначала зарегистрировать в ГАИ как новую, а после переделки снова ставить на учет, но уже как переделанную! Кроме этого, клиент еще и должен написать заявление в ГАИ, прося разрешение на переоборудование. Причем были случаи, когда человеку отказывали в просьбе либо обязывали переделывать машину в той организации, которую укажут! Но это еще не все. Гаишники могут остановить переоборудованный автомобиль на дороге и начать придиরаться к водителю: что за мотор, почему он тут стоит, где разрешения и так далее? Поэтому, чтобы защитить клиента от таких неприятностей, нам приходится готовить дополнительный пакет документов на машину: договора, разрешения на переоборудование с указанием организации (это либо завод-изготовитель, либо уполномоченный автоинститут), разрешившей внесение изменений в конструкцию, сертификаты, характеристики транспортного средства после переоборудования...

— Давайте напоследок поговорим о чем-нибудь более приятном и оптимистичном. Например, о планах на будущее.

— Планов у нас немало. В первую очередь, конечно, будем поддерживать и развивать уже имеющиеся направления. Мы уже предлагаем нашим клиентам не только установку

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТАБЛИЦА РАСХОДА ТОПЛИВА У БЕНЗИНОВЫХ И ДИЗЕЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

Тип транспортного средства	Краткие технические характеристики автомобилей со штатным силовым агрегатом			Краткие технические характеристики автомобилей с дизельным двигателем		
	Тип двигателя	Номинальная мощность, л.с.	Контрольный расход топлива, л/100 км	Тип двигателя	Номинальная мощность, кВт (л.с.)	Контрольный расход топлива, л/100 км
ПАЗ-3205	ЗМЗ-5234.10	130	20,5	Д-245.12	80 (108,8)	15,0
КАВЗ	ЗМЗ-511	125	20,0	Д-245.12	80 (108,8)	14,0
ЛАЗ-695 (697)	ЗИЛ-509	175	31,3	Д-245.9 Д-0550 ЯМЗ-236 М2	100 (136) 97 (132) 132 (180)	15,0 18,5 18,5
ГАЗ-66, (3308)	ЗМЗ-513	130	24,0	Д-245.12	80 (108,8)	18,5
ГАЗ-3307	ЗМЗ-511	125	19,6	Д-245.12	80 (108,8)	14,0
ЗИЛ-130	ЗИЛ-508.10	150	29,0	Д-245.12 Д-0550	80 (108,8) 97 (132)	18,5 20,0
ЗИЛ-433360	ЗИЛ-508.10	150	29,0	Д-245.12 Д-0550 ЯМЗ-236 М2	80 (108,8) 97 (132) 132 (180)	18,5 20,0 21,0
ЗИЛ-131	ЗИЛ-508.10	150	45,0	Д-245.12 Д-0550	80 (108,8) 97 (132)	19,0 20,5
УРАЛ-375	ЗИЛ-509	175	50,0	Д-0550 ЯМЗ-236 М2	97 (132) 132 (180)	20,5 24,0

**ЦЕНЫ НА ПЕРЕОБОРУДОВАНИЕ ГРУЗОВЫХ И ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, АВТОБУСОВ, ТРАКТОРОВ, КОМБАЙНОВ
ДИЗЕЛЬНЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ ЯМЗ, ММЗ, ЗМЗ**

№	Марка, модель	Тип, марка двигателя	Силовой агрегат фирмы	Силовой агрегат заказчика	Срок исп., раб. дней
1	КамАЗ [борт., сед. тягач, фургон]	ЯМЗ-238М	167 000 р.	47 000 р.	5
2	КамАЗ [вездеход]	ЯМЗ-238М	169 000 р.	54 000 р.	7
3	ЗИЛ 4331	ЯМЗ-236М	153 000 р.	46 000 р.	5
4	ЗИЛ 433360	ЯМЗ-236М	160 000 р.	53 000 р.	5
5	УРАЛ 4320 [с мотором КамАЗ]	ЯМЗ-236М	165 000 р.	55 000 р.	7
6	УРАЛ 375	ЯМЗ-236М	168 000 р.	57 000 р.	7
7	ЛАЗ – 4207, 4203, 697	ЯМЗ-236М	195 000 р.	90 000 р.	14
8	ЛАЗ – 4207, 4203, 697	ММЗ-245.7	120 000 р.	25 000 р.	5
9	ЛиАЗ – 5256	ЯМЗ-236М	220 000 р.	115 000 р.	24
10	Трактор Т-150	ЯМЗ-236М	125 000 р.	28 000 р.	3
11	Комбайн Е-281	ЯМЗ-236М	145 000 р.	с выездом к заказчику: 5000 р. 55 000 р.	2
12	Комбайн КСК-100	ЯМЗ-236М	145 000 р.	с выездом к заказчику: 5000 р. 55 000 р.	3
13	ЗИЛ-130, ЗИЛ-131	ММЗ-243.202 ММЗ-245.1-538	75 000 р. 86 000 р.	39 000 р. 27 000 р.	4
14	ЗИЛ 433360	ММЗ-245.12 ММЗ-245.7 ММЗ-245.9	93 500 р. 120 000 р. 130 000 р.	34 000 р. 30 000 р. 30 000 р.	4
15*	ГАЗ-3307, ГАЗ-53, КАВЗ	ММЗ-243.202 ММЗ-245.1-538 ММЗ-245.12	85 000 р. 96 000 р. 102 000 р.	49 500 р. 43 000 р. 49 800 р.	5
16*	ГАЗ-3306(09)	ММЗ-243.202 ММЗ-245.1-538 ММЗ-245.12	85 000 р. 103 500 р. 109 500 р.	53 500 р. 44 000 р. 50 000 р.	7
17*	ПАЗ-3205, ГАЗ – 66	ММЗ-243.202 ММЗ-245.1-538 ММЗ-245.12	86 000 р. 105 000 р. 137 000 р.	52 500 р. 46 500 р. 52 000 р.	8
18	ГАЗ-3302 [«Газель»]	ЗМЗ-514.10	95 000 р.		
19	ТАЗ [«Волга»]	ЗМЗ-514.10	105 000 р.		10
20	УАЗ	ЗМЗ-514.10	98 000 р.		10

Примечание. * Базовая стоимость включает в себя работы, связанные только с установкой силового агрегата на автомобиль и проверку систем обеспечения работы двигателя и коробки переключения передач (кроме трактора Т-150; комбайн Е-281 – без устан. приводов).

* При расчете базовой стоимости учтено максимально возможное применение узлов и деталей, использовавшихся на подлежащем замене силовом агрегате заказчика.

* Если автомобиль доставляется в переоборудование со снятым силовым агрегатом, заказчику необходимо передать вместе с автомобилем следующие детали и узлы: (см. список по каждой модели).

** Для 15*, 16* и 17* – под силовым агрегатом заказчика понимать стоимость двигателя Д-243 (Д-245.12, Д-245.7) первой комплектности с кожухом масховика, сцеплением, стартером и генератором (для Д-245.7 – с промежуточным охладителем). В графе «Сил. агрегат заказчика» по строкам 15*, 16* и 17* включена стоимость КПП ЗИЛ-5301, механизм сцепления ЗИЛ-5301 в сборе.

двигателей, но и тюнинг автомобилей: установку сдвоенных кабин, седельных устройств, баков повышенной вместимости, фургонов, манипуляторов. Сейчас осваиваем установку дизеля на «Газель». Кстати, с «газелями» и дизелями для них ситуация вообще интересная. К нам уже пару раз обращались с просьбой поставить дизель на «полутонку». Что тут можно было предложить? Подходящего «малоформатного» отечественного мотора на рынке нет, лицензионный австрийский «Штайр» слишком дорог и сложен... Мы вышли из положения тем, что нашли и установили на «газели» дизели от подержанных грузовичков Volkswagen LT28. Но это были единичные случаи, ведь «бэушных» импортных дизелей на всех желающих не напасешься. Нужен был доступный серий-

ный двигатель. И вот недавно Заволжский моторный завод разработал и выпустил долгожданный дизель серии «ЗМЗ-514.10», который мы уже предлагаем, причем не только для «Газели», но и для УАЗов. Четырехцилиндровый 16-клапанный мотор имеет механический ТНВД, турбонаддув и систему рециркуляции отработавших газов, что позволяет отвечать экологическим нормам Евро 2. При объеме 2,24 литра, агрегат выдает 98 л.с. при 3200 – 3400 об/мин и развивает крутящий момент в 235 Нм при 2000 – 2500 об/мин. В общем, то, что надо. Вместе с этим приятно заметить, что завод предложил нам не только устанавливать этот мотор на вышеупомянутые машины, но еще и заниматься его последующим техобслуживанием. Так что, как видите, нам есть, куда расти.

Ну что ж, со своей стороны, желаем вашей фирме удачи в развитии и благодарим за интервью.

Общество с ограниченной ответственностью

«ТЕХНОПОЛИС»

Центр
переоборудования
автотранспорта
предлагает:

- Установку дизельных двигателей ЯМЗ, ММЗ, ЗМЗ на а/м ЗИЛ, ГАЗ, КамАЗ, Урал, УАЗ, «Газель»
- Производство, ремонт и установку фургонов
- Установку седельных устройств, сдвоенных кабин, спальников, доп. баков и др.

Россия, Калужская обл.,
Обнинск, ул. Курчатова, д.23,
оф. 114
Тел.: (08439) 6-57-87, 9-70-69
Тел./факс: (08439) 7-42-59
e-mail: kotlov@obninsk.com
www.dizel.net





Трак-триал меняет прописку

Итоги чемпионата Содружества-2002

Юлия Рыбакова

В конце октября состоялся второй этап чемпионата Содружества по трак-триалу на грузовых автомобилях. Впервые он прошел в Миассе Челябинской области.

До этого соревнования по триалу на большегрузных автомобилях проводились в Бронницах, подмосковном Звенигороде и столице Белоруссии Минске, в карьере «Ленинское». В этом году, в отличие от предыдущих, чемпионат Содружества проходил

в два этапа (раньше их было 4). Первый из них состоялся в августе в подмосковном городе Бронницы. Этап таких престижных соревнований, как чемпионат Содружества, проходил в Миассе впервые. Неслучайно соревнования по этому виду спорта пере-

местились из Европы в Азию – на родину чемпионов Европы по триалу 2002 года и завоевателей европейского «серебра» 2001 года.

Триал (от англ. trial – испытание) – это не просто автоспорт. Это прежде всего форсированные испытания грузовых автомобилей в экстремальных условиях, где водители могут продемонстрировать свое мастерство и тактику, а заводы – показать высо-



кий уровень проходимости и надежности автомобилей, а также выяснить преимущества и недостатки своей продукции, сравнив ее на трассе с конкурентами. Все это в конечном счете позволяет определить основные направления дальнейшего совершенствования конструкции автомобилей, проверить эффективность новых технических решений.

Трасса была подготовлена в соответствии с требованиями РАФ.

Руководителем гонки стал председатель коллегии спортивных комиссаров, судья всероссийской категории Г. М. Лерман (Москва).

Соревнования проводились в категориях С2 (колесная база – от 2800 до 3799 мм), С3 (6x6, колесная база от 3800 до 4799 мм, колесная формула преимущественно 4x4), С4 (колесная база от 4800 мм, количество осей не более трех (6x6)), С5 (колесная база от 4800 мм, количество осей более трех (8x8)). Также присутствовала категория «прототипы».

Во II этапе трак-триала, кроме хозяев – представителей ОАО «АЗ «Урал», приняли участие водители-испытатели из Набережных Челнов (ОАО «КамАЗ»), Нижнего Новгорода (ОАО «ГАЗ») и 21-го НИИ Минобороны России – колыбели отечественного триала. Всего выступали 14 экипажей. К сожалению, спортсменов «ЗиЛа» и «МАЗа» на этом этапе не было.

Соревнования проходили в песчаном карьере. Посмотреть на них, невзирая на пасмурную и довольно холодную погоду, пришли свыше 15 тысяч человек.

Трасса эта была новой даже для водителей из Миасса, поэтому для остальных она и вовсе явилась сюрпризом. Надо отметить, что по сложности она значительно преувеличила бронницкий полигон с его искусственными препятствиями. Водители и техника должны были проявить себя по максимуму, и им удалось это сделать.

Заезды проходили в разных секциях одновременно. При этом карьер отличался сравнительной компактностью, так что наблюдая за заездом в одной секции, можно было увидеть, что происходит в другой, и при желании переместиться туда довольно быстро. Этим и занималась толпа восторженных зрителей и журналистов, боявшихся пропустить что-нибудь интересное.

Самыми интересными и многочисленными оказались категории С4 и С3, хотя именно в них экипаж команды «КамАЗ-триал» преследовало хроническое невезение: у «КамАЗ-43118» (водитель Симонов Владимир, штурман Кирилюк Андрей) сломалось рулевое управление. Естественно, им пришлось временно прекратить борьбу. Что же касается самих уральцев, то мастерство высочайшего уровня продемонстрировали Валерий Князев (впервые в этом году завоевавший титул чемпиона Европы) и его напарник Александр Безрученко, выступавшие на «Урале-43206». Второй миасский экипаж, Евгений Белоусов и Евгений Максимов, выступал на проверенном временем старом добром «Урале-4320» и добился также неплохих результатов.

В категории С3 доминировали представители Набережных Челнов, но и здесь им не удалось избежать неприятностей. Буквально через несколько секунд после старта к помощи эвакуатора пришлось прибегнуть «КамАЗу-4326» (стартовый номер 313), за рулем которого был Сергей Сафонов: машина «села» на раздатку и вслед за этим очутилась на боку. Следующим в категории С3 стартовал «Садко» полковника Трефилова. Первую секцию на уральской земле он прошел чисто, правда, довольно оригинально – почти все ворота были взяты задним ходом... После этого безнадежно забуксовал «КамАЗ-43114» (водитель Васин Валентин, штурман Слюсарь Олег), и, невзирая на отчаянные попытки самостоятельно выбраться из «грязевого плена», команде из Набережных Челнов снова пришлось ждать технической помощи. Эвакуации не удалось избежать даже опытнейшему триалисту, победителю нескольких эта-



пов Кубка Содружества Вячеславу Трефилову – его «Садко» не справился с хитрой секцией, в которой за резким спуском следовал не менее резкий поворот направо на мокрой глине. Кстати, нужно отметить, что застрявших эвакуировали быстро и заезды проводили без задержек. Словом, все было организовано на высоком уровне.

В других категориях страсти также накалялись. В категории С2 «ГАЗ-33082» (водитель С. Толстолуцкий) не смог выехать из довольно внушительной ямы (расчитанной, как минимум, на автомобили из категории С5). Спасти его смогла только эвакуация. Экипаж же Петра Хантурина и Александра Федорова обошелся без технической помощи, но зато автомобиль под их управлением не пощадил добрую половину ворот. Так что после прохождения первой секции штрафные очки распределились между ними примерно одинаково. Кстати, в этой категории было всего два автомобиля: «ГАЗ» соревновался с «ГАЗом». Поэтому для зрителей и журналистов она была наименее интересной.

В категории С5 две команды АЗ «Урал» выступали на «Уралах-5323»: под 502-м стартовым номером чемпион Европы нынешнего года Александр Жмаев взял в штурманы своего сына, 17-летнего Дмитрия, а 503-м стал экипаж Шершнева Сергея и Шаповалова



Дмитрия. Третью команду в этой категории представляли «армейцы» из 21-го НИИИ МО РФ на «Урале-5323-02». Три самые большие машины вызывали огромный интерес у зрителей. Впечатляющие мощные, но неповоротливые «монстры» порой «не впивались» в ограниченное пространство секций и не могли развернуться и взять очередные ворота. Их преследовали и технические неудачи: в конце первого дня

соревнований у «Урала» армейцев сломался правый шрус при подъеме на гору (точнее, при попытке подъема, осуществлявшегося почему-то задним ходом), а у «Урала» миассцев (экипаж № 503) возникли проблемы с полуосью.

На второй день участников ждала вторая часть соревнований, более зрелищная и динамичная, – кольцевая гонка. Она со-

стояла из 22 кругов, каждый из которых был протяженностью 2 км. Преодолеть их нужно было водителям в течение двух заездов.

Основная борьба развернулась между чемпионом Кубка Содружества по триалу 2001 года Владимиром Найманом (ОАО «АЗ «Урал») и опытным кроссменом, мастером спорта Вячеславом Трефиловым (ОАО «ГАЗ»). Валентин Васин и Сергей Сафонов (оба – [ОАО «КамАЗ»]) вы-

ступали вполне успешно, но тягаться с ними не могли. После первого дня экипаж Трефилова выигрывал у миасских автозаводцев почти четыреста очков, поэтому для того, чтобы не расстаться с лидерством, Владимиру Найману и Дмитрию Яковлеву пришлось приложить весьма значительные усилия... И они смогли сделать это: «Урал-43206», опти-

	C2	C3	C4	C5
1. место	Хантурин Петр/ Федоров Александр (ОАО «ГАЗ»)	Найман Владимир/ Яковлев Дмитрий (ОАО «АЗ «Урал»)	Симонов Владимир/ Кирилюк Андрей (ОАО «КамАЗ»)	Жмаев Александр/ Жмаев Дмитрий (ОАО «АЗ «Урал»)
2. о	Куликов Виктор/ Жуков Анатолий (21-й НИИ МО РФ)	Трефилов Вячеслав/ Асриян Валерий (ОАО «ГАЗ»)	Белоусов Евгений/ Максимов Евгений (ОАО «АЗ «Урал»)	Шершнев Сергей/ Шаповалов Дмитрий (ОАО «АЗ «Урал»)
3. место	Лифанов Игорь/ Барбашков Сергей (АМО-ЗИЛ)	Софронов Сергей/ Иванов Сергей (ОАО «КамАЗ»)	Князев Валерий/ Безрученко Александр (ОАО «АЗ «Урал»)	Рубцов Вячеслав/ Коншин Игорь (21-й НИИ МО РФ)

мальный при движении по бездорожью, но совсем не предназначенный для гонок, сумел развить фантастическую скорость, в итоге опередив «ГАЗ-33082» почти на шесть минут и оставив далеко позади два экипажа «КамАЗа».

После окончания гонки были подведены итоги как второго этапа, так и чемпионата в целом.

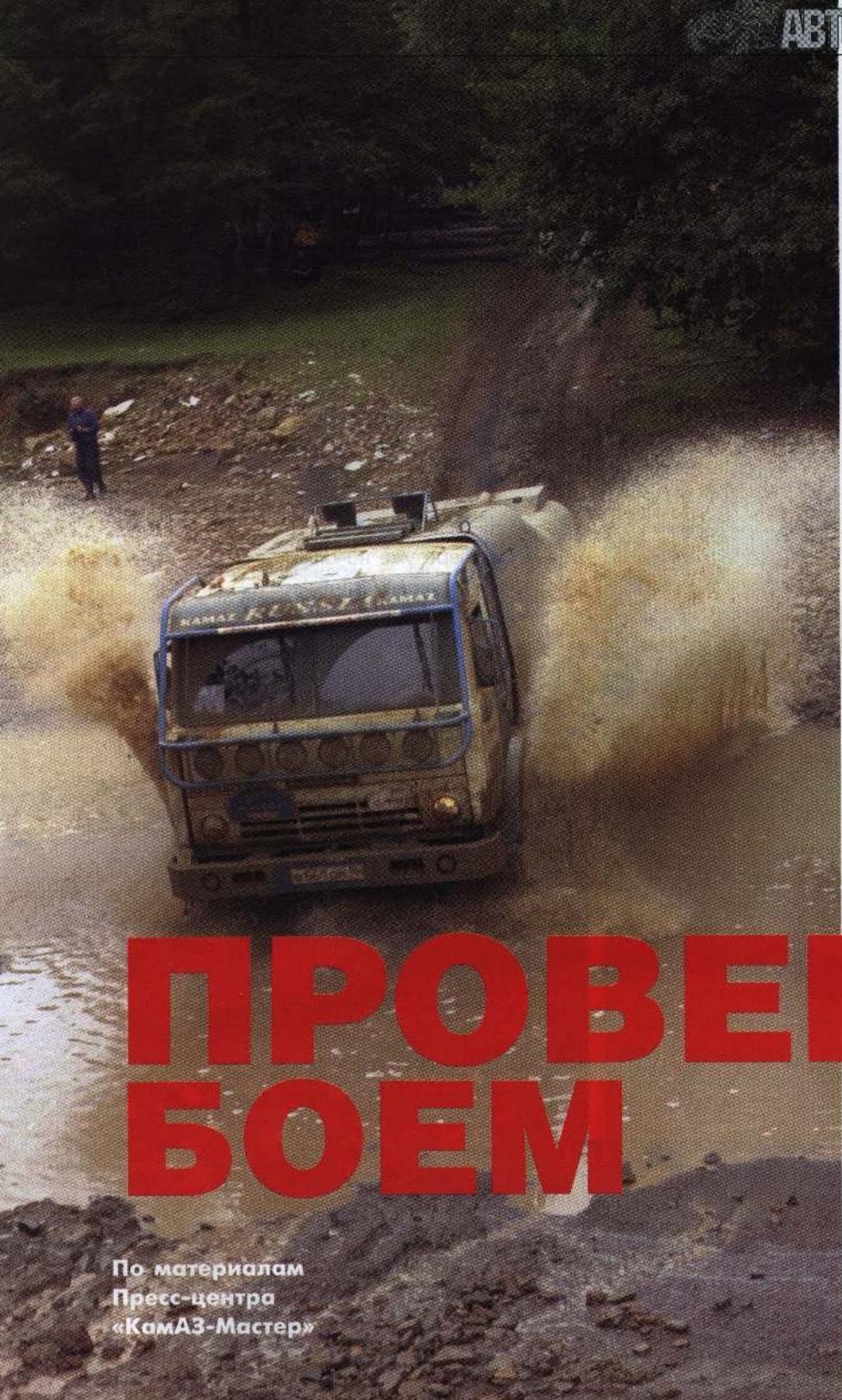
Кроме этого, определились и команды – победительницы чемпионата. В командном зачете первое место у спортсменов ОАО «АЗ «Урал», на втором – представители 21-го НИИ МО РФ из Бронниц, третье завоевали водители ОАО «ГАЗ».

Итоги 2002 года подведены. Генеральный директор ОАО «АЗ «Урал» Владимир Новик сказал, что и в будущем году один из этапов должен пройти на уральской земле. Вполне вероятно, что и другие заводы – производители грузовой автотехники поддержат это

начинание. Сегодня всерьез о проведении этапа в окрестностях Набережных Челнов задумываются представители «КамАЗа» – видимо, надеясь взять реванш. Поиск соответствующего жестким требованиям карьера уже начался.

Идеальным, конечно, было бы проведение по одному этапу на каждом автозаводе, чьи команды участвуют в триале, ведь такие соревнования как нельзя более ярко показывают, что завод живет и продолжает развиваться.





ПРОВЕРКА БОЕМ

По материалам
Пресс-центра
«КамАЗ-Мастер»

Проектируя и полностью изготавливая образцы спортивных автомобилей, на базе научно-технического центра инженерно-конструкторский и технический персонал приобрел огромный опыт и полезные результаты, которые неизбежно применялись в производстве серийных двигателей и использовались при проектировании перспективных моделей автомобилей КамАЗ.

Проследим только основные результаты деятельности научно-технического центра ОАО «КамАЗ», конкретно связанные с подготовкой спортивных автомобилей к соревнованиям.

ДВИГАТЕЛЬ

При подготовке к ралли-марафонам «Ельч-88» и «Объектив сюд-89» были уста-

В 1988 году в целях обеспечения испытания новых конструкторских решений в экстремальных условиях, а также в целях реализации рекламной программы по созданию имиджа завода и расширению рынка сбыта на «КамАЗе» была создана спортивная команда для участия в международных соревнованиях на грузовиках собственного производства. В последующие годы команде в тесном содружестве с заводскими конструкторами и испытателями удалось на основе базовых моделей вездеходов создать автомобиль, превосходивший по техническим характеристикам зарубежные образцы и способный конкурировать с ними на самых трудных трассах.

новлены турбонаддувные двигатели на полноприводные автомобили и сделаны первые шаги по пути форсирования серийных двигателей КамАЗ-7403 до мощности 280 л.с. за счет увеличения подачи топлива, соответствующей настройке турбинной ступени турбокомпрессора. Из мероприятий, направленных на повышение надежности, следует назвать применение гасителя крутильных колебаний, использование поршня с измененным профилем, модернизации систем смазки и охлаждения двигателя.

Дополнительная форсировка двигателя КамАЗ проходила в два этапа:

- достижение мощности 400 – 430 л.с. с максимальным использованием серийных деталей и привлечением импортных комплектующих;
- изготовление двигателя 500 л.с. с существенными изменениями конструкции деталей и узлов, включая базовые детали.

Для двигателей мощностью 400 л.с. были изготовлены совершенно оригинальные коленчатые валы большей размерности, отливки масляного картера. На этих двигателях впервые было проверено множество конструкторских решений и накоплен опыт использования импортных комплектующих: турбокомпрессоров, охладителей наддувочного воздуха, муфт привода вентиляторов. Автомобили с этими двигателями успешно выступали с 1991-го до 1994 года на различных ралли в качестве основного состава и применяются в качестве обслуживающих автомобилей до сегодняшнего дня. В 1991 году такой автомобиль стал вторым в ралли «Париж – Дакар». Сегодня серийный вариант двигателя КамАЗ-7482 стал базовым для перспективных автомобилей.

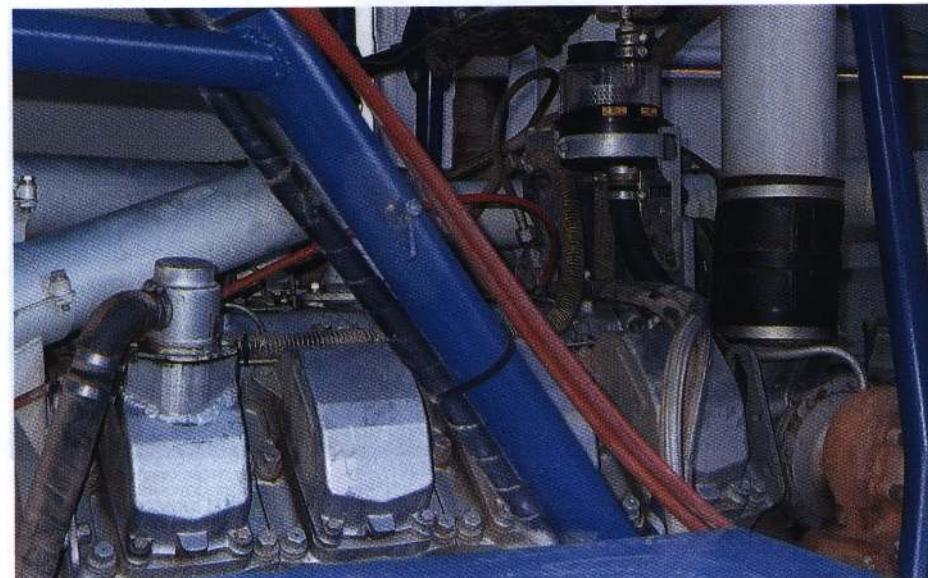
Образцы двигателей мощностью 500 л.с. были изготовлены со значительным изменением конструкции блока, передней крышки с размещением агрегатов, картера маховика, узла крепления маховика к коленчатому валу, узла отбора мощности, установки и привода топливного насоса высокого давления, системы охлаждения наддувочного воздуха, системы смазки и охлаждения двигателя. Всего были изготовлены более 250 наименований новых деталей. Двигатели были изготовлены в короткий срок, менее 6 месяцев, и приняли участие в ралли «Париж – Гранада – Дакар-94». На опыте этих двигателей конструкторам удалось выявить дефекты шатуна металлургического характера и проверить решения по доводке конструкции газового стыка.

В результате проведенных на протяжении нескольких лет работ по форсировке двигателей, их испытаний в экстремальных условиях был наработан материал, послуживший подтверждением конструкторских решений при создании семейства двигателей размерности 120x130 мм.

В последние годы, когда на заводе проводилась большая работа по применению и адаптации различных двигателей отечественного производства и иностранных фирм, использование на спортивных автомобилях двигателей ЯМЗ и Камминз позволило в сжатые сроки отработать конструкции привязки этих двигателей к автомобилям КамАЗ и приобрести опыт эксплуатации в самых различных условиях.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

На спортивных автомобилях КамАЗ-43101 и КамАЗ-431010 применялись оригинальные коробки перемены передач, изготовленные на базе модифицированной коробки КамАЗ-53215. В этой коробке были введены следующие новшества:



- усиленные шестерни, ширина венцов на 3 – 4 мм больше серийных;
- применены впервые стальные узкие синхронизаторы с молибденовым покрытием;
- совершенно новый картер сцепления для двухдискового сцепления;
- на вторичном валу использованы эвольвентные шлицы под фланец.

лем, которые нашли применение при адаптации различных двигателей с коробками фирмы ZF на автомобилях КамАЗ.

V-образный 8-цилиндровый двигатель ЯМЗ

СЦЕПЛЕНИЕ

Впервые с двигателем КамАЗ-7482 было использовано диафрагменное двухдисковое сцепление с применением ведомых дисков с металлокерамическими накладками фирмы AP (Англия).

При изготовлении автомобилей КамАЗ-49251 и 49252 с двигателями Cummins и ЯМЗ было установлено сцепление фирмы SACS (Германия) вытяжного типа с передающим моментом до 300 кг·с. При этом конструкторам предоставлялась возможность выбрать из множества предлагаемых в мире сцеплений самый подходящий применительно к автомобилям КамАЗ и в кратчайшие сроки получить результаты испытаний.



Гидропневматические стойки передней подвески спортивного грузовика Renault

- первый вал увеличенной размерности с 42 мм на 44 мм под диафрагменное сцепление;
- изменены передаточные отношения в делителе и основной коробке с переходом 5 передачи ниже 1,0 для увеличения скорости;

На двухосных полноприводных автомобилях КамАЗ-49250 и 49255 применили совмещенную коробку перемены передач с раздаточной коробкой фирмы ZF. При этом было отработано множество решений по приводу переключения передач, по стыковке с двигате-

РАЗДАТОЧНАЯ КОРОБКА

Последовательные усиления серийной раздаточной коробки передач с 1989-го по 1991 год привели к созданию коробки передач КамАЗ-43114, впоследствии применяемой на автомобилях семейства «Мустанг». Сегодня эта коробка передач стоит на производстве. Спортив-



Дополнительная реактивная тяга на крышке картера редуктора – защита от скручивания моста

мены совместно с конструктёрами и испытателями провели следующие мероприятия: усиление шестерен, шлицевое соединение ведущего вала и шестерни вместо шпоночного, использование конических подшипников на промвалу вместо цилиндрических, установка шестерни низшей передачи на промвалу на роликовых подшипниках вместо насыпных роликов, изменение передаточного отношения низшей передачи, крепление корпуса дифференциала шпильками с установкой конусных разрезных втулок вместо болтового соединения, введение эвольвентных шлицев на первичном валу вместо прямобочных. Это позволило повысить величину передаваемого момента с 80 до 150 кг·с.

КАРДАНЫ

Благодаря теме спортивных автомобилей удалось изгото- вить и испытать карданы с кап- роновым покрытием шлицевой части отечественного произ- водства.

Полученные положительные результаты по износостойкости и прочности такого шлицевого соединения позволяют рекомен- довать производство таких кар- данов для всех модификаций КамАЗов. В связи с увеличени- ем хода подвески на двухос- ных спортивных автомобилях ис- пользуются карданы производ- ства фирмы GWB (Германия) с допустимыми углами изгиба до

35°. На этом опыте конструктёрами НТЦ разработан анало- гичный шарнир, который может быть внедрен в производство.

МОСТИ И РЕДУКТОРЫ

Для достижения высоких скоро- стей на спортивных автомо- билях были разработаны глав-

пришли после многократных изменений углов сопряженных деталей, зубьев зацеплений.

На спортивных автомобилях в результате доводки перешли на мелкомодульные (2,5 мм) шлицы полусеи и сопрягаемых деталей, а в серии при модуле 3 мм происходило срезание шлицев. На модели КамАЗ-6520 проведено внедрение мелкого модуля. На длинных полуосах применили разделен- ные шлицы под полусевые ше- стерни и муфты для обеспече- ния разбираемости в случае скручивания полуоси.

В результате длительных подборов и многочисленных экспериментов был найден но- вый материал для полуоси 40ХН2МА, отработан новый режим обработки ТВЧ для до- стижения максимальной несу-

биль КамАЗ-49252 был создан новый редуктор с частичной унификацией с деталями авто- мобилей КрАЗ, позволяющий поднять реализуемый момент на двухосном автомобиле до 300 кг·с. На базе этого редукто- ра был создан мост под мо- мент 300 кг·с и 13 т нагрузки. Кроме того, разработан и из- готовлен уникальный редуктор в сварном стальном корпусе для момента 400 кг·с.

ТОРМОЗА

Работы по обеспечению подготовки автомобилей к уча- стию в ралли позволили обес- печить доводку конструкции следующих деталей и узлов ав- томобилей КамАЗ.

1. Компрессор повышенной производительности. Первоначально проводились работы по повышению надежности компрессора 18-3509015 производства АО «Аурида». На ос- нове этих работ была разра- ботана КД на компрессор 53205-3509015, который се- рийно сейчас изготавливается ГП «ИЖМЕХ» и устанавливается на автомобиль КамАЗ. Про- ведены работы по установке и доводке привода компрессора производства фирмы WABCO с увеличенной в два раза про- изводительностью. Решены во- просы по обеспечению надеж- ности привода, охлаждения компрессора и подготовки воз- духа.

Данный компрессор или аналогичный целесообразно использовать на автомобиле КамАЗ с пневмоподвеской или городских автобусах.

2. Тормозные механизмы с повышенной нагрузочной способностью. Отработаны меро- приятия и детали, обеспечивающие максимальное повыше- ние энергоемкости тормозного механизма.

Конструкция может исполь- зоваться на автомобиле КамАЗ повышенной грузополь- емности. Результаты использо-



Гидравлический амортизатор задней подвески переменной жесткости спортивного грузовика MAN

ные передачи 4,01 и 3,39. На автомо- билях КамАЗ-49250 бы- ла проведена отработка кон- струкции разборной ведущей цилиндрической шестерни для обеспечения собираемости.

В 1996 – 1997 годах эта кон- струкция была полностью исполь- зована при разработке скоро- стных редукторов для автобусов.

В течение двух лет велись параллельные испытания меж- колесной блокировки для КамАЗ-55105 на спортивных автомо- билях. К имеющейся се- годня конструкции блокировки

щай способности полуосей. Это готовое решение для автомо- билям с мощностью двигате- ля до 450 л.с.

При изготовлении КамАЗ- 49250 конические шестерни были изготовлены на КМПО (Казань) из новой стали 12Х2М4А и отработана техно- логия термообработки данной стали, что позволило повысить ресурс шестерни в два раза. Проведена унификация редукто- ров главной передачи пе-редних и задних ведущих мос-тов. При переходе на автомо-

ваны при выдаче КД на дисковое крепление колес – тормозной барабан 53205-3501070, что позволило практически в два раза поднять энергоемкость тормозного механизма. Также отработаны вопросы по установке автоматических регулировочных рычагов, в частности, фирмы HALDEX, использованные при выдаче КД на автомобили КамАЗ-6520 и 53205.

3. Решены вопросы проверки и обеспечения работоспособности пластмассовых трубопроводов с измененной конструкцией соединителей с улучшенными весовыми и стоимостными характеристиками. Результаты использованы при выдаче КД на модернизированные автомобили.

4. Проведено проверка на работоспособность пневмоаппаратуры в экстремальных условиях, ведется работа по повышению ее надежности.

5. Отработана конструкция системы подкачки шин с улучшенными характеристиками по быстродействию и надежности. Ведется проработка возможности внедрения на автомобили КамАЗ-43114 и т.д.

6. Проведены испытания нового материала тормозных на-кладок, увеличивающего эффективность тормозов в несколько раз.

РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

Для системы рулевого управления перспективных автомобилей на опыте спортивных автомобилей отработаны пути создания новых узлов:

- повышение давления в насосе гидроусилителя (ГУР) и связанные с этим доработка деталей агрегатов рулевого управления;
- изменение передаточных отношений привода;
- отработана комбинация импортных узлов и серийных (насос 7.Р и серийный ГУР). При разработке автомоби-

лей КамАЗ-49250 была отработана расчетно-экспериментальная методика выбора кинематики рулевого привода при больших ходах подвески (400 мм).

КОЛЕСНО-СТУПИЧНЫЙ УЗЕЛ

Разработаны КД и технология изготовления на КрамЗе (Красноярск) ступиц и колесных дисков из алюминиевых сплавов высокой прочности. Проведено усиление подшипникового узла ступицы. В результате замены материалов и введения конструктивных изменений повышенна несущая способность цапфы в два раза. Испытано несколько вариантов головок подкачки на спортивных автомобилях, что позволило выбрать оптимальную конструкцию для автомобилей семейства «Мустанг». Произведен большой объем работ по отработке технологии изготовления резиновых уплотнений головок подвода воздуха. Только это одно мероприятие позволило повысить ресурс серийного узла подкачки почти в два раза. Впервые на спортивных автомобилях была применена встроенная конструкция сальников подкачки в цапфу без корпуса головки подвода воздуха. При этом быстродействие системы подкачки повышенено в три раза по сравнению с серийной конструкцией.

ПОДВЕСКА

Впервые в практике апробировано использование длинных рессор (1800 мм) с направляющей штангой для улучшения параметров устойчивости и плавности хода полноприводных автомобилей. Использовано оригинальное решение по созданию комбинированной подвески, состоящей из листовых рессор и гидропневматического элемента. Это один из шагов, позволяющий в дальнейшем переходить к разра-

ботке перспективных подвесок с возможностью электронного регулирования качества подпрессоривания новых транспортных автомобилей. В процессе проведения ралли достаточно достоверная оценка получена по резино-металлическим шарнирам и перспективным алюминиевым реактивным штангам.

Только благодаря привлечению средств спонсоров команды осуществлена научная разработка совместно с рядом НИИ, в результате которой на основе компьютерного моделирования динамики подвески была проведена оптимизация расположения реактивной штанги, что увеличило ресурс рессор в несколько раз.

КАБИНА

На спортивных автомобилях опробованы различные варианты подпрессоривания кабины в целях повышения комфортабельности и надежности крепления кабины к шасси. Разработаны различные варианты КД на доработку кабины для автомобилей с двигателями КамАЗ, «Камминз» и ЯМЗ как с традиционной переднемоторной, так и со среднемоторной компоновкой. Кроме того, обобщая все, что сделано инженерно-конструкторским персоналом ОАО «КамАЗ» при подготовке спортивных автомобилей к



участию в соревнованиях, нельзя не выделить и такие важные моменты.

Гидропневматические стойки от БМД – вклад оборонной промышленности в победу

1. На спортивных автомобилях отработаны принципы повышения средней технической скорости в условиях бездорожья, что особенно важно при создании перспективного семейства автомобилей для военных и аварийно-спасательных служб.

2. Результаты испытаний на спортивных автомобилях в десятки раз сокращают сроки пробеговых испытаний при доводке новых узлов и агрегатов автомобилей.



Виктор Резников

СЕЗОННЫЕ И ВСЕСЕЗОННЫЕ МАСЛА

Зимние моторные масла предназначены для эксплуатации двигателей преимущественно при температуре окружающего воздуха ниже 0° С. Лишь наиболее вязкие из них можно использовать при более теплой погоде, но не выше +10 – 15° С. Почему это так, станет ясно из данных графика на рис. 1. Температура масла в картере двигателя большегрузного автомобиля, идущего по шоссе с постоянной скоростью 90 км/ч, растет пропорционально температуре воздуха. При 90 – 100° С зимние масла имеют приблизительно такую вязкость, какую летние при 140 – 150° С. Следовательно, зимние масла недостаточно вязки, чтобы надежно смазывать моторы летом. Зато они обеспечивают холодный пуск двигателей без предварительного подогрева при морозах -25° С и даже ниже.

По составу зимние масла отличаются от летних только меньшей вязкостью основы и

несколько большим содержанием депрессорной присадки, понижающей температуру застывания готового масла. Главные отличия в требованиях к сезонным маслам заключаются в том, что для зимних в первую очередь строго нормируют максимальную вязкость при низкой температуре, а для летних – минимальную вязкость при высокой.

Повсеместно принятая классификация моторных масел по вязкости SAE J-300 в редакции 2001 г. приведена в таблице.

Для шести зимних масел, в обозначениях которых есть буква «W», нормированы две величины низкотемпературной вязкости. В левой колонке даны максимальные значения вязкости, при которой масло обеспечит возможность проворачивания двигателя стартером с пусковой частотой вращения. В правой колонке дано предельное значение вязкости, при которой масляный насос обеспечит про-

Пришла зима. Настало время поговорить о зимних моторных маслах, их отличиях от масел летних и всесезонных.

качивание масла через двигатель в процессе холодного пуска, то есть создаст и будет стablyно поддерживать требуемое давление в главной магистрали.

Предельная температура прокачиваемости зимних масел ввели в классификацию SAE J-300 только в начале 1980 г. после холодной зимы 1978 – 1979 гг., когда наблюдался выход из строя двигателей многих автомобилей из-за заклинивания распределительного вала в процессе холодного пуска. Отсутствие или нарушение прокачиваемости имеет две причины. Масло не может прокачиваться, если при данной вязкости гидравлическое сопротивление маслоприемника и патрубка, соединяющего с ним насос, настолько велико, что насос его не преодолевает. Нарушение прокачиваемости имеет место тогда, когда в первый момент холодного пуска насос всасывает масло из маслоприемника и небольшой объем масла, находящегося в картере под маслоприемником. Если масло сильно загустело на холодах, под маслоприемником образуется воронка (рис. 2) и насос захватывает воздух. Давление масла в главной магистрали при этом резко падает. Установленное классификацией значение низкотемпературной вязкости обеспечивает достаточно быстрый подток масла под действием собственной силы тяжести и предотвращает образование воронки.

Высокотемпературная вязкость зимних масел ограничена минимальной величиной при 100° С. Она соизмерима для наименее вязких масел классов OW, 5W, 10W с вязкостью летних масел при 150° С.

Для летних масел нет необходимости нормировать низкотемпературную вязкость, так как они не предназначены для применения при температуре воздуха ниже 0° С. В тех редких случаях, когда изготовитель двигателя в ин-

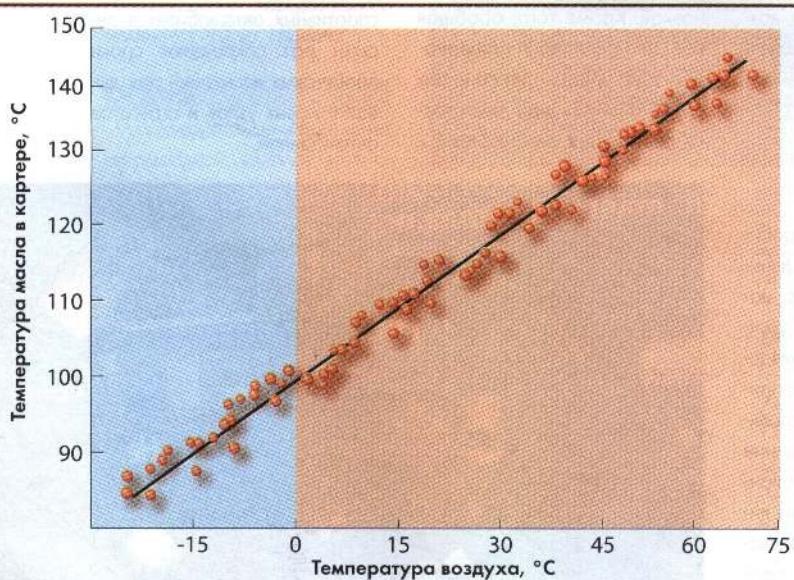


Рис. 1. Зависимость температуры масла в картере от температуры воздуха

струкции по эксплуатации рекомендует применение летних масел зимой, он обязательно предусматривает предпусковой подогрев масла и охлаждающей жидкости. Каждый класс летнего масла характеризуют пределы кинематической вязкости при 100° С и минимальное значение динамической вязкости при 150° С и скорости сдвига 10⁶с⁻¹. Следует заметить, что некоторые автомобилестроители в своих спецификациях моторных масел устанавливают несколько большие значения вязкости при 150° С и высокой скорости сдвига, чем предусмотрено классификацией SAE J-300.

Сезонные масла необходимо менять весной и осенью. Во время длительных оттепелей могут возникнуть неполадки в двигателях, связанных с маловязкими зимними маслами, например SAE 5W или 10W. Все эти осложнения отпадают при использовании всесезонных масел. Их получают путем загущения маловязких базовых масел специальными макрополимерными присадками. Всесезонное масло по низкотемпературным характеристикам соответствует требованиям классификации к одному из зимних классов, а по высокотемпературным — к одному из летних. Заметим лишь, что всесезонное масло должно охватывать насколько градаций, а соседние классы SAE 25W и SAE 20 всесезонное масло не образуют.

Для обозначения всесезонных масел используют двойную маркировку, где указан один зимний и один летний класс (SAE 5W-30, 10W-40, 15W-40, 20W-40 и т.п.).

Многие современные моторные масла являются долготрудящими. Срок их смены равен или больше годового пробега машин, выполняющих дальние перевозки. Поэтому только всесезонные масла могут быть приме-

нены в современных условиях в качестве долготрудящих. Кроме того, при дальних рейсах автомобиль в переходные периоды попадает в различные климатические зоны, где сезонное масло может оказаться недостаточно или избыточно вязким.

Этим объясняется то, что ведущие автопроизводители в своих спецификациях моторных масел часто предусматривают только всесезонные масла. Таковы, например, спецификации Volvo VDS,VDS-2,VDS-3, MAN M3275, M3277, Daimler Chrysler MB2285, Cummins CES 20076, CES 20077,CES 20078, MACK EO-M,EO-M+ и другие.

Каждый автопроизводитель в инструкции по эксплуатации указывает диапазоны температуры окружающего воздуха, в которых следует применять масла того или другого вязкостного класса SAE. Температурные интервалы применимости масел одного и того класса могут отличаться для разных моделей автомобилей одного изготовителя, а между машинами разных фирм эти различия бывают значительными. Поэтому очень важно точно выполнять требования инструкций по применению масел в тех или иных погодных условиях, а не ориентироваться на некие общие рекомендации.

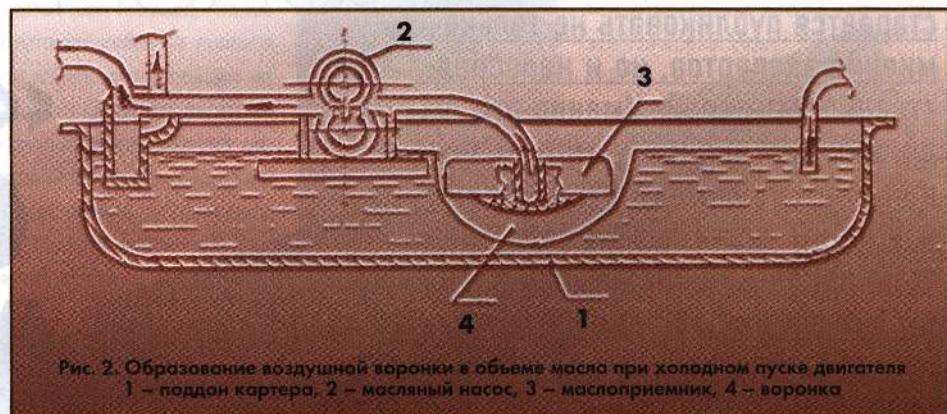


Рис. 2. Образование воздушной воронки в объеме масла при холодном пуске двигателя
1 – поддон картера, 2 – масляный насос, 3 – масlopрименик, 4 – воронка

Класс вязкости SAE	Низкотемпературная вязкость		Высокотемпературная вязкость	
	Проворачивание	Прокачиваемость	Кинематическая вязкость при 100° С	Динамическая вязкость при 150° С и скорости сдвига 10 ⁶ с ⁻¹ , не менее
Максимальная вязкость, мПа·с при соответствующей температуре				
0W	6200 при -35° С	60 000 при -40° С	3,8	—
5W	6600 при -30° С	60 000 при -35° С	3,8	—
10W	7000 при -25° С	60 000 при -30° С	4,1	—
15W	7000 при -20° С	60 000 при -25° С	5,6	—
20W	9500 при -15° С	60 000 при -20° С	5,6	—
25W	13 000 при -10° С	60 000 при -15° С	9,3	—
20	—	—	5,6	9,3
30	—	—	9,3	12,5
40	—	—	12,5	16,3
40	—	—	12,5	16,3
50	—	—	16,3	21,9
60	—	—	21,9	26,1

x) Значение 2,9 мПа·с для классов SAE 0W-40, 5W-40 и 10W-40.

xx) Значение 3,7 мПа·с для классов SAE 40, 15W-40, 20W-40, 25W-40.



Любое издание, рассчитанное на читателей, а не на рекламодателей, старается публиковать не только мнение экспертов, но и непосредственно читателей. Именно эти люди работают и эксплуатируют технику, они ее ремонтируют. И кому как не им знать, что из себя представляет та или иная машина. Мы публикуем письмо нашего постоянного читателя с минимальными правками.

Здравствуй, дорогая редакция журнала «АвтоТрак». Пишет вам рядовой водитель большегруза. Идея написать про «КРАЗ-65101-АБС-6» появилась давно, да все не решался. И вот, наконец, решился. Народ должен знать, что собой представляет украинский «КРАЗ». А представляет он вот что: это карьерный грузовик тяжелого класса, в свое время заинтересовавший японцев обилием металла. Разработанная в 60-х годах конструкция «КРАЗа» практически без изменений дошла до наших дней.

ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ «КРАЗ- 65101- АБС-6»

Сергей Слиняков

Я хочу рассказать о модернизированной версии «65101», попутно затрагивая опыт эксплуатации автобетоносмесительной установки «АБС-6» Дзержинского экспериментального завода, номер установки 21, 1997 год. После пяти лет эксплуатации «миксера» о нем есть, что рассказать. Примерный пробег на сегодняшний день составляет 125 тыс. км. Почему примерный? Да потому, что спидометры на «КРАЗах» не «приживаются». На последнем «КРАЗе» их было пять. А теперь подробнее.

КОМФОРТ

Слово «комфорт» к «КРАЗу», я думаю, не применимо. Но, в общем, в кабине терпимо: мягкий, удобный руль, высокая посадка водителя, прекрасная читааемость приборов, обшивка салона более высокого качества, чем, к примеру, на «ЗИЛе». А вот сиденье плохое – хватает года на полтора, потом на нем просто невозможно сидеть. Однажды, когда лопнула пружина регулятора веса этого самого сиденья, ноги выше руля подпрыгнули!

Хорошему обзору мешает стойка посередине. Правая же сторона – сплошная «мертвая зона», поэтому желательно ставить дополнительные зеркала. По поводу зеркал рекомендую следующее: не жалейте денег на хорошую полусферу или сферу, потому что «родные» зеркала – так называемая «комната смеха» – просто опасны.

На мой взгляд, у «КРАЗов» самая просторная кабина, этакое «футбольное поле». Летом в кабине духота – стоящий почти вплотную мотор нагревает салон до состояния парилки. Приходится открывать окна, а это – сквозняк. В сильную жару температура в кабине поднимается до 40 градусов, и под конец смены из кабины вылезаешь, как из парной. Жаль, что нет люка. А зимой за первую пару часов упорного натапливания кабины можно задуться. Две печки особо и не помогают. Стоя на месте, в кабине еще можно согреться, но при движении вся кабина продувается насквозь.

Если говорить об уровне шума и вибраций, то эти испытания по силам не каждому – шумоизоляции практически никакой нет. Правда, после двух лет работы привыкаешь настолько, что дома жена все время просит убавить звук телевизора.

Форсунки омывателя советую сразу выводить на капот. Там они лучше омывают стекло, да и доступ к ним становится удобнее. Педаль газа требует частой смазки. Педаль тормоза будет вести себя совершенно непредсказуемо, пока не поставите более мягкую пружину тормозной тяги. Были случаи, когда я даже лишился тормозов. Сначала пластмассовая «форточка», стоящая над педалью, выскочила из своего гнезда и встала в распор под педалью. В другой раз выскочил палец тяги, связывающей педаль тормоза с тормозным краном. Оказывается, слесарь вставил палец не с той стороны. Дело в

том, что палец вставляется со стороны рамы, что предохраняет его от выпадения. В этот раз шплинт срезало и от вибрации палец выскочил. Первое ощущение было такое, как будто я нажал на сцепление. Педаль тормоза просто «провалилась». Тогда я дернулся за «ручник» и переключился с пятой сразу на вторую передачу. Резкого торможения, правда, у меня не получилось. В итоге «ручник» остался у меня в руке, а КПП пришлось менять. Так что проверяйте машину после ремонта!

Окраска кабины просто отвратительная. Крыша практически не окрашена. Шагрень видна невооруженным глазом. А о грунтовке на заводе, похоже, забыли вообще. Через год эксплуатации ржавчина полезла отовсюду и кабина стала похожа на ржавое решето. Сквозные дырки на кабине появились после двух лет работы. Первыми жертвами дыр стали крылья, двери, крыша и облицовка радиатора. И это с учетом того, что я обрабатывал их мас-

ломнет трос стеклоподъемника, наберитесь терпения. Поверьте, установить его – это целое искусство.

Знаете, почему многие «кразисты» вставляют отвертку под боковое стекло? У них не получилось...

Но все-таки кое-где плюсы есть. Например, при снятии КПП и других агрегатов доступ к ним становится удобнее, если снять пол в кабине.

А в заключение по поводу кабины и комфорта хочу заметить, что нашего российского брата-водителя все это вполне устраивает.

ДВИГАТЕЛЬ.

Двигатель – всем до боли знакомый «ЯМЗ-238 М2». Мотор V8 рабочим объемом 14860 см³ развивает мощность 240 лошадиных сил при крутящем моменте 883 Нм. Воздушный фильтр с пылеотделителем принудительного типа установлен в моторном отсеке. За все это время пре- тензий к

В кабине «КРАЗа» просторно. От руля к пассажирскому сиденью можно пройти без проблем

Глазами водителя «КРАЗа»

двигателю не было. Надо лишь вовремя менять масло вместе с масляными фильтрами и чистить центрифугу. Масляный насос здесь «неубиваем». Двигатель запускается в любой мороз, даже на двух поршнях. Топливная аппа-



ратура работает без нареканий. Правда, через 42 тыс. км отказали 7 из 8 форсунок. Подобрать хорошие распылители оказалось непросто: из 28 с трудом выбрали 8. А при снятии форсунки сразу же меняйте уплотнительную резинку. Все-таки заводским деталям можно смело поставить оценку «5».

ТРАНСМИССИЯ

Сразу же хочу отметить, что «КРАЗ» – это карьерный грузовик, поэтому многих неисправностей могло бы и не быть, если бы он «ползап» по грунту, а не ходил по трассе.

Течь масла изо всех щелей – мостов, КПП, «раздатки» – началась, будто по расписанию, через 2,8 тыс. км. Первой поменял «раздатку» через 46 тыс. км, хотя ее ресурс – 135 тыс. км. При ремонте выяснилось, что все подшипники – в «муку». Такая же участь постигла и КПП, только через 76 тыс. км. А вот задние и средние мосты и поныне держатся молодцом. Правда, недавно из среднего моста выдавило прокладку – это «болезнь». Также глаз да глаз нужен за промежуточной опорой (поросенком). Примерно каждые 500 км она требует протяжки.

После 80 тыс. км началась сильная вибрация. Причиной стало ослабление трех хвостовиков и одна разбитая крестовина. Кстати, мучает это и

Эта «болянка» – так называемый редуктор. Обратите внимание на сварные швы

Несмотря на все протяжки и замены прокладок, течь масла с «раздатки» продолжается

поныне. За многие годы работы на этом «КРАЗе» привык к вибрации, но вибрация каждый день разная. В основном это хвостовики, то и дело их подтягиваю. А вот родные реактивные штанги держатся молодцом и по сей день. Все-таки заводская деталь всегда ценится больше.

Сальники балансиров потекли через 28 тыс. км, так что приходится набивать балансиры солидолом с нигролом. Не обошлось и без замены дисков сцепления. На 32-й тысяче разлетелись успокоители дисков. Применяемый же на дисках металл – просто фольга. Зато фрикциончики почти новые.

ПГУ – еще одно большое место у «КРАЗов», так что течь «тормозухи» и перепускание – нормальное дело. Вообще, включение передач – это муки у всех «КРАЗов». К примеру, вторую передачу просто так не включишь – только через треть. Вот и приходится на светофоре передачу заранее включать. Демультипликатор тоже не хочет нормально работать: то повышенная выскочит, то пониженная наотрез отказывается фиксироваться.

А течь масла с «раздатки» продолжается и по сей день. Ни продувка сапуна, ни замена прокладки не помогли. Так что почаше проверяйте масло. Рессоры держатся молодцом. Родная жесткая ярославская резина достойно отходила свой ресурс. Амортизаторы не текут, а значит, они работают. Вообще, на мой

взгляд, компоновка подвески удачная, но морально устаревшая.

ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА

На «КРАЗе» стоит тормозная система с пневматическим действием. При частой смазке механической части системы нареканий здесь практически нет. А вот с остальным есть проблемы. Стальные трубы тормозных камер то и дело обламывают, так что я заменил их на резиновые шланги. Перед началом эксплуатации этого нового «КРАЗа» под все места соприкосновения трубок с другими «частями тела» машины подложил резину. Но топливные и тормозные трубы все равно протираются. Окончательно «достала» проходящая под кабиной трубка «обратки». Пришлось ее менять на шланг. Вообще, подвязка всех трубок просто отвратительная.

Спиртом тормозную систему стараюсь не баловать вообще, а то замучают отказы клапанов. Тормозной кран отказал на 40 тысячах километров. Из рекомендаций: через 60 тыс. км не поленитесь протянуть ресивера, а то они разъезжаются и появляется лишняя утечка воздуха. Ручной тормоз не выдержал на 28-й тысяче километров. Его замена повторилась на 44 тыс. км. В основном в «ручнике» ломается механика. Охладитель пришлось сдать на цветной металл, так как от вибраций прорвался его радиатор.

РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

Многие, услышав про «КРАЗ», говорят, что, мол, руль приходится поворачивать руками, зубами и ногами одновременно. Это не так. Мне довелось поработать и на «256-м», и могу сказать, что при хорошей смазке шкворней любой руль будет крутиться одним пальцем. Правда, у «256-го» приходится делать больше оборотов руля, чем у модели «6510», но это разница в конструк-



ции. Шкворни дали о себе знать по передней резине на 89 тыс. км. Течь масла из бачка гидроусилителя — «болезнь» всех «КРАЗов». Из-за этого левое переднее крыло постоянно в масле.

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ

Первые три года эксплуатации никаких проблем с электрикой не было, а вот потом началось. В основном проблемы возникают из-за проводки, вернее, из-за ее отвратительной прокладки. Провода протираются и начинают замыкать там, где этого не ждешь. Система сигналов поворота и аварийных огней «оригинальна»: сначала горит все, а уж потом предохранитель. Стартер не выдержал на 87 тыс. км пробега, а вот генератор работает и по сей день. Лампочки «горят» как свечи. То ли это от вибраций, то ли ток высокий, или качество самих лампочек плохое — кто его знает?

Бампер с фарами от «МАЗа» очень «нежный». Чуть бампером заденешь — и потом настраиваешь фары. Самое плохое здесь — тряска пучка света, потому что после удара прочность у бампера уже не та.

Маленький совет по подключению магнитолы (см. рис.). Правда, лучше каждый месяц менять аккумуляторы местами.

УСТАНОВКА

Называется она «АБС-6» (Автобетоносмеситель объемом 6 м³) и выпущена Дзержинским опытно-экспериментальным заводом. Привод установки гидравлический, от раздаточной коробки автомобиля. Как пишется в инструкции по эксплуатации, «АБС-6» может использоваться и для приготовления бетонной смеси. Но это на бумаге. На деле, когда мы попробовали, гидравлика наотрез отказалась прокручивать эту самую бетонную смесь, особенно когда мы стали заливать в бочку воду. Все визги,

пикси и «напряги» нашей гидравлики в попытках прокрутить смесительный барабан оказались напрасны.

Сколько труда нам пришлось приложить, чтобы раскрутить бочку!

Из рекомендаций: не забудьте удалить ограничительные шайбы в гидромоторе (в блоке управления рычагом). Когда бочка встанет, вы поймете, зачем я посоветовал их снять (все работает, а бочка не крутится).

Проблемы с гидравликой минуют уже пятый год. Главное, смотреть за маслом и вовремя менять фильтры. Фильтры здесь используются только специальные — гидравлические, высокого давления. Обычный фильтр тут просто раздавит давлением.

Гидравлическая система вмещает всего лишь 20 литров масла. В сильную жару масло нагревается и мощность гидравлики падает вдвое. Не спасает даже принудительный вентилятор от редуктора, если только это можно назвать вентилятором. Поэтому я поставил дополнительный электрический вентилятор на 24 вольт. Радиатор установки тоже не лучшее, да еще и маслом «сопливится».

Качество сварки просто отвратительное. Все сделано грубо, много бесполезного металла. Бочку под воду вроде бы сделали с обогревом, но он нагревать воду не хочет, потому что выхлопная труба проходит насекомой без задержки газов. Внутри бочки шнеки приварены криво и с такими щелями, что легко рука пролезает. При промывке бочки вода с цементом остается в бочке, а это лишние наросты.

Огромная болванка, называемая редуктором, таит в себе не-

большой, но впоследствии неприятный сюрприз. Венец у основной шестерни крепится на штифтах.

Когда возишь жесткий бетон (густой), эти штифты постепенно расшатываются, и в конце концов их срезает. И полная цемента бочка останавливается...

Кстати, когда «миксер» пришел с завода, в редукторе установки был залит «ТаП-15». Редуктор гремел страшно. Но после заливки нигрогла вместо «ТаПа» дела пошли лучше.

Покраска установки сделана тяп-ляп: пыльнули краской — и все, о грунтовке даже и речи нет. Через год работы вся краска слезла.

ИТОГ

Тяжелый, неповоротливый, медленный и не столь надежный украинский грузовик. Хотя наших зарубежных друзей не стоит винить за их «чудо». Они сейчас переживают не самые лучшие времена. Они могут, но не хотят. Я рассказал лишь малую часть. А наш водитель смирился со всеми минусами...



Под капотом — всем знакомая «ярославка».

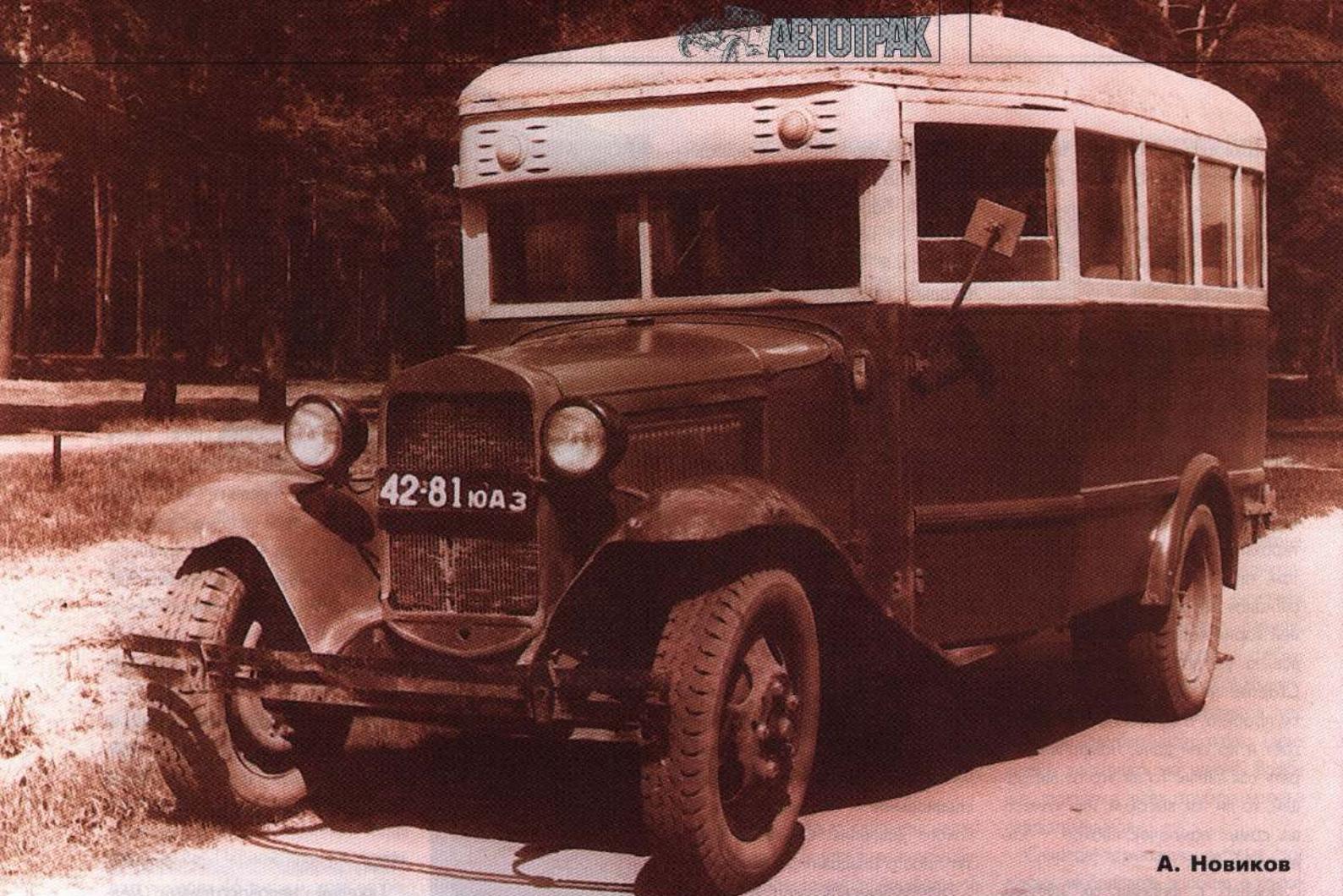
АКСИ ТЕХЦЕНТР
ООО

КАМАЗ
новые и б/у

ПРОДАЖА
с гарантией
ОБМЕН
принимаем на комиссию



Тел.: (095) 743-743-2



А. Новиков

СЛУЖЕБНЫЕ АВТОБУСЫ И САНИТАРНЫЕ МАШИНЫ ИЗ ГОРЬКОГО

В наши дни, если вы хотите навестить любимую девушку Аллу, живущую в подмосковном городе Купавна, и если у вас нет ни сверкающего черного «шестисотого», ни, на худой конец, ржавой «шестерки», вам придется воспользоваться подержанным 303-м «мерседесом» 25-летней давности – без колесных колпаков, с оторванными молдингами, облупившейся краской, но все еще комфортабельным и скоростным. А лет 25 назад, когда эти новые и блестящие немецкие автобусы с аршинными надписями на боках *Belleman Reisen*, *Hormann Reisen*, *Holiday Tours* или *Global Tour*, с немецкими, австрийскими, французскими, бельгийскими и испанскими номерами вальяжно парковались перед западным вестибюлем только что восстановленной после пожара 1977 года гостиницы «Россия», рабочих Купавинской тонкосуконной фабрики в Москву возил старый добрый «ГАЗ-03-30».

1. «ГАЗ-03-30», рабо-
тавший на
фабрике в
Купавне до
начала 80-х.
Фото авто-
ра.

К середине 30-х годов советская автопромышленность уже производила городские автобусы различной вместимости – от средних «ЗИС-8» до гигантских

«ЯА-2», правда, всего лишь в двух образцах. В то время как небольшие автобусы для внутрирайонного и служебного сообщения строились только филиалом

«ГАЗа» – заводом «Гудок Октября» на шасси грузовика «ГАЗ-АА», позднее «ГАЗ-ММ». С 1939 года это предприятие было отделено от основного производства

Горьковского автомобильного завода и стало именоваться Горьковский автобусный завод.

Первый советский служебный автобус получил индекс «ГАЗ-03-30», потому что разрабатывался на основе изучения американского школьного автобуса «Type-330», строившегося на шасси «Форда-AA» с начала 1931 года фирмой Union Still Body Company. Американскому заказчику тогда такая машина обходилась в \$1800. Служебный автобус «ГАЗ-03-30» представлял собой двухосный автомобиль с автобусным кузовом, вместимостью 17 человек, включая шофера. Кузов имел деревянный каркас с деревометаллической обшивкой. Он изготавливается из древесины твердых пород или березы, а снаружи боковые стенки обивались железным листом толщиной 1 мм, задняя — толщиной 0,6 мм.

Для водителя была выделена кабина, имевшая отдельную дверь и снабженная мягким сиденьем со спинкой. Подушка сиденья использовала пружины, в то время как спинка пружин не имела, однако отличалась достаточной мягкостью. Такую же конструкцию повторяли и пассажирские кресла. Помимо водительской, в кузове были еще две двери.

Входная, пассажирская, снабженная механическим затвором, с внутренней стороны имела ручку для открывания и закрытия. Дверь кабины водителя — лимузинного типа — оборудовалась поднимающимся боковым стеклом. Третья, запасная, дверь находилась в задней части автобуса и служила для аварийной эвакуации пассажиров. В кузове имелись 9 окон, 6 из которых могли открываться. В целях предохранения деревянного каркаса кузова от гниения в него были введены 12 вентиляционных решеток, расположенных под кры-

шей над стойками окон. Ветровая рама кабины водителя могла подниматься, она крепилась на двух стойках и снабжалась вакуумным стеклоочистителем. Кузов изнутри освещался пятью плафонами с лампочками по 15 ватт. У автобуса были передний и задний бамперы. В верхней части кузова над ветровым стеклом устанавливался маршрутный фонарь, в котором размещались две лампы освещения маршрута по 25 ватт каждая. По обе стороны маршрутного фонаря располагались две створчатые вентиляционные решетки и два сигнальных фонаря с 10-ваттовыми лампочками. Крепление кузова осуществлялось болтами к кронштейнам, привинченным к раме автомобиля. Древесина, употреблявшаяся для каркаса кузова «ГАЗ-03-30», должна была иметь влажность не более 12%. В ветровую раму были вставлены стекла триплекс толщиной 4,5 мм без волн и желтизны, а окна и двери — тройные бемские стекла.

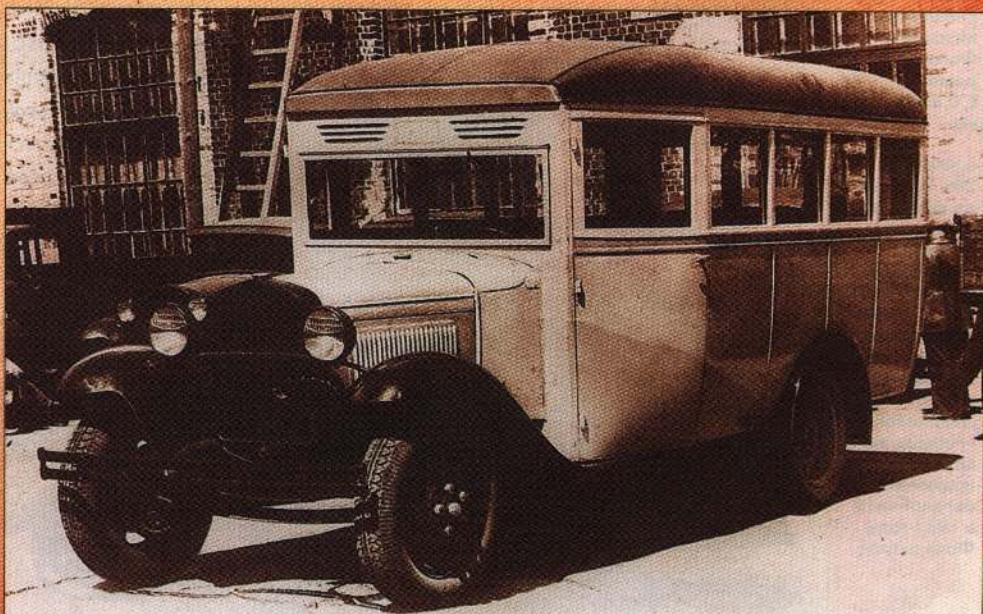
Наружная отделка кузова автобуса «ГАЗ-03-30» должна была иметь следующий вид: крыша и борта до пояса окрашивались в светло-желтый цвет; кузов ниже

пояса, капот, кожух радиатора, фартук радиатора и диски колес — в темно-синий или темно-красный; крылья, брызговики и бампера — в черный. Внутри потолок и стены оклеивались дерматином, им же обивались подушки и спинки сидений шофера и пассажиров. Раскладки окон и бортов проправливались и лакировались. Остальные поверхности покрывались масляной краской и лаком. Пол в проходе был выстлан планкой в продольном направлении и окрашен в черный цвет.

Снаряженная масса машины составляла 2270 кг, длина — 5300 мм. Поскольку лобовая площадь автобуса «ГАЗ-03-30», оказалась намного больше, чем у обычного грузовика, то соответственно на целых 5 км снизилась максимальная скорость: с 70 до 65 км/ч.

После освоения серийного производства этих автобусов, Горьковский автобусный завод принял за изготовление их модификаций. Первой стала санитарная машина с матовыми боковыми стеклами и двумя носилками, однако такая конструкция оказалась слишком дорогостоящей. Поэтому был разработан

2. Самый первый опытный образец служебного автобуса «ГАЗ-03-30», построенный в 1933 году во дворе Горьковского завода «Гудок Октября». Фото из архива Ю.А. Долматовского



3. Этот автобус «ГАЗ-03-30» использовался Московским Автомобильно-Дорожным институтом имени Молотова в 1936-1940 г.г. Фото с разрешения Е.С.Бабурина



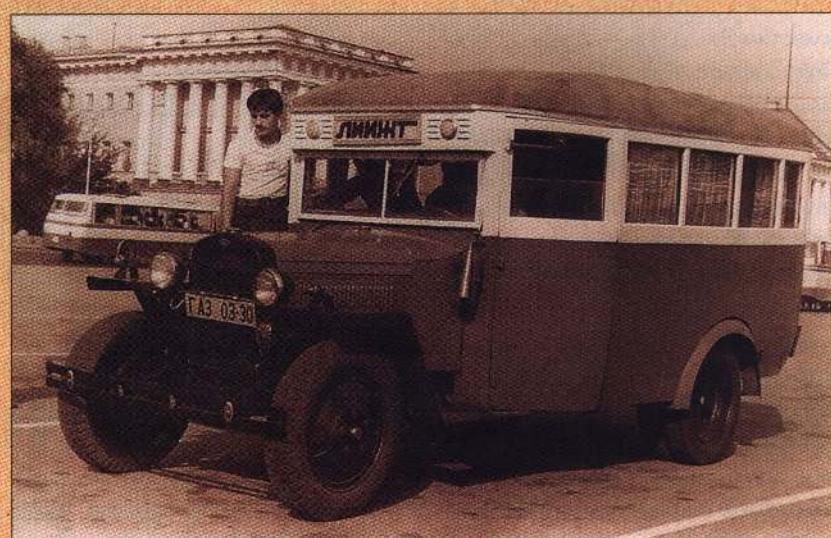
4. Обтекаемый автобус, построенный в НАТИ на шасси «ГАЗ-03-30» в 1935 году. Фото из архива А.С.Исаева



5. А это лаборатория по ремонту и обслуживанию высоковольтных сетей на шасси «ГАЗ-03-30». Такие лаборатории в 1938-1940 г. работали в Мосэнерго. Фото с разрешения Е.С.Бабурина

более простой вариант санитарного автомобиля, получивший индекс «ГАЗ-55». В качестве опытных образцов на шасси автобуса «ГАЗ-03-30» были построены автолавки с боковыми сдвижными створками, при поднятии которых автобус превращался в магазин на колесах.

В 1935 году в Научно-исследовательском автомоторном институте был изготовлен обтекаемый кузов люкс на шасси «ГАЗ-03-30»,



для чего его база была удлинена на 170 мм против стандартной. Кузов вмещал 14 кресел специальной конструкции, спинки которых могли откидываться, позволяя пассажирам полулежать в них. Над сиденьями вдоль стен был установлен багажник новейшего

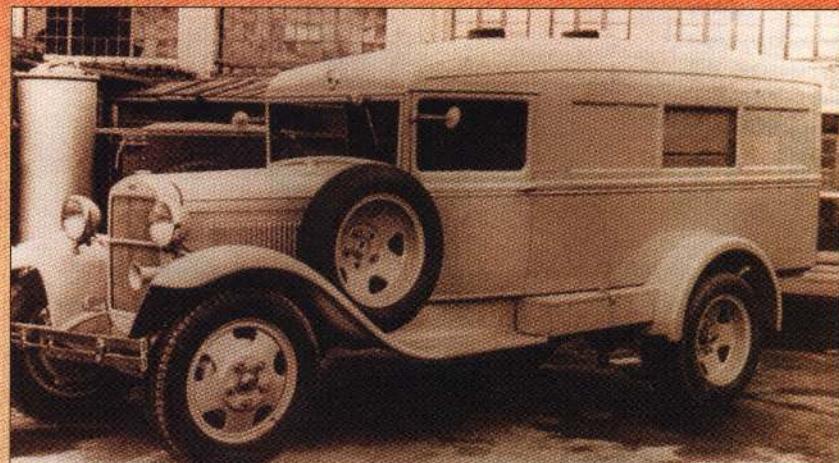
6. «ГАЗ-03-30» 1939 года выпуска, восстановленный студентами Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта, на Дворцовой площади во время парада стариных автомобилей в 1984 году. Фото автора.



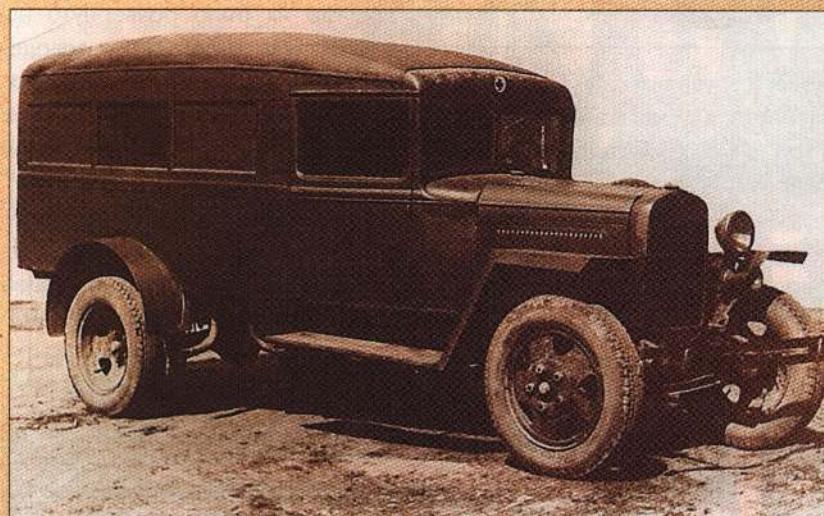
типа. В восьми плафонах, освещавших салон, имелись оригинально установленные вентиляторы. Две двери располагались по бокам, передняя правая дверь открывалась водителем с помощью специальной ручки. Автобус предназначался для междугородного сообщения, имел комфортабельную отделку и по удобству и красоте не уступал американским. Многие транспортные организации своими силами строили обтекаемые кузова и кузов-фургоны на шасси «ГАЗ-03-30».

С 1932 года по проекту московского инженера и художника-конструктора И.Ф. Германа на шасси автобуса «ГАЗ-03-30» санитарные автомобили стала делать небольшими партиями автобаза «Скорой помощи» в Москве. При этом передние и задние рессоры заменялись более мягкими, оба моста оснащались амортизаторами, а поскольку нагрузка по сравнению с автобусом была небольшой, то задние колеса получили одинарные шины. Но таких машин хронически не хватало, поэтому с 1937 года на филиале Горьковского автозавода начался выпуск медицинского автобуса «ГАЗ-55», ставшего развитием машины, созданной в Москве.

Выполненный на шасси «ГАЗ-MM», этот автомобиль выделялся наличием в салоне отопителя и системы вентиляции. Санитарные автобусы «ГАЗ-55» во время войны повсеместно использовались для перевозки раненых, в нем можно было перевозить четырех человек на носилках (в том числе и подвесных) и двоих на откидных сиденьях либо соответственно двух и пятерых человек. Масса «ГАЗ-55» в снаряженном состоянии равнялась 2370 кг.



7. Серийный санитарный автомобиль «ГАЗ-55» строился с 1938 года. Этот «ГАЗ-55» снят на площадке ГАЗа вместе с другими машинами, предназначенными для отправки потребителям. Фото с разрешения Е.С. Бабурина



Помещение для больных и раненых отделялось от кабины водителя перегородкой. Приспособление для погрузки носилок состояло из четырех направляющих труб и четырех скользящих кареток-амортизаторов. Мягкие пружинные сиденья были откидными и крепились шарнирами к стенкам кузова. Два из них были боковыми, трехместными, а два — одиночными, расположеными у передней перегородки. Полужесткие спинки боковых сидений служили одновременно ограждениями окон. В комплект машины входили четыре ящика-укладки. Два из них были установлены у задней стенки внутри кузова и предназначались для хранения подвесных гамаков; два других крепились снаружи на под-

ножках и служили для другого оборудования.

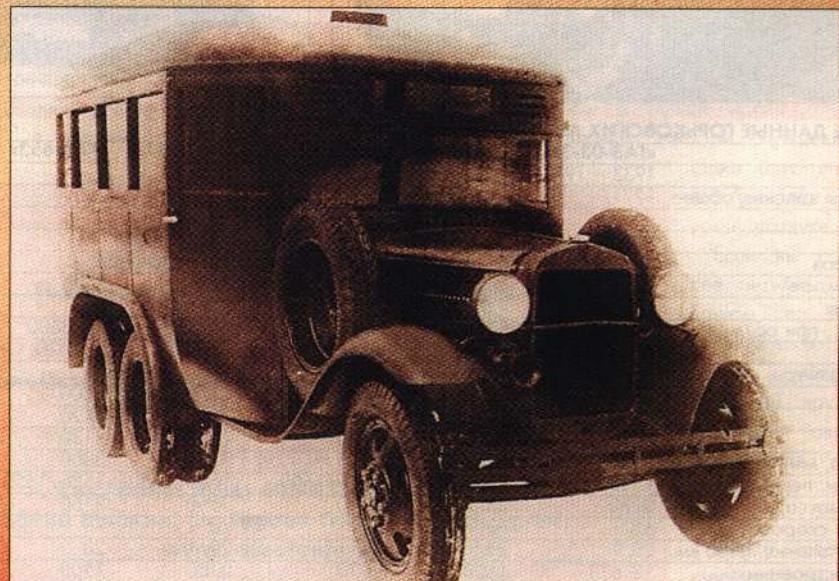
Когда началось серийное производство трехосного грузовика

«ГАЗ-AAA», кузов автобуса «ГАЗ-03-30» в несколько измененном виде стали устанавливать на шасси этого вездехода. В 1936 году началось серийное производство таких автобусов под индексом «ГАЗ-05-193». Эта машина имела только 9 мест и служила передвижным штабом, в котором в полевых условиях могло размещаться командование военными операциями. Штабной автобус имел намного большую проходимость, чем обычный, однако скорость снизилась до 50 км/ч. Чтобы сэкономить место для размещения специального оборудования, два запасных колеса устанавливались в открытую.

В первые послевоенные годы на Горьковском автобусном за-

8. «ГАЗ-55» 1941–1945 г.г., оборудованный только одной фарой, с гнутыми, а не штампованными, крыльями, без тормозов на передних колесах. Такие машины возили раненых на всех фронтах Великой Отечественной войны. Фото с разрешения Е.И. Прочко.

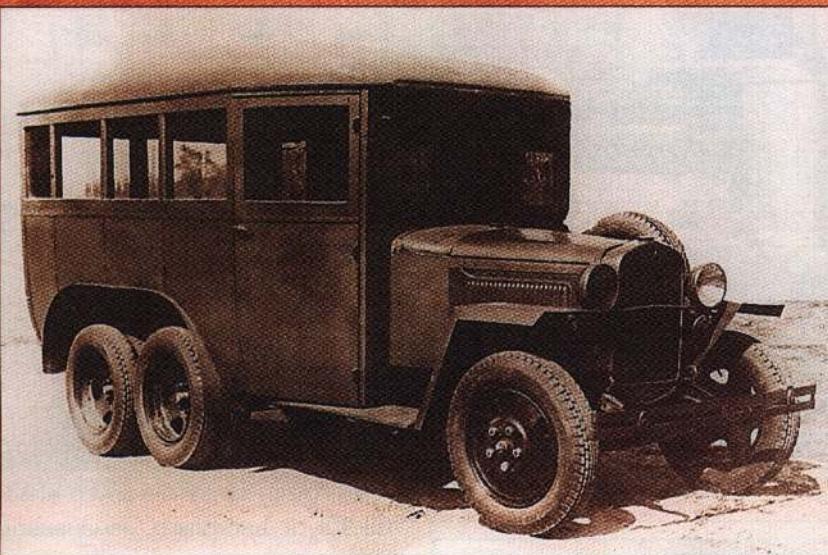
9. Штабной автобус «ГАЗ-05-193» — машина сугубо военная. Фото из архива А.С.Исаева.



10. «ГАЗ-05-193» 1941–1945 гг. выделяется простыми передними и задними крыльями, отсутствием тормозов на передних колесах и только одним запасным колесом. Фото с разрешения Е.И.Прочко.

11. Послевоенный «ГАЗ-651» отличался обтекаемыми формами кузова, множеством хромированных деталей отделки, однако на производстве в Горьком он пробыл всего три года. Фото из архива Ю.А.Долматовского.

12. Санитарный «ГАЗ-653» 1949 года. Фото из архива Ю.А.Долматовского.



воде («ГАЗ») снова возобновилось производство автобусов «ГАЗ-03-30», однако модель окончательно устарела. Поэтому в 1949 году на заводе были созданы автобус для местного сообщения модель «ГАЗ-651» и санитарный автобус «ГАЗ-653» на шасси

нового грузовика «ГАЗ-51», запущенного в производство в 1946 году. «ГАЗ-651» снабжался трехдверным кузовом с деревянным каркасом и стальной наружной обшивкой. Он был рассчитан на перевозку 23 пассажиров, имея 19 мест для сидения.

В 1950 году было решено преобразовать Горьковский автобусный завод в Горьковский завод специализированных автомобилей («ГЗСА») и наладить на нем производство фургонов и других кузовов для определенных типов грузов, устанавливавшихся на шасси «ГАЗ-51» и «ГАЗ-63». Производство же автобусов «ГАЗ-651» и «санитарок» «ГАЗ-653» было передано на Павловский автобусный завод, в город на Оке, где машины получили марки «ПАЗ-651» и «ПАЗ-653», а затем производство их было развернуто на Курганском автобусном заводе, после того как «ПАЗ» в 1962 году приступил к выпуску вагонных автобусов местного сообщения «ПАЗ-652».

Машины «ГАЗ-03-30» и «ПАЗ-651» являлись самыми распространенными автобусами в нашей стране. Многие автобусы «ГАЗ-03-



ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ГОРЬКОВСКИХ АВТОБУСОВ

	«ГАЗ-03-30»	«ГАЗ-55»	«ГАЗ-05-193»	«ГАЗ-651»	«ГАЗ-653»
Год выпуска	1933 – 1948	1938 – 1945	1936 – 1945		
Число мест: для сидения/общее	17/17	4 лежачих, 9/9			
Двигатель: тип	карбюраторный, четырехтактный, водяного охлаждения				
Число цилиндров	4	4	4	6	6
Рабочий объем, см ³	3,28	3,28	3,28	3,48	3,48
Степень сжатия	4,6	4,6	4,6	6,2	6,2
Мощность, л.с., при об./мин	50/2800	50/2800	50/2800	80/3600	70/3600
Размер шин	6,50-20	6,50-20	6,50-20	7,50-20	7,50-20
Габаритные размеры, мм:					
длина	5300	5425	5300	6170	5600
ширина	2100	2040	2100	2360	2120
высота	2530	2340	2590	2750	2130
Колесная база, мм	3340	3340	3200	3300	3300
Колея колес, мм: передних/задних	1405/1600	1405/1600	1405/1600	1580/1650	1585/1650
Собственная масса, кг	2270	2370	3140	3550	3150
Максимальная скорость, км/ч	65	70	60	70	75
Контрол. расход топлива, л/100 км	20,5	20,5	25	22	20
Количество построенных	18 613	4600	1270	2700	1900

30» эксплуатировались до середины 70-х годов, а один экземпляр такого автобуса работал до 1981 года в подмосковном городе Купавна на местной фабрике, где его и отыскали энтузиасты Рижского ААК и, обменяв на подержанный «РАФ-2204», сделали экспонатом рижского музея «Межциемс». А вот питерцы не отдали своего последнего и единственного «ГАЗ-03-30» ушлым латышам, а сами восстановили его до первоначального блеска.

Представьте себе ситуацию, что вы проснулись, а ваша жена спит рядом с вами в противогазе или с мокрой тряпкой на лице, дабы не отравиться ядовитыми испарениями от вашего дыхания; в голове мерно и монотонно гудят большие колокола, а маленькие колокольчики звенят в хаотически истеричном ритме; ваш желудок готов вывернуться наизнанку, а любая мысль о пище вызывает неуемную икоту и т.д. и т.п. Вам хорошо знакомо это состояние? Для тех, у кого это впервые в жизни, сообщаю: вас посетил Большой Бодун [у медиков подобное состояние называется похмельный синдром]. Как правило, такое состояние наступает после приятной во всех отношениях вечеринки, когда вы даже не подозреваете, насколько плохо вам будет утром. Причем количество выпитого алкоголя может быть не таким уж и большим – все будет зависеть от того, как ваш организм переработает принятую вами зелье. Дело в том, что этиловый спирт в организме человека разрушается специальным ферментом – алкогольдегидрогеназой с образованием уксусного альдегида. Это вещество – еще более ядовитое для человека, нежели сам этиловый спирт. Затем в работу включается другой фермент – альдегиддегидрогеназа, с помощью которого уксусный альдегид преобразуется в уксусную кислоту. Определенные количества данного вещества – это нормальная составная часть живой клетки, распадающаяся в процессе ее жизнедеятельности на воду и углекислый газ. Большие количества уксусного альдегида становятся причиной тошноты, чувства жара и расширения в голове, в груди, затрудненного дыхания, аритмии сердечных сокращений. При концентрации алкоголя в крови 0,5 г на 1 л внешнее состояние, поведение человека могут казаться нормальными. Специальные же тесты при этом отличают изменение нервной деятельности, психики, а также скорости и качества реакций на различные раздражители.

Что же делать, если к вам пришел Бодун? Однозначно могу сказать, что эффективного средства, снимающего сразу все симптомы похмелья, не существует. Имеются несколько методов борьбы с похмельем, которые не дают гарантированных результатов, однако могут облегчить страдания. Вот лучшие способы.

На вечеринке:

- пейте медленно – организм будет успевать перерабатывать выпитое;
- не принимайте аспирин перед выпивкой – он усиливает действие алкоголя на организм;
- хорошо закусывайте;
- не ешьте много соленой пищи (чипсы, орехи), которая усиливает жажду, а следовательно, увеличивает количество выпитого алкоголя.

Утром:

- примите контрастный душ, что поможет привести в порядок систему кровообращения;

- примите аспирин и запейте его соком (апельсиновым, томатным, грейпфрутовым), менее желательна минеральная вода и ни в коем случае не пейте кофе или крепкий чай;

- съешьте одну чайную ложечку меда – фруктоза ускорит нейтрализацию алкоголя;

- при сильной головной боли помогут 5–7 съеденных

бананов или 2–3 кураги;

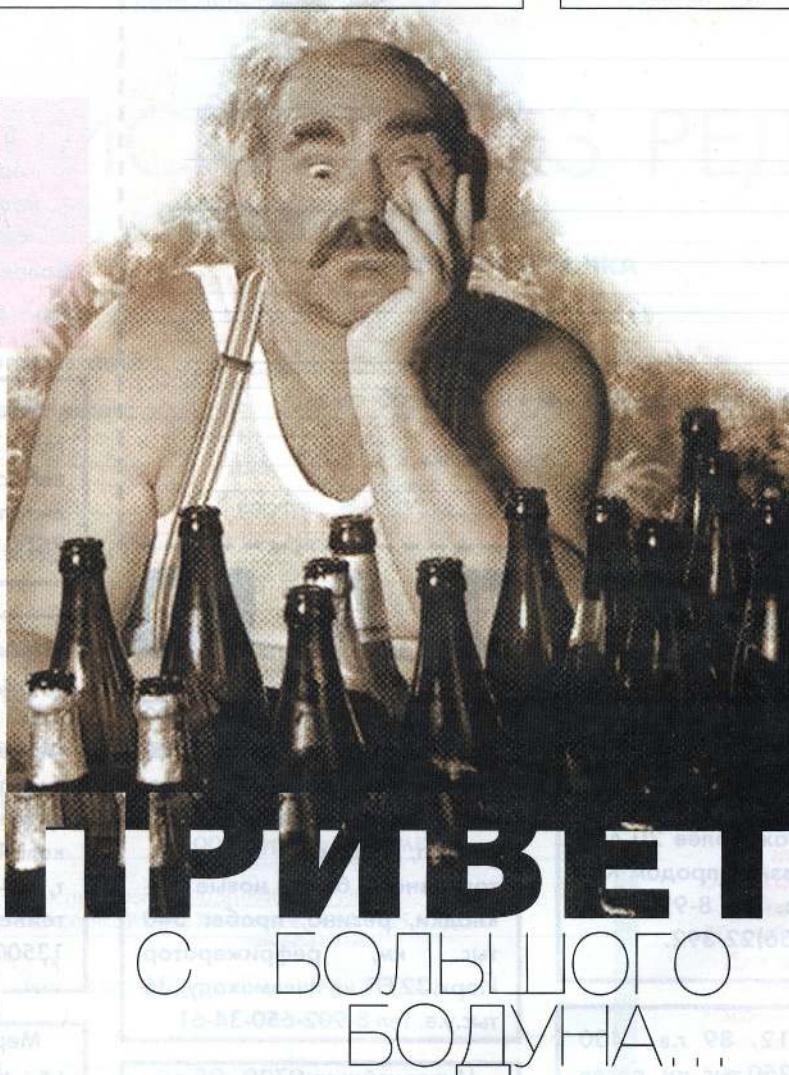
- если вам уже полегчало настолько, что вы можете позволить себе принять хоть какую-то пищу, то начните с борща или щей [в идеале кислые щи];

- пара яиц, ломтик сыра и стаканчик йогурта позволят вам веселей взглянуть на многие вещи.

Если в этот день вам непременно нужно сесть за руль автомобиля, помните, что остаточное опьянение оказывается причиной многих дорожно-транспортных происшествий и лучше заранее убедиться в отсутствии в вашей крови алкоголя. В этом вам могут помочь специальные приборы, определяющие присутствие алкоголя и продуктов его распада в выдыхаемом вами воздухе.

Если вы состоите в более интимных отношениях с другом по имени Бодун, убедительная просьба как врача и человека: забудьте о вашей дружбе с вашим любимым автомобилем, не подвергайте опасности вашу ЖИЗНЬ и ЖИЗНЬ других людей.

Будьте здоровы и всегда «зеленой улицы».



ПРИВЕТ С БОЛЬШОГО БОДУНА...

АЛКОМЕТРЫ
Трубки контроля трезвости
Техническое обслуживание и обучение

Все для предрейсового осмотра
Тонометры, журналы предрейсового осмотра...

СИМС-2
Тел./факс: (095) 496-6309, 496-8229
125480 Москва, ул. Героев Панфиловцев, д. 24
www.alkotester.ru

объявление

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

Для ответа телефон или иной способ связи

ПРОДАЮ

Грузовик 80-100 куб. в аренду с выкупом или оплата в рассрочку возьмет водитель для себя. Стаж более 20 лет. На первый взнос продам КамАЗ+прицеп. Тел 8-910-913-55-22, (08456)22-392.

Volvo-FH-12, 89 г.в., 400 л.с., пробег 250 тыс. км, после кап.ремонта, выс.кабина, 2 спальника, ленивец, мокрая вебasto, + прицеп, общ. 96 куб.м, г/п 30 т, тент, хор. Сост., без пробега по РФ, можно отдельно, 18,5 тыс. у.е. Торг при осмотре. Тел. 346-33-74, 8-926-212-68-66.

Volvo-FH-12, 91 г.в., 400 л.с., пробег 879 тыс.км, отл. сост., 12000 у.е. Тел 8-903-503-97-74, Владимир.ДАФ-95, 91 г.в., тягач, 400 л.с., там. 100%, автономка, пневмо, АБС, сигнал., недавно из Германии, + полуприцеп-рефрижератор Бург, 92 г.в., 3 оси (БПВ), одна подъемная, 82 куб.м., +- 25 град., ц/смазка, люки, АБС, ящики, 32 ЕП, таможня 100%, пост. На учет 22.8.02 г. Тел. 183-42-96

Ивеко-Евро-Стар, 95 г.в., 380 л.с., пневмоход, автономка, круиз-контр., АБС, ASR, центр. замок, центр. смазка, подогр.: зеркал, сидений, фильтров, топливного бака, новые накладки, резина, пробег 540 тыс. км, рефрижератор Йорк, 32 ЕП, на пневмоходу, 36 тыс.у.е. Тел 8-902-650-34-61

Интернейшнл-9700, 95 г.в., Hi-Rise, cummins 11+, без пробега по РФ. Ел 232-03-43, Анна, Николай

Магирус Донц 290Д26 К, 6х4, самосвал, объем 12 м3, в хор. состоянии, + 2 двигателя, + 3 КПП и много запчастей. Цена договорная. Тел. (251) 37768, 8-903-590-78-35.

Шину «KORMORAN» продаю, радиальные, размер 315/80R 22.5, на евродисках 2 колеса, абсолютно новые. Тел. 486-52-45.

МАН-19403. Седельный тягач, 95 г.в., 470 тыс. км, из Германии, высокая кабина, белый, вебasto, ретарда, центр. смазка, 23 тыс. у.е., торг. Тел. 8-902-680-06-36, 110-66-20.

В рубрику «Объявления» принимаются фотографии продаваемых автомобилей бесплатно от частных лиц. Более подробная информация по тел.: 749-4550

МАЗ-54323, седельный тягач, 1995 г.в., 2 спальника, вебasto, 500 л бак, КПП с делителем, турбина, продаю, 7500 у.е. Тел. 747-63-26.

МАЗ-53366, 10 т, V-37 куб.м, тент, 1997 г.в., 3 бака – 1350 л, новая КПП-5, вебasto (мокрая), рессоры усилены, сцепление, ТО-2 отопитель, трапеция и моторчик дворников. ПРИЦЕП (камазовский), 10 т, V-34 куб.м, тент, крыша, контейнерного типа, срочно., 13500 у.е. Тел 8-901-470-09-23.

Мерседес-Бенц 1935, 1992 г.в., установлен новый двигатель, пневмоподвеска, центральная смазка + полуприцеп Рактон, состояние идеальное. Цена 25000 у.е., торг, возможна рассрочка платежа. Тел. (84566) 2-19-10, после 19.00.

Скания 133/400, 93 г.в., 400 л.с., белый, топ-лайн, 2 спальника, АБС, пневмо, Вебasto, полный эл. пакет, спойлер, доп. фары, хор. сост., без пробега по РФ, 17,8 тыс. у.е., торг. Тел. 907-9-55, 581-70-24, после 20.00.

Фольксваген-LT35, 1992 г.в., 2.4 дизель, высокий, длинно-образный, 100 тыс.км, безпробега по РФ, только из Германии, идеальное сост., 7500 у.е., торг. Тел. 130-91-19

ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ РЕДАКЦИЮ

УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА

Ф.И.О. подписчика Название организации Адрес доставки: индекс область город улица дом корпус квартира Контактный телефон Факс E-mail **Прошу оформить подписку на следующие номера:**№1, 2003 №2, 2003 №3, 2003 №4, 2003 №5, 2003 №6, 2003 №7, 2003 №8, 2003 **В количестве экземпляров каждого номера.**

ООО Журнал «АВТОТРАК»

получатель платежа

Расчетный счет 40702810940440105980
в Сбербанке России, Химкинское ОСБ №7825, г. Москва
наименование банка

корреспондентский счет № 30101810900000000323

БИК 044552323

Идентификационный № 7732117377

Фамилия, и.о., адрес плательщика

Вид платежа Дата Сумма
Подписка на журнал «Автотрак» с № по
№ в кол-ве экз.

Кассир Плательщик

ООО Журнал «АВТОТРАК»

получатель платежа

Расчетный счет 40702810940440105980
в Сбербанке России, Химкинское ОСБ №7825, г. Москва
наименование банка

корреспондентский счет № 30101810900000000323

БИК 044552323

Идентификационный № 7732117377

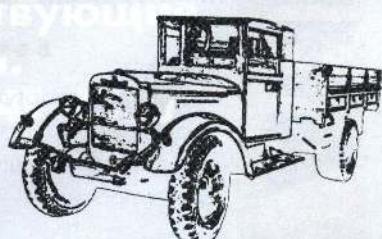
Фамилия, и.о., адрес плательщика

Вид платежа Дата Сумма
Подписка на журнал «Автотрак» с № по
№ в кол-ве экз.Квитанция
Кассир Плательщик**Вы можете подписаться на любое количество номеров.****Цена одного номера –****50 руб. 00 коп.****Для частных лиц, чтобы подписаться на журнал, необходимо:**

- заполнить учетную карточку подписчика
- заполнить по образцу платежное поручение и оплатить его в сбербанке;
- отправить учетную карточку и копию платежного поручения по факсу (095) 572-8254 или по почте по адресу: 119633 Москва, а/я 117.

Для юридических лиц, чтобы подписаться на журнал,**необходимо:** заполнить учетную карточку и отправить ее по факсу (095) 572-8254 или по почте: 119633 Москва, а/я 117.**Журнал «Автотрак».** В течение 3 дней вам будет выслан счет для оплаты.**Журнал**

АВТОТРАК





АНЕКДОТЫ

...

– Ну что, покурим?
– Я не курю.
– Может, по сто грамм?
– И не пью.
– Тогда кольнемся?
– Да нет, я йогой занимаюсь.
– Понимаю... значит, своей дури в голове хватает...

...

Двое мужиков забрались в тайгу. Смотрят — впереди какая-то пещера. Ну они с присущим им любопытством забрались туда. Вдруг — бах! — вход завалило. И тут из глубины пещеры послышались шаги и рычание.

Мужики перепугались и по радио просят помощи. Там спрашивают:

- Вы где?
- Да тут в районе болот одна пещера, выбраться не можем, а внутри еще какой-то зверь!
- Мужики, для вас две новости: хорошая и плохая.
- Давай плохую
- Это пещера снежного человека!
- А какая ж тогда хорошая?
- От него убежала самка... Так что есть он вас пока не будет!!!

...

Инвалид, прогуливающийся в парке, выпал из инвалидного кресла. Мимо идут наркоманы. Он их просит:

– Ребята, посадите меня!
Они — раз! — быстренько вкалывают ему дозу. У инвалида все поплыло перед глазами:

– Ребята, я же на колесах!
Ребята открыли ему рот и горсть таблеток всыпали. Инвалид, теряя сознание:

- Нет, уж лучше тогда просто посадите на травку....

...

Едут кавказцы в черной «Волге» с тонированными стеклами летом по центру Москвы. Пассажир водителю:

– Гиви, дай окно открою, жарко в салоне, слушай, а?
Водитель (решительно):
– Нэт! Пусть все думают, что у нас в машине кондиционер!

...

Из милицейского протокола:
«Ружье Сидорова В.И., три года висевшее на стене, неожиданно выстрелило. Теща Сидорова В.И. увернулась от пули, но получила три удара прикладом по спине».

...

Звонок в дурдом:

- Алле, доктор! Я только что за окном НЛО видел!
- Почему же вы не позвонили в прессу, на телевидение?
- Что я, дурак?! Они же там меня за психа примут!

...

Один мужик другому:

- Представляешь! Мой сосед вампиром оказался!!!
- ???
- Я ему осиновый кол в сердце вбил — он и умер!!!

...

Сегодня в 10 часов утра в городе Москве сантехник Иванов совершил открытие века.

Спустя полчаса открылось второе веко.

...

– У нас сын — вундеркинд. В одиннадцать лет уже школу закончил!

– И чего?

- А ничего. В двенадцать в армию забрали.

...

Приходит мужик на обследование. Доктор осмотрел больного и говорит:

- Вам, милок, надо удалять правое легкое.
- Как так? У меня же все в порядке с легкими!
- С легкими-то в порядке, вот только печень у вас не помещается...

...

- Таки что, Абрамчик помер?
- Помер.
- То-то я смотрю, что его хоронят...

...

Дама звонит в брачную газету, чтобы дать объявление. Клерк:

- Ваш возраст?
- Дама (кокетничая):
- Дома мне 30 лет, в гостях — 25, а в постели — 20!
- Клерк (мрачно):
- Пишем: «в сумме — 75»...

...

Два «новых русских» беседуют. Один другого спрашивает:

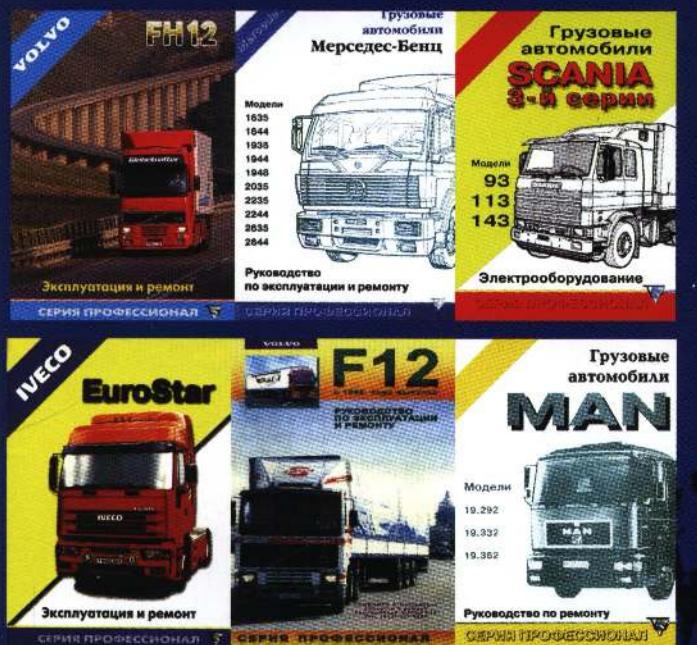
- Как ты думаешь, испражнение — это процесс физический или интеллектуальный?

Второй подумал и говорит уверенно:

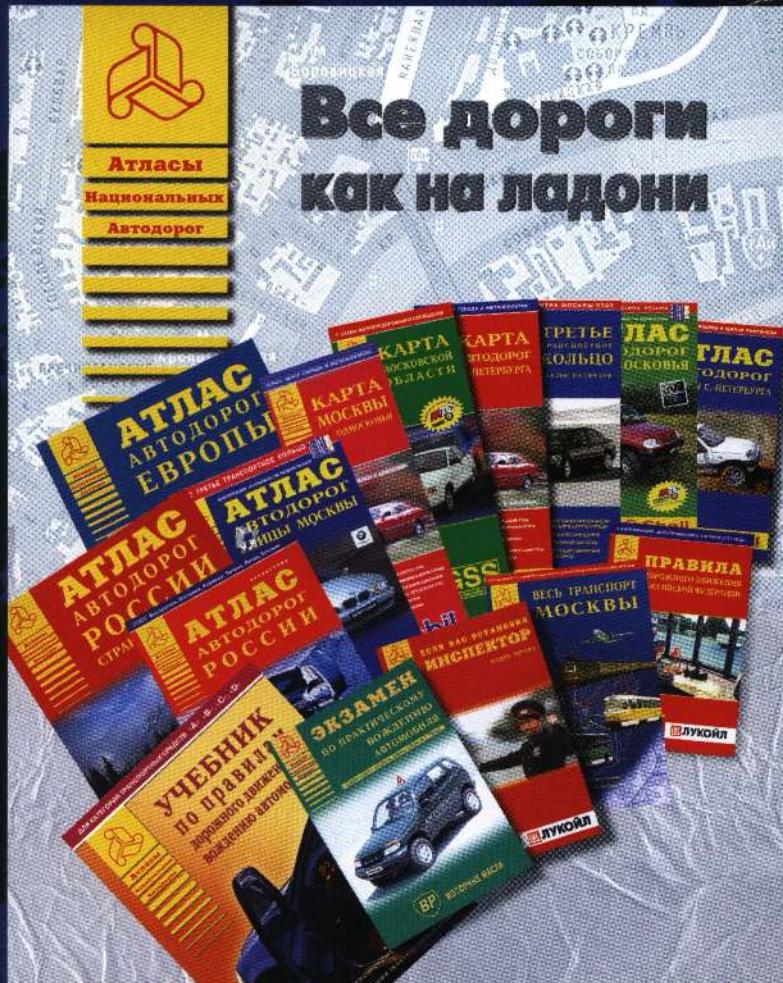
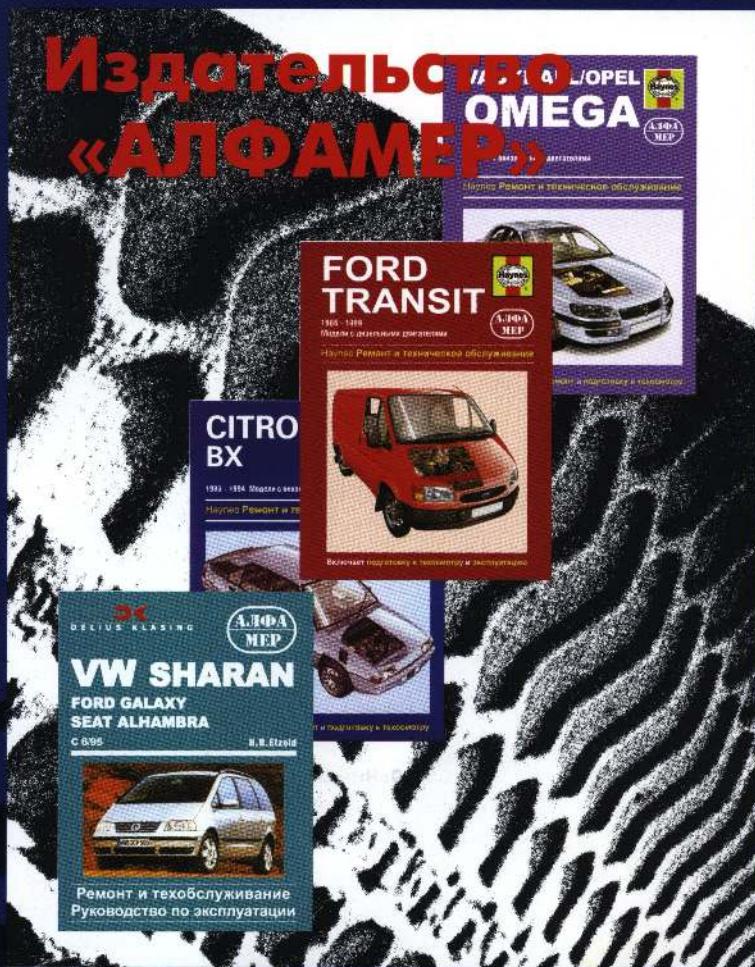
- Конечно, интеллектуальный. Если бы он был физическим, я бы давно человека нанял!

...

Издательство «ТЕРЦИЯ»



Издательство «АЛФАМЕР»



АВТОПРАК

предлагает оптовикам
руководства и
каталоги на грузовые
и легковые
отечественные и
импортные
автомобили, атласы,
карты и другие
сопутствующие
товары.
Тел.: 749-4550



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