

ВСЁ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОТРАК

№ 5 2005

AUTOTRUCK

Пакетные тягачи

Корейский носильщик

VOLVO ставит на «13»



ISSN 1812-5107

05005



9 771812 510001



МАКСИМУМ ОТДАЧИ



Нам недостаточно просто помогать людям перевозить грузы. Ведь сделать это может любой производитель грузовиков. Наша задача – помочь людям сделать это лучше, надежнее и безопаснее, без вреда для окружающей среды. Эти ценности никогда не были для компании Volvo Trucks модными аксессуарами. Мы всегда знали, что они часть базовой комплектации. Успех не приходит случайно. Как правило, для достижения своих целей людям приходится работать по-настоящему упорно. Они выбирают лучших специалистов и лучшие средства производства. Они смотрят далеко вперед для того, чтобы на шаг опережать своих конкурентов. **Новый Volvo FH** разработан для людей, стремящихся сделать тот самый дополнительный шаг. Для людей, горящих желанием преуспевать. Для людей с четкой целью: работать с максимальной отдачей и успехом.



VOLVO TRUCKS. СОЗДАВАЯ БУДУЩЕЕ

www.volvotrucks.ru

**ГРУЗОВЫЕ
АВТОМОБИЛИ**

**ПОСЛЕПРОДАЖНОЕ
ОБСЛУЖИВАНИЕ**

ФИНАНСИРОВАНИЕ

**ОПТИМИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ
ТРАНСПОРТОМ**

П...инские деревни

Строил ли фаворит Потемкин липовые деревни или нет – историки спорят до сих пор, но то, что «потемкинские деревни» давно стали неотъемлемой частью работы и рекламной компанией современных правителей земли русской, ни у кого уже не вызывает сомнения.

Опять о ценах на топливо. Вранье, что государство не имеет рычагов, регулирующих цены на топливо. Нам каждый день лгут, что правительство думает о нас, заботится и решает. Мы уже писали, что ТАМ совсем не заинтересованы в стабилизации цен – причина очевидна. Пока водители, а это почти все мужское взрослое население страны, не начнут перекрывать дороги и бороться за свои права – «лапша» на ухах будет постоянно.

Очередное вранье министров, что в течение нескольких лет все федеральные дороги будут приведены в порядок. Ну, это уже даже не смешно – побороть вечный символ нашей страны не удавалось еще никому, даже людям значительно более умным и порядочным, чем современным министрам и, далее по Альберту Макашову, «мэрам, пэрам и другим хе...м». И это заявляют, несмотря на то, что на дороги в 2005 г было выделено в три раза меньше средств, чем в 2000 г.

Инфляция. Даже в стаде ежей не найдется ни одного, кто бы поверил, что инфляция в стране соответствует заявленной. Квартплата растет на десятки процентов год, топливо уже в разы, рост тарифов на перевозки в процентах исчисляется двузначными цифрами, то же самое и на продукты питания. А у НИХ все 12%!

Уникальная ситуация, полная цинизма. Денег в правительственной кубышке полно, а инвестируются они не в нашу экономику, а в экономики других стран. Говорят, что мы не перебарим. Так создайте условия для этого, а не трясите мелкий и средний бизнес постоянными налоговыми проверками! Дайте эти деньги бизнесу, стройте дороги, дома, увеличьте позорное детское пособие, дайте нормальное медицинское обслуживание!

У НИХ все клево. Всемирный экономический форум подготовил в сентябре доклад о конкурентоспособности разных стран – Россия с 70-го места опустилась на 75-е. Наши соседи Панама, Марокко, Гана, Алжир. Даже Азербайджан с Казахстаном выше. У НИХ все здорово, а детская смертность в России в три раза выше, чем в Европе, то же самое и с уровнем жизни, но в обратную сторону и продолжительностью жизни. По всем социальным и экономическим параметрам, характеризующих состояние государства, мы отстаем в разы. Но зато в «большой восьмерке»: нищие, больные и с голым задом.

Едет президент, дороги перекрыты, а дорогие граждане опаздывают на работу, самолет, в больницы. Сам был свидетелем, как мать металась в поисках проезда, везя больного ребенка в больницу, в то время, как гарант ехал на спортивный матч. А кроме него так ездят бывшие президенты, мэры, бывшие мэры и далее по Макашову, министры и «слуги» поменьше.

Если Потемкин строил липовые деревни, то мы все уже давно живем в липовой стране.



В НОМЕРЕ

5/2005:

2

.....П...инские деревни	1	От редакции.....
.....Новости	4	Новости.....
.....ГАИшный наследник	8	Закон и человек.....
.....Лекарство от затора	12	Закон и человек.....
.....МИМС - 2005	16	Выставки.....
.....Китайский MAN для российских дорог	24	Техника.....
.....VOLVO ставит на «13»	26	Новинка.....
.....Корейский носильщик	34	Тест- драйв.....
.....Mitsubishi L200	38	Легкий вес.....
.....Дальний бой как стиль жизни	42	На правах рекламы.....
.....MOBI- марафон, продолжение следует	43	Выставки.....
.....Иди и смотри	44	Музей.....
.....Еще один грузовичок Hyundai	50	Новинка.....
.....Маленькие радости «Скан-Юго-Восток»	52	Репортаж.....
.....Пакетные тягачи: special for Russia	54	Рынок.....
.....И это все о ней...о рессоре	60	Ликбез.....
.....HYVA F.L.A.S.H.: быстрее, сильнее, легче	64	Техника.....
.....Trambus оптимизирует работу автобусов в Риме	66	Автобусы.....
.....BPW - все движется как надо	70	Прицепы.....
.....Двухрядные пятиместные кабины на автомобили семейства ГАЗ	74	Техника.....
.....Цены на подержанную технику МАЗ	78	Рынок.....
.....Цены на отечественные грузовые автомобили	80	Рынок.....
Невыдуманная история в рисунках Александра Захарова	82	Экзотика.....
.....Первопроходец	84	Архив.....
.....Дорожные самолеты и Freightliner	89	Архив.....
.....Автотранспорт РККА	90	Архив.....
.....Анекдоты	96	Юмор.....

АВТОТРАК



Главный редактор: Дмитрий Жигульский

Телефон: (095) 796-8384

E-mail: autotruck@rol.ru

Коммерческий директор:

Феликс Бекерман

Выпускающий редактор:

Алексей Виноградов

Обозреватели:

Алексей Мошков

Сергей Кухарский

Александр Новиков

Корреспонденты:

Андрей Дмитриев

Кирилл Константинов

Дизайн и верстка:

Серафим Филатович

Распространение:

Елизавета Рыбалко

Владимир Васильев

Телефон:

(095) 414-89-83

distributor@autotruck-press.ru

Реклама:

Лариса Золотова

Телефон:

(095) 749-45-50

Алан Габалаев

Телефон:

(095) 414-89-83

reklama@autotruck-press.ru

Адрес для корреспонденции:

119633, г. Москва, а/я 117, журнал «Автотрак»

info@autotruck-press.ru

www.autotruck-press.ru

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

тираж 9000 экз.

Перепечатка материалов, представленных в журнале
«Автотрак», допускается только с разрешения редакции.

Журнал не несет ответственности за содержание
рекламных объявлений.



FIAT Doblo нового поколения



Наследник популярной модели, новый Doblo Cargo получил все новое – дизайн, двигателя и даже новые версии. Итальянцы рассчитывают, что новинка еще больше понравится публике, чем прежний прежний Doblo, которых с 2001 г. был продано более 300 тыс. Все лучшее, что было у Doblo, сохранилось и стало еще лучше – большой грузовой объем, очень удобный доступ в салон, способность выдержать большой вес. Целевой группой новинки смело можно назвать мелких предпринимателей, торговцев, которых раньше называли коробейниками, различные сервисные службы, представителей компаний, курьеров и так далее.

С гололедом на МКАД будет бороться автоматика

На 10 развязках МКАДа будут установлены системы автоматического нанесения антигололедных реагентов. По словам заместителя руководителя департамента ЖКХ и благоустройства Москвы Владимира Ушкова, эти станции будут начинать работу при возникновении метеоусловий, способствующих образованию гололеда. При этом они начнут распылять реагент в минимально необходимых количествах. Зимой в столице будут применяться два новых композитных антигололедных реагента. По словам В. Ушкова, они экологически безопасны и «даже полезны для зеленых насаждений». А. Кескинов отметил, что предстоящей зимой в Москве будет работать 5 тыс. 800 единиц техники. Будет работать 420 новых тракторов для уборки дворовых территорий. Он также добавил, что антигололедные реагенты не будут применяться во дворах жилых домов, детских и лечебных учреждений.



Столичная мэрия взялась за светофоры

Как сообщил на совещании по взаимодействию городских служб в зимний период начальник центра организации дорожного движения мэрии Москвы Леонид Липсиц, уже проведена инвентаризация светофорного хозяйства столицы. Оно находится «в плачевном состоянии». В связи с этим планируется модернизировать примерно 1,5 тыс. городских светофоров, а в перспективе – организовать систему автоматизированного управления транспортом. Сегодня прототип такой системы уже действует на Дмитровском шоссе. По словам Л. Липсица, это позволит увеличить пропускную способность городских трасс на 20%. Кроме того, планируется по-новому организовать электропитание светофоров – установить на каждом систему бесперебойного питания, а также переключить их с местного на центральное электроснабжение. ГИБДД столицы рекомендовано по возможности избегать переключения светофоров на ручное управление. «Сотрудник ГАИ способен вручную регулировать движение только на перекрестке, где он находится, но он не может проконтролировать то, что происходит за пределами его видимости, и вместо пользы может усложнить ситуацию на дорогах», – пояснил Л. Липсиц.

Спасение утопающих – дело самих утопающих

По мнению городского правительства Санкт-Петербурга решению транспортных проблем помогут сами автомобилисты. Соответственно, в Смольном был представлен проект «Кодекса водителя Петербурга». Пока в документе 17 пунктов, требующих содержать автомобиль в исправном состоянии, соблюдать правила стоянки, уважать права пешехода, не выбрасывать мусор из окна автомобиля и т. д. Пока кодекс не принят, и в него можно внести поправки. Специально для этого с 10 октября по телефонной «горячей линии» будут приниматься предложения и пожелания от всех водителей, затем их передадут специалистам дорожных служб. Авторы проекта признают, что это лишь очередная попытка привить автомобилистам культуру вождения. Несмотря на регулярные проверки, проводимые ГИБДД, в ходе которых выявляется множество нарушений, меньше их не становится.

Египетская армия обновляет парк своих грузовиков КраЗ



В рамках модернизации парка большегрузных автомобилей египетской армии Холдинговая Компания «АвтоКраЗ» по выигранному совместно с фирмой «УкрОборонСервис» тендеру поставит Министерству Обороны АРЕ 18 бортовых автомобилей КраЗ-6322 колесной формулы 6x6 и 18 седельных тягачей-64431 колесной формулы 6x4. Напомним, что в 1996–1998 гг. египетской армией уже были закуплены около 400 бортовых автомобилей и седельных тягачей КраЗ. Они эффективно справлялись и справляются со своими задачами, зарекомендовали себя как надежные автомобили высокой проходимости. При этом компания АвтоКраЗ оказывала активную сервисную поддержку и проводила обучение специалистов египетской армии.

Правительство РФ опять ввело Euro-2

Правительство России утвердило проект технического регламента «Об экологической безопасности транспортных средств». В соответствии с ним через 6 мес. с момента его утверждения постановлением председателя правительства на территории России будет запрещено производство всех выпускаемых в обращение колесных транспортных средств, не соответствующих нормам Euro-2. При этом все новые транспортные средства, производство которых будет организовано до 2008 г., должны будут удовлетворять требованиям Euro-3. А с 2008 г. будет запрещено производство колесных транспортных средств, не соответствующих Euro-3. До 2010 г. все впервые поставленные на производство автомобили должны будут отвечать требованиям Euro-4. С января 2010 г. регламентом предусматривается введение обязательного стандарта Euro-4 для всех выпускаемых автомобилей, и т.д.

Ранее экологические стандарты Euro-2 в России планировалось ввести в действие с 1 января 2004 г.



СНГ ополчится против угонщиков

Правительство РФ одобрило проект соглашения о сотрудничестве стран, входящих в Содружества Независимых Государств (СНГ), в борьбе с хищением автомобилей и обеспечением их возврата. Проект соглашения утверждает порядок возврата автотранспортных средств, похищенных в СНГ. Страна, где найден похищенный автомобиль, уведомляет компетентные органы той страны, где автотранспортное средство было украдено. Затем на основании уведомления направляется запрос о возвращении автотранспортного средства. Автомобиль выдается представителю запрашивающей стороны и не облагается никакими пошлинами, налогами, акцизами и т.д.

Грузовик УАЗ-2360 пойдет в серию

ОАО «Северсталь-Авто» инвестировало \$5 млн. в производство УАЗ-2360. Об этом сообщил финансовый директор компании Николай Соболев. По его словам, в первом полугодии 2005 г. в проект было вложено около \$700 тыс., а серийное производство автомобиля начнется в 2006 г., так как в настоящее время часть деталей автомобиля производится по обходной технологии.

Могущество России будет приростать автомобилями

В ближайшие десять лет российский автомобильный рынок станет одним из самых динамично растущих в мире. Это вывод немецкие маркетологи сделали в исследовании «Будущее автомобильной промышленности в России», которое подготовили совместно мюнхенская компания Roland Berger Strategy Consultants, Восточный комитет германской экономики и Союз автомобильной индустрии Германии. По их данным, количество новых автомобилей в России до 2014 г. будет ежегодно возрастать на 6%. И импорт новых автомобилей в Россию увеличится с 300 тыс. в 2004 г. до 700 тыс., а количество собранных в России иномарок – до 800 тыс. с прошлогодних 100 тыс. Поэтому 43% иностранных поставщиков автомобильных компонентов планируют расширить свое присутствие в России.

В Питере открылся «Центр Вольво»

29 сентября 2005 г. компания «Вольво Восток» открыла первый в России собственный «Центр Вольво». Новое предприятие находится на юге Санкт-Петербурга, на трассе E105 Санкт-Петербург – Москва. Инвестиции в создание центра составили 100 миллионов шведских крон. Центр оснащен высокотехнологичным оборудованием и осуществляет техническое обслуживание и ремонт всей техники Volvo – грузовых автомобилей, автобусов, строительной техники и промышленных двигателей.

Напомним, что в 1973 г. компания Volvo Trucks стала первым западным производителем грузовых автомобилей, начавшим поставки машин в Советский Союз. Сегодня продажи грузовиков Volvo растут, только с начала года и до конца августа 715 новых автомобилей пополнили обширный российский парк машин этой марки. Их обслуживают 27 авторизованных центра, и новый «Центр Вольво» усилит позиции компании в Северо-Западном регионе. Как сказал Стаффан Юфорс, Президент и Главный Управляющий компании Volvo Trucks, следующим шагом станет открытие подобного Центра в Москве.



«Соляра» из дохлых кошек



Житель ФРГ 55-летний Кристиан Кох из федеральной земли Саксония придумал, как получать топливо из дохлых кошек – один литр обходится всего в 23 цента. Кстати, для этих целей пригодны трупы и других животных. Вот уже 30 лет Кох разрабатывает способ получения альтернативного топлива из органических отходов. Для производства дизтоплива он у себя в коровнике соорудил специальный аппарат, который также можно «кормить» стаканчиками из-под йогуртов, старыми шинами, сорняками. Затем все содержимое варится при температуре 300°С. По ходу дела выделяются углеводороды, которые затем при помощи катализатора превращаются в дизтопливо. «Я уже проехал 170 тыс. км на этом топливе, и никаких проблем», – заявил Кох. По его словам, из взрослого шестикиллограммового кота получится 2,5 литра «био-солярки», таким образом, на 100 км нужно четыре мертвых кота, а чтобы заправить полный бак, понадобится 20 дохлых кошек. Впрочем, сам Кристиан Кох трупы кошек, как стало известно позднее, для получения топлива не использовал.

В германии образовалась «змеиная пробка»

Неподалеку от города Дилленбург перевернулся грузовик с ядовитыми пресмыкающимися. В нем находились смертельно ядовитые гадюки, гигантские боа-констрикторы и симпатичные на вид, но тоже не безобидные игуаны. Все они захотели свободы и расплозились по дороге. Движение было перекрыто несколько часов. Служба спасения выловила гадов и водрузила на место. Ни одна рептилия при аварии не пострадала.

На АЗС – любое топливо

В ближайшее время в Москве появятся комплексные автозаправочные станции, на которых помимо бензина будет продаваться пропан-бутан и метан. Об этом сообщил на пресс-конференции представитель столичного департамента транспорта и связи Игорь Чурсин. Из-за дефицита земельных участков в столице принято решение не строить новые, а модернизировать уже имеющиеся станции, дооснастив их оборудованием. Сейчас в Москве работают 24 пропан-бутановых и 12 метановых заправок. В будущем году планируется увеличить количество пропановых станций до 40, а метановых АЗС в ближайшие 5 лет «станет на 10 больше». Сейчас в столице на газовом топливе работают 200 тыс. автомобилей. По словам И. Чурсина, на сжиженный газ в ближайшие годы будут переведены 300 автобусов 11 парка. Первые из них выйдут на линии уже в нынешнем году.

Капотный «КАМАЗ» обрастает модификациями

Шасси полноприводного КАМАЗ-4355 (6x6) отныне будет использоваться и для монтажа специальной техники. В частности, на нем будут базироваться автокран КС-55713-7К Клинцовского автокранового завода и вахтовый автобус, производства рязанского ОАО «Центртранстехмаш». Разрабатываются и другие виды спецтехники на шасси КАМАЗ-4355. В частности, планируется использовать его при изготовлении специальных автомобилей для тушения пожаров на буровых установках, в качестве гидроподъемников и спецтехники для ремонта нефтяных скважин. Напомним, что капотный КамАЗ-4355 – бортовой автомобиль грузоподъемностью 10 тонн дебютировал в 2003 г. на Московском автосалоне.

У DAF новый флагман



До последнего времени флагманской моделью голландской фирмы, входящей в американский концерн, оставалась XF95. В Амстердаме компания намерена представить новую топ-модель – DAF XF105. Не будем забегать вперед, подождем репортажа с амстердамского салона. Пока же сообщим, что производство нового флагмана начнется в первом квартале будущего года.

Модернизированный полуприцеп-панелевоз МТМ-998500

Как сообщает Торговый Дом «Машека», производственно-сбытовое предприятие филиала РУП «МАЗ» завода «Могилевтрансмаш», благодаря новому конструкторскому решению удалось снизить собственную массу полуприцепа-панелевоза МТМ-998500 на 1500 кг при неизменных технических характеристиках. Грузоподъемность полуприцепа составляет 23,3 тонны.



ВИС показал четырехдверный пикап

Пятиместный ВИС-23481 спроектирован недавно, и его премьера состоялась на МИМС-2005. Внешне четырехдверная модель производит впечатление крепко сбитого автомобиля, солидного и изящного одновременно. Грузовая надстройка объединена с кузовом плавным перекатом, и ничуть не ухудшает аэродинамику машины. Высокий дорожный просвет, большие колеса с внедорожным рисунком протектора, постоянный полный привод, довольно мощный двигатель, оптимальная геометрия свесов – все эти качества позволяют автомобилю добраться в любой пункт назначения. Машина хорошо чувствует себя не только на проселке, но и в городе, и на трассе. Удлиненная база пикапа придает ему комфортабельность при езде на дальние расстояния, а высокая посадка и увеличенные боковые зеркала обеспечивают хороший обзор. При этом ожидаемая цена ВИС-23481 составляет примерно половину стоимости Mitsubishi L200.



Минфин ставит КАМАЗ «на бабки»

Министерство финансов России предъявило ОАО «КАМАЗ» иск на сумму около \$160 млн. (17 млрд. 093 млн. 795 тыс. 440 японских иен). Иск включает в себя основной долг, комиссию и неустойку. Напомним, что в июне 1997 г. EximBank of Japan открыл ОАО «КАМАЗ» кредитную линию в размере \$150 млн. под гарантии правительства РФ для закупки оборудования для производства дизельных двигателей. Однако финансирование было приостановлено после кризиса в августе 1998г. Впоследствии кредитование было возобновлено через Japan Bank for International Cooperation. Представители ОАО «КАМАЗ» заявили, что «надеются урегулировать данный вопрос». Ранее гендиректор предприятия Сергей Когогин заявлял, что ОАО «КАМАЗ» планирует в 2005 г. реструктуризировать около 6 млрд. руб. долга перед Пенсионным фондом России и по данному кредиту.

КАМАЗ + BOSCH = «Евро-3»



Камский автозавод сертифицировал еще два семейства из восьми дизелей Euro-3, оснащенных топливной аппаратурой Bosch. Базовые двигатели сертифицированных семейств развивают мощность 400 л.с. Новые моторы – результат кооперации – прошли все этапы сертификационных испытаний, в том числе на Автополигоне в Дмитрове. Процедура проходила по новой схеме. «КАМАЗ» получил «Сертификаты соответствия требованиям Правил ЕЭК ООН» на двигатели нового поколения первым среди отечественных автозаводов. Конструкторы НТЦ ОАО «КАМАЗ» уверены, что у новых моторов большие перспективы и возможности.

НефАЗ-3299 пошел в серию

В сентябре Нефтекамский автозавод начал работу над выполнением заказа Правительства Республики Башкортостан на 100 автобусов малого класса НефАЗ-3299. Республика получит их до конца года, при чем 50 них будут городскими, и еще 50 – междугородными. Комплектация междугородных НефАЗ-3299 предусматривает более комфортабельные сиденья, улучшенную отделку салона, на них будут также установлены кондиционеры Konveкта.

Электронику будут возить MAN TGA

14 сентября на отгрузочной площадке ООО «МАН Автомобили Россия» состоялась отгрузка первой партии из восьми седельных тягачей MAN TGA 18.410 4x2 BLS с кабиной XXL. В течение следующей недели заказчик – ЗАО «Ультра Транспорт Энтепрайз» – получит оставшиеся 6 автомобилей. Это первая часть большого проекта по обновлению транспортного парка компании. По словам генерального директора фирмы Александра Белозерова основным критерием для выбора двуспальной кабины XXL стал комфорт водителя. Седельные тягачи были приобретены для перевозки собственных грузов компании. На сегодняшний день холдинг «ULTRA Electronics», в состав которого входит ЗАО «Ультра Транспорт Энтепрайз», является крупнейшим поставщиком оргтехники, который осуществляет доставку продукции своим клиентам по всей территории России.



Матвей БЫКОВ

ГАИШНЫЙ НАСЛЕДНИК

Подросток выкрал у отца форму сотрудника ДПС, чтобы разбогатеть

Не проходит и месяца, чтобы сотрудники правоохранительных органов не изобразили своих лжеколлег, пытающихся обогащать карманы с помощью формы и прочих милицейских атрибутов. Причем к криминальному промыслу стали в последнее время прибегать подростки. Вероятно, желание «подкалымить» на пиво или мороженое заставило двух семнадцатилетних юнцов встать на несправедную тропу.

Ученики выпускных классов Голубятников и Борисов вышли на дорогу в облики сотрудников МВД. К ночной смене друзья подготовились на славу: Борисов за неделю до мероприятия приобрел в армейском магазине камуфляж «белая ночь» с шевронами сотрудника ОМОНа, военные ботинки и берет. Для большей убедительности и внушения страха автомобилистам он нацепил на ремень кобуру от пистолета. Что касается Голубятникова, то он пошел на дело, облачившись в форму сотрудника дорожно-патрульной службы.

Форменную одежду инспектора ГИБДД подросток отыскал в шкафу своего отца, который несколько месяцев назад вышел на пенсию, покинув ряды Госавтоинспекции в звании капитана милиции. В память о долгой службе Голубятников – старший решил оставить офицерский мундир, чем не преминул воспользоваться его сыншка. Воспользовавшись отсутствием главы семейства, тинейджер залез в родительский шкаф и примерил форму. Именно в таком виде он и предстал перед своим другом-«омоновцем». Операцию по освоению дензнаков населения решено было проводить в поселке Образцово, что находится на границах Щелковского района и города Королев.

Лжемилиционеры на темной дороге, проходящей прямо под окнами дома Голубятникова, развернули кипучую деятельность – тормозили одну машину за другой, рутинно проверяли документы и в случае каких-либо недочетов (отсутствие талончика техосмотра или полиса «автогражданки») начинали нагло «разводить» на деньги. И что характерно, остановленных водителей ничуть не смущал совсем «зеленый» капитан ДПС и тощий прыщавый сотрудник ОМОНа. Распознал в «милиционерах» обычных школяров внештатный сотрудник ГИБДД города

Королева, ибо он знал в лицо практически весь отдел королевского ГАИ, а такого капитана он никогда не встречал. К тому же пацаны исполняли свои роли из рук вон плохо – суетились, оглядывались, словно воришки, по сторонам... Внештатный помощник Госавтоинспекции незамедлительно связался с дежурной частью Отдела ГАИ города Королева и сообщил о подозрительных милиционерах. Буквально через пару минут на место «находки» подоспел экипаж настоящих инспекторов в составе Алексея Чугунова и Сергея Кайнова. Увидев патруль, подростки бросились наутек, однако спастись бегством лжемилиционерам не удалось.

Голубятникова и Борисова доставили в детскую комнату милиции Болшевского ОВД, где дознаватели выясняли все обстоятельства дела. В отношении подростков возбуждено уголовное дело по статье мошенничество, однако, принимая во внимание возраст юных аферистов, максимум, что им «светит», это условный срок.

А вот 20-летний Александр Борисов (по странному совпадению однофамилец одному из ныне задержанных), который так же, как и 17-летние подростки, незаконно «кормился» с помощью свистка и жезла, уже отбывает срок в местах не столь отдаленных. «Автотрак» в прошлом номере подробно писал о том, как работник пожарной охраны Борисов вечерами выходил на улицы родного поселка в облики старшего лейтенанта ДПС. Как нам пояснил начальник Управления ГИБДД ГУВД Московской области полковник милиции Сергей Сергеев, участь Александра Борисова ждет всех, кто незаконно надевает погоны или кто вымогает деньги, будучи действующим сотрудником ДПС.

– Наш контрольно-профилактический отдел (КПО) регулярно проводит проверки сотрудников дорожно-патрульной службы на предмет соблюдения законности с их стороны, – говорит Сергей Алексеевич. – В ходе таких рейдов находят лжемилиционеры. Активное участие в контроле принимают внештатные сотрудники ГИБДД ГУВД Московской области – данная история с подростками наглядное тому подтверждение... Хочу предупредить всех желающих обогатить свой карман с помощью свистка и жезла, что разоблачим аферу в тот же час и примем самые жесткие меры. Особенно хочу обратиться к водителям: если вы заметите подозрительных сотрудников, то сразу же сообщите в дежурную часть УГИБДД Подмосковья по телефонам: (095) 208-1187, 600-6666 или в контрольно-профилактический отдел: 593-0111. Только вместе мы сможем избавиться от преступных элементов и сделать дороги столичного пригорода безопасными во всех отношениях.



Баракуда А.С.

ЕДИНЕНИЕ С НАРОДОМ,

или Почему необходимо сократить ГИБДД

В конце сентября гаишные генералы вышли (лично!) на дорогу – с народом, так сказать, пообщаться. С чего вдруг главный постовой страны генерал-лейтенант милиции Виктор Кирьянов и его коллега рангом пониже – начальник управления столичной ГАИ генерал-майор милиции Сергей Казанцев решили устроить демонстративный акт единения с народом – сказать не возьмемся. Хотя определенные догадки есть: президент России ежегодно общается с народом (пусть и через экран телевизора). Вот и гаишники решили взять пример с нашего гаранта. И это, надо признать, очень грустно.

Да-да. Именно грустно, ибо подобные генеральские вылазки на дорогу говорят о полном крахе гаишно-водительской системы. Судите сами.

В ста метрах от Можайского шоссе, на небольшой автостоянке был установлен белый шатер, неподалеку от него натянута информационный плакат с зазывающей к генералам надписью. К одиннадцати часам утра на двух огромных автобусах и нескольких «газелях» к месту проведения встречи согнали гибэдэдэшников различных рангов и мастей. С небольшим опозданием, как и положено начальству, прибыли Кирьянов и Казанцев. Кроме журналистов и коллег по свистку и жезлу в шатре не было не души.

– А где водители? – недоумевал начальник Департамента ОБДД МВД России Кирьянов.

Намек шефа подчиненные поймали на лету. Инспектора ДПС силою полосатых палок обеспечивали явку жалобщиков:

– Здравствуйте, товарищ водитель. Руководство ДОБДД сейчас общается с шоферами, вы не хотите принять участие в этой встрече?

Смех, да и только! Для того чтобы остановить автомобиль вне стационарного поста-пикета ДПС, нужна веская причина, как, например, нарушение Правил дорожного движения или подозрение в другом криминале. А тут, получается, причиной остановки послужила прихоть генералов?

Но даже не в этом дело. Желающих поначалу не было совсем, однако силами свистка и жезла гайцам удалось состряпать массовку для своих боссов, позирующих перед телекамерами. Диалог, выражаясь штампом советской прессы, получился «конструктивным»: водители, перебивая друг друга, интересовались, когда с улицы такой-то

уберут ненавистный «кирпич», мешающий въезду во двор; почему инспектор Поборцев берет взятки; доколе будет не работать светофор?.. Нашлись и весьма ушлые автомобилисты, желающие с помощью генералов решить свои насущные проблемы, такие, как «оперативно поставить автомобиль на учет, у которого есть «двойник» в Самаре». Гаишное начальство внимательно слушало водителей, обещало во всем разобраться и всем помочь.

– Мне нужно пропуск сделать, чтоб проезжать внутрь Третьего транспортного кольца, – умолял Казанцева водитель большегруза, – а то получить по закону что-то не очень получается. Бюрократы кругом и взяточники.

Сергей Александрович покивал головой, согласился с бюрократическими препонами и пообещал посодействовать решению вопроса.

К Кирьянову тем временем посадили водителя, который жаловался, что все гаишники «сидят под кустами» и вымогают деньги. Тогда генерал поведал историю (которую потом воспроизвел еще несколько раз специально для журналистов) о том, как он ездил во Францию и патрулировал там улицы:

– Спрятались мы за каким-то фермерским сараем, стоящем вплотную к дороге, – повествует Виктор Николаевич.

Выставили на подставке фотокамеру и начали всех фиксировать. Никого не останавливали. Сидели в патрульном авто и выписывали квитанции на оплату штрафа. И никто там на инспекторов не жалуется, а просто платят за свои нарушения.

Вопросы, которые задавали автомобилисты, не пестрили разнообразием. Под занавес беседы гаишный шатер наполнился скукой. Люди в основном просили генералов нарисовать разметку, выдать им техосмотр, хлопотать за возврат прав.

Перед отъездом оба генерала пообещали, что подобные встречи (мы назовем сие действие «гаишной сходкой») будут происходить на постоянной основе.

Обхохотаться! Такое возможно увидеть только в России: чтобы убрать или повесить дорожный знак, поставить без лишних хлопот машину на учет, получить техосмотр, пропуск внутрь Третьего кольца и вернуть водителю права, необходимо личное (вдумайтесь только — ЛИЧНОЕ!) вмешательство генералов. Слушайте, а может, уже давно пора разогнать Госавтоинспекцию и оставить в ней лишь самых высокопоставленных начальников, ведь только они, как видно из данной гаишной сходки, акции единения с народом, действительно могут что-то решать и реально помочь водителям?! Ведь остальные гаишники, получается, простые дармоеды, отращивающие брюхо за наши налоги.



Матвей БЫКОВ

ПЕРВЫЕ ПЕРВОГО

Конкурс на звание лучшего инспектора ДПС выявил двух призеров

Не так давно завершился Всероссийский конкурс на звание лучшего инспектора ДПС. 88 гаишников (по одному от каждого региона) сошлись в борьбе за право обладать столь почетным званием и не менее ценным призом – автомобилем ВАЗ «десятого семейства». Однако развязка у конкурса получилась весьма неожиданная. При подведении итогов многоборья выяснялось, что претендентов на первое место аж сразу двое.



Финал конкурса проходил в подмосковных Мытищах, в связи с чем лучший инспектор Московской области не смог принять участие в состязаниях. Увы, но, по новому регламенту, принимающая сторона не должна участвовать в борьбе за приз, поскольку практика последних лет показала – призовое место всегда достается хозяевам поля битвы.

– Наша спортивная команда одна из сильнейших в России, – говорил перед состязаниями начальник УГИБДД ГУВД МО Сергей Сергеев. – Но условия таковы, что принимающая сторона участвует вне конкурса, и это, в общем-то, правильно.

Для многих автомобилистов подобные гаишные мероприятия – пустая трата денег налогоплательщиков. Но заместитель министра внутренних дел генерал-полковник милиции Александр Чекалин считает совсем иначе. На открытии финала он сказал:

– Цель у конкурса не вручить приз, и даже не столько выявить лучшего из лучших, сколько поднять и укрепить боевой профессиональный дух сотрудников, показать им примеры для подражания. Плюс – подобные мероприятия поднимают имидж службы... Также хочу заметить, что участники и особенно финалисты конкурса делают хорошую карьеру. Они, ни много ни мало, наша смена. Я не удивлюсь, что через несколько лет мое кресло займет один из финалистов.

Слова генерала Чекалина находят подтверждения в повседневности. Совпадение это или закономерность, но те подразделения ГИБДД, сотрудники которых добрались до финала, являются образцово-показательными: там меньше всего жалоб и упреков от граждан, хорошие показатели по

выявляемости административных правонарушений и самая низкая аварийность на территории обслуживания.

Конкурс был крайне тяжелым: стрельба из табельного оружия, фигурное вождение легкового и грузового автомобилей, экзамен на знание ПДД, кодексов, Закона о милиции, рукопашная борьба, регулирование уличного движения и многое-многое другое. Самым сложным для участников оказалось вождение мотоцикла – лишь единицы смогли показать хорошие результаты.

В числе этих единиц был старший лейтенант 16-ой спецроты 2-го спецполка ДПС ГИБДД ГУВД Подмосковья Андрей Семенов. При подсчете набранных участниками очков выяснялось, что Семенов с огромнейшим отрывом ушел вперед от «зачетного» призера из Республики Татарстан. А парадокс ситуации в том, что инспектор ГИБДД от Московской области выступал из-за действующего регламента вне конкурса.

Золото победы и соответственно первый приз (автомобиль ВАЗ «десятого семейства») достались служивому из Татарстана. Однако губернатор Московской области Борис Громов и руководство Госавтоинспекции столичного пригорода приняли решение поощрить своего чемпиона весьма ценным призом – автомобилем Lada-2113. На торжественной церемонии передачи ключей от новенького авто заместитель начальника ДОБДД полковник милиции Павел Бугаев вручил лучшему инспектору памятный знак об участии в конкурсе. Но кроме материальных благ, инспектора Семенова в скором времени ждет еще один при-



ятный сюрприз – досрочное присвоение капитанского звания. Впрочем, внезачетный победитель о наградах думал меньше всего:

– Я не мог ударить лицом в грязь перед своими коллегами и руководством, поэтому делал все возможное, чтобы показать достойный результат.

Старлей Андрей Семенов участвовал в данном конкурсе уже второй раз (дебют состоялся два года назад, но тогда результаты были не призовые). Одним из самых сложных испытаний было вождение мотоцикла. Дело в том, что Андрей впервые сел на «двухколесного друга» лишь три месяца назад – когда начал готовиться к соревнованиям. Восточные единоборства для Семенова не были в диковинку – еще до армии он увлекался боевыми искусствами. Сложным этапом была теория – для этого пришлось вы зубрить Административный кодекс, Правила дорожного движения, а также различные ведомственные приказы. Закономерный результат – ни одной ошибки.

Несмотря на природную скромность, старший лейтенант Семенов среди своих коллег пользуется заслуженным авторитетом:

– Андрюха для нас пример для подражания, – говорят в один голос его сослуживцы. – Приятно работать с таким человеком.

Руководство Управления ГИБДД Подмосквья уверено, что чем больше в их ведомстве будет таких людей, как Семенов, тем лучше будут обстоять дела с безопасностью на дорогах и с престижем службы.



ГРЯЗНОЕ ДЕЛО ГАИ

Матвей БЫКОВ

Чистота проезжей части влияет на безопасность дорожного движения

Грязь российских дорог уже давным-давно никого не удивляет: для автомобилистов стало нормой жизни вытряхивать пепельницу прямо на дорогу или оставлять пустые бутылки. А маршрут мусоровоза можно проследить по ошметкам всякой всячины, тянущейся шлейфом вплоть до пункта назначения, то есть до свалки. Но больше остальных мусорят выезжающие со стройплощадок грузовики. Вот с ними-то и намерена биться за чистоту дорог ГАИ.

Борьба с грязнулями ведется давно и планомерно, правда, ощутимых результатов до сей поры не приносила. Теперь же к делу подключились власти столицы. Руководитель комплекса городского хозяйства распорядился провести рейд по столичным стройкам и приостановить работу тех из них, где пункты мойки колес не работают или рабочие относятся к этому халатно.

Вряд ли можно возразить – начинание благое, ведь счет разбитым камнями лобовым стеклам ведется на сотни. На пачкунов есть даже специальная статья 12.33 в Административном кодексе РФ, которая карает за повреждение улиц, в том числе «путем загрязнения дорожного покрытия», штрафом. Рядовому автомобилисту за выброшенный окурок придется выложить минимум три сотни «деревянных», а что касается юридических лиц, то для них совсем иной порядок цен – от 5000 до 10 000 руб.

Пробный рейд по московским стройкам вполне удовлетворил столичные власти. И не только их одних. Подобная борьба с грязнулями силами ГИБДД будет вестись во всех субъектах нашей необъятной страны. От себя хотим



заметить, что все штрафы за подобные нарушения платятся не из кармана директора транспортной или строительной фирмы, а из кошелька обычного водителя большегруза, поэтому следить за чистотой своего «коня» в первую очередь в интересах самих шоферов.



Матвей БЫКОВ

ЛЕКАРСТВО ОТ ЗАТОРА

Очередей в областной автоинспекции в следующем году быть не должно

Управление ГИБДД Подмосковья не так давно проводило день открытых дверей. На пресс-конференции начальник Управления ГИБДД Сергей Сергеев рассказал журналистам о проделанной работе, о проблемах его ведомства и поделился планами на будущее.

– Сегодня для нас приоритетная задача – как можно быстрее качественно улучшить обслуживание населения в подразделениях областной ГИБДД, – начал свое выступление полковник Сергеев. – Это не только повышение общей культуры инспекторов. Перво-наперво необходимо создать комфортные условия для работы инспекторского состава и ожидания гражданами документов и регистрационных номеров.

И это не просто слова. Уже к концу этого года в Мытищах, Клину, Солнечногорске появятся современные административные здания ГИБДД, где будут созданы все условия для того, чтобы водители легкового и грузового транспорта могли быстро решить свои автомобильные проблемы. С недели на неделю завершится ремонт в Пушкинском райотделе ГАИ и по окончании работ это будет одно из образцово-показательных подразделений. А еще правительство Московской области выделило 5 млн. руб. на строительство нового гаишного комплекса в Коломне, открытие которого планируется на первый квартал 2006 г. (сейчас коломенская ГИБДД одна из самых проблемных в пригороде).

По словам Сергеева, к концу следующего года проблемы, связанные с условиями и качеством обслуживания, будут полностью решены – финансирование службы в 2006 г. будет таким же щедрым, как и в этом. А значит, всем планам суждено сбыться.

За последние несколько лет, а если быть точным, с при-



ходом на руководящий пост полковника Сергея Сергеева, областная ГАИ заметно приобрилась в глазах автомобилистов. Новые гаишные комплексы в Люберецком, Подольском, Орехово-Зуевском районах, в Электростали. Несколько месяцев назад открылся один из самых лучших в России межрайонный центр регистрации транспортных средств в Чехове. Во всех перечисленных пунктах даже в критические дни зарегистрировать авто или, напротив, снять его с учета можно за 40–50 минут. Также в список достижений можно внести открывшийся пункт по регистрации автомобилей на территории таможенного терминала в Домодедове. Преимущества уже успели оценить тысячи автомобилистов – владельцы как большегрузов, так и легковых машин.

Матвей БЫКОВ

СО МНОЮ НОЖ, РЕШИЛ Я – ЧТО Ж!

Пьяный дальнбойщик чуть не зарезал инспектора ГИБДД

Мордобой в водительской среде – дело обычное. Достаточно вспомнить, как некоторые шофера выясняют, кто кому должен уступить дорогу, с помощью бейсбольных бит и монтировок. Особо борзые пускают в ход огнестрельное или травматическое оружие. Однако когда с помощью подручных средств водители выясняют отношения с инспекторами ГАИ – становится жутковато. Поневоле задумываешься о моральном облике нашего общества.

Двадцать седьмой километр Можайского шоссе. Двое сотрудников ДПС ГИБДД ГУВД Московской области блюдут порядок на трассе. Вдруг к ним подъезжают два водителя и говорят, что пьяный «рулевой» КамАЗа нарушает все мыслимые и немыслимые правила поведения на дороге. Более того, по словам водителей, большегруз чуть было не вкатил в асфальт сразу пять машин.

Патруль незамедлительно выехал на поиски хама. Долго искать несущийся на всех парах грузовик инспекторам не пришлось – беспредельщик сильно выделялся из общего потока автомобилей – он то выруливал на «встречку», то пылил по обочине. Включив сирену и проблесковые красно-синие маяки, сотрудники Госавтоинспекции сели

на «хвост» КамАЗу, однако водителя это лишь раззадорило, и он утопил «гашетку» в пол и стал отрываться от погоны. По радиации инспектора связались с другими экипажами и буквально через пять – десять минут фура была блокирована на обочине.

Когда инспектора открыли водительскую дверь КамАЗа, из кабины вывалился вдрабадан пьяный дальнбойщик из Брянска. Грозный вид милиционеров взбудрил беглеца, и он согласился предъявить свои документы. Водительского удостоверения у «рулевого» грузовика не оказалось – у него его изъяли несколько недель назад за грубейшее нарушение ПДД, и он управлял по временному разрешению. Сотрудники ГАИ доставили пьяного «клиента» в ближай-

ший пункт контроля трезвости. Там его «продули» и, согласно акту медицинского освидетельствования, в выдыхаемом воздухе водила было 3,1 промилле (это почти смертельная доза). В пересчете на чистые литры получается, что водитель «выкушал» не меньше полутора бутылок водки! После «продувки» гаишники и пойманный водитель большегрузного транспорта вернулись на Можайское шоссе, дабы эвакуировать автомобиль (пьянка за рулем одно из самых тяжких нарушений ПДД. За это статья 12.8 часть 1 КоАП РФ предусматривает лишение «прав» на срок от 1,5 до 2 лет, а так же задержание транспортного средства).

Когда грузовик уже был прицелен на жесткую связку и его начали эвакуировать, водитель КамАЗа вспомнил об оставленных в кабине вещах и попросил забрать их. Инспектора, разумеется, разрешили. После того, как мужчина выгреб из своего грузовика все мало-мальски ценное, он подошел к одному из инспекторов, который руководил процессом эвакуации, неспешно закурил сигарету, сделал пару затяжек и вдруг, достав кухонный нож, ударил им милиционера в шею. Затем нанес удар в предплечье. Замахнулся снова, но, к счастью, третий удар инспектору удалось отразить. Используя приемы рукопашного боя, раненый инспектор выбил нож у нападавшего и надел на него наручники.

Пострадавшего сотрудника Госавтоинспекции с диагнозом колото-резаная рана шеи и левого предплечья



доставили в единцовскую больницу. Что касается судьбы агрессивного водителя КамАЗа, то ему грозит не только наказание за управление автомобилем подшофе, но и реальный срок за нападение на сотрудника милиции, находящегося при исполнении своих служебных обязанностей.

Управление ГИБДД Подмоскovie просит водителей не садиться пьяными за руль автомобиля. Это представляет серьезную угрозу жизни и здоровью окружающих. Помните, что в ваших руках находится средство повышенной опасности.

Матвей БЫКОВ

ПОСТОРОННИМ ВЪЕЗД ЗАПРЕЩЕН

или Почему Подмоскovie отгораживается от грузовиков

В УГИБДД Подмоскovie прошла областная комиссия по БДД. Рассматривались вопросы по повышению безопасности на железнодорожных переездах, а также перспективы запрета движения большегрузного транспорта в городах столичного пригорода.

В Подмоскovie насчитывается около 800 железнодорожных переездов, причем 75% из них не соответствуют требованиям безопасности и нуждаются в капитальном ремонте. Впрочем, разбитая переправа через пути не является причиной ДТП. Водительская беспечность – вот настоящая беда. Именно по этой причине в текущем году произошло 15 автокатастроф, в которых погибли 3 и получили травмы различной степени тяжести 19 человек.

Чтобы сделать переезды более безопасными, уже в этом году планируется оснастить несколько из них видеокамерами, которые будут подключены к постам-пикетам ГИБДД. Запись на пленке будет доказательной базой вины водителя. Если эксперимент удастся, то в ближайшие несколько лет все железнодорожные переезды в Московской области оборудуют камерами видеонаблюдения.

Теперь что касается перспектив запретительных мер для грузовиков. В городе Одинцово осенью этого года были вывешены дорожные знаки, запрещающие движение большегрузному транспорту по городу без специального пропуска. Такое решение местные власти приняли, дабы избавить город от «пробок» и автомобильной копошности. Есть и еще один фактор, повлиявший на данную меру. От местных жителей на имя губернатора Бориса Громова поступило весьма много жалоб на большегрузы. В ходе проверки выяснилось, что свыше 260 большегрузов в

центре Одинцова устроили самый настоящий кемпинг: работают для обогрева кабины двигателя, готовится еда на кострах и керосинках, и главное, дальнбойщики справляют естественные нужды где придется.

Схожие проблемы наблюдаются в городах Домодедово, Красногорск, Ногинск, Чехов, Звенигород... Возможно, одинцовский опыт послужит примером для других городов. Впрочем, все в руках водителей-дальнбойщиков...



Матвей БЫКОВ

ФЭЙСОМ НЕ ВЫШЛИ?

Пьяная молодежь решила избавить общество от ГАИ

Съездить милиционеру по фэйсу – заветная мечта многих наших сограждан. Однако гнев сменяет милость, когда им остро нужна помощь правоохранительных органов. Очевидно, подросткам из Пушкинского района Подмосковья еще не приходилось остро нуждаться в услугах дорожных милиционеров, иначе не объяснить их жажду как следует наkostenить инспекторам. Но обо всем по порядку.

Около пяти утра двое инспекторов ДПС остановились у железнодорожного переезда в поселке Правда. Неподалеку от патрульной машины гуляла компания молодых людей, самому старшему из которых только-только стукнуло 23 года. Не известно, чем именно насолили служивые шумной компании, но один изрядно подвипивший молодой человек начал выкрикивать оскорбительные слова в адрес инспекторов, дескать, гаишники только и умеют, что брать взятки и прятаться под кустами с бузиной. Связываться с «алконавтами» инспектора не хотели, однако когда юнец стал угрожать физической расправой, дэпээсники расценили это как оскорбление должностного лица и решили утихомирить нахала.

Милиционеры вышли из автомобиля и приблизились к толпе. Но молодежь не унималась в хамстве.

– Сейчас всех в отделение заберем и рассвет встретите в «обезьяннике», — пригрозил 27-летний лейтенант.

Компания моментально взяла в кольцо инспекторов, и уже в следующее мгновение оба сотрудника милиции были повалены на землю. Семь хулиганов в течение пяти минут, что было силы дубасили ногами инспекторов, и когда последние перестали подавать признаки жизни, один из нападавших наклонился к жертве, расстегнул кобуру и попытался вытащить табельный пистолет Макарова (ПМ). Однако инспектор был еще в сознании, он успел опередить налетчика — первым вытащил ПМ из кобуры и выстрелил в обидчика.

Паренек как подкошенный рухнул на землю. Остальные нападавшие тут же замолкли. Опасаясь, что избитые инспектора из мести их перестреляют, бросились врассып-



ную, оставив милиционерам в качестве трофея подстреленного товарища.

К счастью для злоумышленника (студента престижного столичного вуза), ранение оказалось не смертельным — пуля вонзилась в бедро. Нападавшего доставили в местную больницу. Там же он дал признательные показания, в которых поименно сдал властям всех участников тусовки.

Здоровье самих инспекторов не вызывает опасений, хотя провести какое-то время на больничном им придется.

Между прочим, только в этом году на сотрудников ГИБДД столичного региона было свыше 40 нападений. Поводом для драки становилась месть за отобранные водительские права или желание завладеть табельным оружием.

Ефим СВИСТУН

НАШУ ВОЛЮ НЕ СЛОМИТЬ – ПИЛИ, ПЬЕМ И БУДЕМ ПИТЬ

Служебное удостоверение помогает гаишникам плевать на закон

Служивые от ГАИ обожают, когда Правила дорожного движения соблюдают автомобилисты, а в случае нарушения – нещадно их карают (протоколом или взяткой). Однако ж сами инспектора считают, что для них не существует никаких законов, особенно дорожных, от чего позволяют себе садиться за руль «под мухой», выезжать на встречную полосу и вообще – полностью игнорировать ПДД.

Есть такой секретный документ, который рассылался по отделам кадров ГИБДД, под названием «О состоянии дисциплины в ГИБДД». Еще данная бумага за подписью главного постового страны Виктора Кирьянова известна как письмо №13/1437. Если верить сей бумаге, то Госавтоинспекция является почти центром всей российской преступности. Су-

дите сами: рост преступлений и нарушений среди гаишников в 2004 г. наблюдался почти в пятидесяти субъектах Российской Федерации. В августе 2004 г. службой безопасности МВД России в одном из городов были арестованы все сотрудники поста ДПС (а это семь человек!) за то, что взяли взятку в 120 тысяч рублей от водителя криминального авто.

Почти 170 сотрудников отечественной ГИБДД были замечены на службе в состоянии алкогольного опьянения. При этом свыше 50 «датых гайцов» попали в дорожно-транспортные происшествия, а девять из них умудрились это сделать в рабочее время на служебной «тачке».

А теперь представьте, что среди всего этого смрада, отыскался честный офицер. И не кто-нибудь, а начальник ГИБДД славного города Екатеринбурга Юрий Демин. На одной из улиц родного населенного пункта он повстречал старшего лейтенанта спецроты ДПС, который находился за рулем в состоянии полного нестояния. Не мудрствуя лукаво, руководитель отобрал у «датого» подчиненного гербасу «ксиву» и пообещал вернуть, когда тот протрезвеет.



Когда инспектор вышел на работу и пришел с покаянием к своему начальнику, Юрий Демин заявил, что не допустит его к исполнению служебных обязанностей, после чего, по версии обвинения, избил в кабинете старшего лейтенанта. Закрывать глаза на такой досадный инцидент потерпевший не стал и накатал на Демина заявление в прокуратуру. Теперь главному постовому уральского города инкриминируют превышение служебных полномочий, что грозит уголовным преследованием. Сам Демин полностью отрицает свою вину и говорит, что пальцем не трогал старшего лейтенанта.

Но любопытно другое в этой истории – против Демина ополчились все его коллеги, а вот побитому любителю принять на грудь, напротив, – сочувствуют и жалеют. Из чувства корпоративной этики, что ль...



Shell - оптимальное решение для Вашего бизнеса



Весь спектр смазочных материалов Shell для грузовых автомобилей, строительной, дорожной и сельскохозяйственной техники, а также для промышленного оборудования.

Постоянное наличие на складе всего ассортимента
 Консультации технических специалистов
 Склад и офис на одной территории
 Возможность доставки продукции
 Поставки маслосменного оборудования

ОДОЛЕНЬ

Официальный дистрибьютор Shell

Москва, Кетчерская, 9, www.odolen.ru
 Тел./факс: 375-14-35, 375-03-51, 375-42-11



МИМС 2005



16

Алексей Виноградов
Фото автора

Жизнь и видимость

Помнится, с дюжину лет назад Роди Шаш начал проводить в стольном российском граде автомобильную выставку, поименовав ее MIMS, то бишь «московское международное (international) мотор-шоу». Не прошло и полгода, как вокруг автосалона вспыхнула склока, длившаяся год. Было это ровно двенадцать лет назад. И в 1993 г. прошло аж два автосалона – московский, апофеоз дилеров, и российский – праздник (не шибко праздничный, но небезынтересный) отечественного автостроения. Говорят, история повторяется. Сначала в виде трагедии, а потом – фарса. Впрочем, независимо от того, что говорят, приходится признать, что в нашем случае период составляет 12 лет. И если поначалу выставок было две, то теперь они плодятся, как мухи-дрозофилы. Что же до иронии судьбы, то она состоит в том, что если впервые под маркой МИМС проходил праздник дилеров, то теперь под ней же расположился отечественный автпром, правда, о его доминировании говорить уже не приходится: на сцене появился Китай.

Общее ощущение от МИМС-2005 можно передать словами «чайна-таун», но по части автостроения выставка выглядит апофеозом российской промышленности. Но только выглядит. Впрочем, судите сами. Пройдемся по стендам. Правда, в последовательности, присущей «табели о рангах» развитого социализма, что покажет путь, пройденный каждой фирмой.

АМО ЗИЛ

В этом году экспозиция предприятия, каких-нибудь полтора десятка лет назад являвшегося лидером всего отечественного автостроения, выглядела, по меньшей мере, странно. И даже официальный пресс-релиз столичной компании не развеял возникшего при первом взгляде ощущения. Впрочем, вы можете по дальнейшему рассказу делать собственные выводы.

Начнем с того, что были представлены только «Бычки». Хотя большую часть каталога компании по-прежнему занимают наследники «сто тридцатого». Далее отметим, что большинство экспонатов не казалось достойными громкого имени. Два автомобиля имели краны-манипуляторы, но сегодня на готовое шасси их не ставит только ленивый. А «Гвоздь программы», «ЕвроБычок», и вовсе трудно назвать детищем крупного автозавода: и в его разработке, и в производстве доминируют зиловские партнеры из Балтии. Спору нет, установленный на машине двигатель Cummins выглядит лучше мотора от трактора «Беларусь» – во всех отношениях, но никак не по цене, и, судя по всему, ни «Бычка», ни завод в целом он не спасет.

А ведь машина водителям понравилась; ей бы еще тормоза нормальные да наработку на отказ, хоть сколько-нибудь превышающую суточный пробег...

Соседняя экспозиция и вовсе заставляла подумывать об издевательствах: она принадлежала Минскому моторному заводу. На ней имелась «четверка» Д-245, но главным экспонатом стал рядный шестицилиндровый Д-260, представленный аж в двух версиях: «бюджетной» и Euro-3 с топливной аппаратурой Bosch, развивающий добрые 350 л.с. Знакомство с мотором подтвердило: самый что ни на есть «зиловский размерчик». И по массе двигателя, и по диапазону развиваемых им мощностей. Вот только, во-первых, ни одного автомобиля исконно «зиловского размерчика» рядом не стояло, а во-вторых, у АМО ЗИЛ, судя по всему, большие проблемы с коробкой передач под этот «моторчик самого что ни на есть зиловского размерчика». А в остальном, прекрасная маркиза, как поется в в небезызвестной песне...

ОАО «ГАЗ»

Не буду цитировать Салтыкова-Щедрина, лучше его перефразирую: что одному хорошо, то другому смерть. В нашем случае говорить приходится о первом и втором номерах «советского» автостроения, но никак не о «русском» и «немце». Ибо «немцы», сиречь иностранцы, МИМС «не почтили». Но по порядку.

Как водится уже не первый год, гамма нижегородских грузовиков слагается главным образом из «Соболей», «Газелей» и «Валдаев». По крайней мере, на выставках. При



«Евробычек» с двигателем Cummins Euro-3



ММЗ D-260 Euro-3 с впрыском Common Rail от Bosch: «Зиловский размерчик», только ставить не на что



«Валдаи» пошли в серию и обрели разнообразие





Для КамАЗ-65201 завод оговаривает дорожную и технически допустимую грузоподъемность



Туристический автобус из Нефтекамска с агрегатами DAF



МАЗ-203, автобус нового поколения – полная премьера

большом желании можете добавить к ним вездеходы с колесной формулой 4x4. Собственно, и с первыми, и со вторыми, и с последними все ясно. Завод готов изготовить их в любом интересующем заказчика исполнении, ничего не меняя в конструкции радикально. Что в очередной раз он и продемонстрировал. А вот с «Валдаями» все не так просто. Видимо, объемы продаж столичных «Бычков» на дают спать руководству «СибАла», тем более что приходится они на традиционную для нижегородцев рыночную нишу.

Итог: «Валдай», впервые представший перед широкой публикой в виде ходовки ГАЗ-53 с кабиной от «Газели», теперь производит намного более сильное впечатление. В нынешнем варианте он от «Газели» получил каркас кабины... Но это, похоже, и все. Потому как в ходовке произошли масштабные перемены: от ГАЗ-53 остались только лонжероны рамы (авторская гипербола; в действительности лонжероны ГАЗ-33... и т.д. – Ред.), тормоза получили пневмопривод и современные механизмы, а подвеску как спереди, так и сзади радикально переработали. В качестве двигателя служит единственный серийный четырехлитровый дизель Д-245. Как это все будет работать, предсказать не возьмемся, однако, по твердому убеждению нижегородских испытателей, лучше, чем на предшествующих моделях.

Если учесть несколько большую (в общем и среднем) грузоподъемность «Валдаев», их более прогрессивные в плане соответствия требованиям ЕЭК ООН тормоза, необслуживаемые подвески с сайлент-блоками, а также давление «сверху» (в рыночном, а не административном смысле), которое оказывают камские и минские четырех- и пятитонники, то перспективы АМО ЗИЛ начинают выглядеть призрачно.

КамАЗ: вариации на тему

Именно таким словосочетанием можно охарактеризовать большую часть экспозиции автозавода в Набережных Челнах. Если быть точным, то всю экспозицию, за исключением одного экспоната – самосвала КамАЗ-65201. Примечательно, что в этом году татарские автостроители не сочли нужным показать в столице даже главного героя российского автопрома – грузовик, в шестой раз победивший в ралли-рейде, финишировавшем в Дакаре. Оно, может, и правильно, ибо дело вовсе не в том, что вся мировая техническая мысль вот уж сколько лет не может конкурировать с российскими грузовиками. Просто лучшие гонщики планеты в этой дисциплине не способны противостоять челнинским пилотам...

Самосвал же... Ну, самосвал. Четырехосный. Не то чтобы от начала и до конца новый – скорее «дальнейшее развитие». Интересен он прежде всего тем, что, с одной стороны, полностью соответствует действующему в России законодательству. Однако, с другой... здесь стоит вспомнить еще раз великого Салтыкова-Щедрина, по которому суровость российских законов... и далее по тексту. Как следствие из его бессмертного постулата: законопослушные граждане обречены на нищенское существование. В этом КамАЗ на протяжении прош-

лых лет безоговорочно проигрывал. Сами подумайте, какой чиновник будет поддерживать передачу заказа подрядчику, с которого невозможно стребовать взятки за допускаемые им нарушения? Теперь челнинцы стали умнее и наряду с официальными характеристиками указывают конструктивно допустимые нагрузки на оси и соответственно полную массу. Так что и овцы... и волки... должны быть.

Все же не дает покоя извечная шоферская боль: нам бы еще насчет наработки на отказ... Да чтобы тачка с завода выходила в состоянии «сел и поехал», не рискуя, заметьте, ни своей, ни чужой жизнью... Сие, кстати, не только камазовская беда; в равной степени сказанное относится ко всем трем перечисленным заводам.

Стоявший на том же стенде автобус НеФАЗ вызвал сложные чувства: то ли выпад «мимо денег», то ли форпост противостояния Запада Востоку. Ибо машина представляла собой междугородный кузов (или туристический, если заказать соответствующий пассажирский салон) на шасси DAF. Качество исполнения кузова, как и качество шасси, сомнений не вызывало, но уверенности в том, что по цене машина окажется привлекательной на фоне китайских автобусов, стоявших недалеко, не было не только у нас, но, похоже, и у самих заводчан.

МАЗ: в гору, не газуя

Примечательно, что поначалу экспозиция минчан показала если не банальной, то, по меньшей мере, традиционной. Ну когда это было такое, чтобы у МАЗа к автосалону, проходящему в российской столице, не сыскалась пара-тройка новинок? Разумеется, это автобус и пара грузовиков. Однако услышанное на ужине с руководством МАЗа, заменившем традиционную пресс-конференцию, заставило еще раз и пресс-релиз перечитать, и на минский стенд заглянуть, дабы еще раз посмотреть на выставленные машины. А их было три.

Первым упомянем «германский вариант». Коль скоро в этой стране в ближайшее время ожидается введение платы за использование автобанов тяжелыми (с полной массой одиночного транспортного средства более 12 т) грузовиками, так позвольте предложить вам свое недорогое решение. Это все тот же, что и в прошлом году МАЗ-4370 с прицепом, однако теперь со 170-сильным дизелем Deutz и коробкой передач ZF. Изотермические кузова, разумеется, и на тягаче, и на прицепе от «МАЗ Купава».

Второй грузовик уже не так прост, как первый. Это стандартный трехосный минский седельный тягач, правда, гидрофицированный и сцепленный с трехосным самосвальным полуприцепом. Вот только грузоподъемность этого автопоезда не традиционные 20 или 25, пусть даже 26 тонн, полные 40. Значит, минчане сочли возможным вторгнуться в сектор традиционных «тяжеловозов». Притом, что у них всегда имелись некоторые сложности с производством прицепов, шаг, по меньшей мере, смелый...

Третий экспонат оказался полноценным дебютантом. Это полностью назкопальный городской автобус второго поколения МАЗ-203. Отвечает



ЛиАЗ-5292.57 работает на сжатом газе



Двигатель Cummins CG-250 с искровым зажиганием автобуса ЛиАЗ-5292.57



Теперь оба кременчугских самосвала вписываются в дорожные габариты





АМУР-5312 – наследник ЗИЛ-130



В программе «Яровита» теперь есть и пятиосная машина



Индийский автобус российской сборки

всем европейским требованиям к перевозке пассажиров. Оба моста – порталные. Двигатель и трансмиссия – европейского производства, соответственно того Euro, которое заказано.

А теперь несколько слов о том, что заставило вернуться на экспозицию и перечитать пресс-релизы. Прежде всего, в лице руководителей я впервые за многие годы увидел «фирму, уверенную в завтрашнем дне». Да, нужны инвестиции... В размере... Мы их сделаем. А те, что не сделаем (менее четверти), знаем, как привлечь. Форс-мажор – ураган, наводнение? Что ж, дело пойдет немножко медленнее. И это не позиция, это – аура. Европейский заказ на автобусы? Цифры озвучивать не будем, все в работе, но стараемся сдерживать всеми законными средствами, чтобы и клиентов не потерять и в автобусную фирму не превратиться. «Могилевтрансмаш»? Да, то, что было этим предприятием раньше, теперь стало нашим подразделением. Пришлось повозиться и вложить средства, но теперь предприятие работает, и работает рентабельно, хотя о прибыльности пока говорить рано.

В таком контексте низкопольный автобус стал выглядеть как главная ударная сила на европейском рынке. Соответственно 40-тонный самосвальный автопоезд стал своего рода «иду на Вы» в адрес российских прицепостроителей, традиционно работавших с большегрузами. А среднетоннажный автопоезд не столько сгладил противоречия, сколько выглядел предупреждением: не на Восток, так на Запад, но продаваться будем, подтягивайтесь!

АЗ «Урал» представил концепт-трак

Экспозиция миасских автостроителей была заметно скромнее прошлогодней. Сегодняшний день обозначили два серийных дорожных самосвала: трехосный «Урал-63685» и четырехосный «Урал-6563». Кроме них присутствовал экспериментальный капотный грузовик, также дорожный. И никаких 6x6 или 8x8, традиционных для Миасса в последние четыре десятилетия.

К чести уральцев отмечу, что в отличие от опытных образцов, выставлявшихся в прошлые годы, на нынешних машинах подножки при попытке поставить на них ногу, дабы переместить себя любимого в кабину, уже не елозили и не «играли».

Капотный автомобиль представлял собой вполне стандартное дорожное шасси с той же унаследованной от IVECO кабиной, но с новым оперением. С одной стороны – хорошо: получение «одобренного типа» не потребует много времени, да и с организацией производства особых проблем не будет. А с другой... Сотрудники завода объявили эту машину «конкурентом американцам». Но если судить по совести, то это только по внешности.

Если разобраться, что такое «американец»? Грузовик, странный во всех отношениях. Зато с астрономическим ресурсом и виллой за плечами водителя. Да еще по демократичной цене, если речь идет о подержанной машине. Уральский капотник снабжен ярославским мотором, и уже поэтому его ресурс не может исчисляться миллионами, да к тому же не миль, а километров. Вилла тоже никоим образом не лезет для российского производителя в рамки закона. Это на импортном тягаче она хоть и со скрипом, но проходит, а на отечествен-

ном – едва ли. Да и цена получается изрядная. Так что, какой уж там конкурент... Хотя автомобиль, по российским понятиям, «правильный» (хоть и простоват интерьером), интерес к капотным грузовикам у транспортников имеется, а уж найдет ли он своих покупателей – покажет время.

Русские автобусы

С каждым годом экспонаты, выставляемые компанией, все меньше подходят под определение «русские». Взять, к примеру, перечень установленных на автобусах двигателей: VW, Caterpillar, Cummins, Scania, MM3 Д-245. Из всех только последний – «русский», да и то «бело-», а не российский. Но особенно странно смотрелся автобус Marcopolo с надписью «русские автобусы» на борту.

Наиболее охотно стендисты рассказывали про ЛиАЗ-5292.57, работающий на сжатом природном газе. Двигатель Cummins CG 250 с искровым зажиганием соответствует требованиям Euro-3. Топливная аппаратура «Сага-7», баллоны Орского машиностроительного завода, из металлопластика, установлены на крыше. Учитывая не прекращающийся уже который год рост цен на топливо, и разницу в цене на жидкое горючее и природный газ, такой вариант должен быть для транспортников привлекательным. Однако и без трудностей не обходится. Высокое давление (200 атмосфер) в баллонах пугает и само по себе, да и заправка такой машины превращается в довольно сложную операцию, требующую грамотного подхода и немалого времени.

В столице в некоторые годы немалое число автобусов работало на сжиженном газе, но распространение в качестве моторного топлива газа сжатого пока наталкивалось на немалые трудности. В частности, местные власти старались правдами и неправдами избавиться от газонаполнительных станций на территории подведомственных муниципальных округов. Так что трудности на пути у новой ликинской машины еще будут. Впрочем, сжатый газ в качестве моторного топлива хоть и не стал пока массовым явлением, но все чаще используется на муниципальном транспорте развитых стран. Так что, может, и у нас это дело пойдет? При наших-то газовых запасах...

Из остальных экспонатов наиболее реальным претендентом на работу по маршрутам российских городов выглядит КАвЗ-32081 – курганский автобус на шасси «Валдая».

КрАЗ: даешь дорожные габариты

Автостроители из Кременчуга представили на суд публики два 18-тонных самосвала: КрАЗ-65055-053-02 с колесной формулой 6x4 и полноприводный трехосный КрАЗ-65033-053-02. Оба с 330-сильными дизелями ЯМЗ-238ДЕ2. Оба полностью соответствовали традиционному имиджу кременчугских машин. Правда, в дверях стоят современные замки. Интерьер «ноль пятьдесят пятого» выглядел получше, в то время как органы управления полноприводной машины, особенно рычаг трансмиссионного стояночного тормоза, вызывали ностальгию своей архаичностью. Впрочем, это не помешало новому «лаптежнику» произвести хоть и маленькую, но сенсацию. И даже получить приз «Лучший внедорожный грузовик МИМС».



«Богдан» А-092 главная ударная сила Украины в России



Очень стильные Yutong из Китая



Польский Intrall начал освоение российского рынка малотоннажников





Масгороло - русские автобусы



14-метровый ЛиАЗ-62ХХ в низкопольном исполнении



Среднетоннажный автопоезд МАЗ – реакция на изменения в европейском законодательстве

Секрет достаточно прост: этот «лаптежник» укладывается в нормативы по ширине дорожных транспортных средств. Ради этого конструкторам пришлось внести в автомобиль немало изменений, внешне трудноотличимых, и «обуть» машину в импортные шины размером 16R20. Напомним, что и КраЗ-255, и все последующие «лаптежники» были заметно шире предписываемых законом 2,5 м, из-за чего у транспортников России на дорогах общего пользования возникали проблемы. Теперь этот источник неприятностей исключен, что и получило должную оценку.

Новые имена

«Уральский АМУР» представил автомобили АМУР-5312 собственной конструкции и собранные на заводе индийские грузовички TATA LPT 613 на двух разных стендах. Собственные автомобили представляют собой производную бессмертного ЗИЛ-130, но с минской кабиной, размещенной над четырехцилиндровым двигателем-дизелем ММЗ, изготовленным также в Минске. Соответственно и рулевой механизм машина получила белорусский, с интегральным гидроусилителем.

«Яровит», всячески демонстрируя интенсивное развитие, на каждой следующей выставке представляет больше автомобилей, чем на предыдущей. На МИМС выставлялись три модели YAROVIT Gloros: A5301D (8x4) угловоз, A5402D (8x6) рудовоз и A7801D (10x8) с двигателем Deutz мощностью 300 кВт, имеющую грузоподъемность 32,7 т. Последний автомобиль впервые предстал перед широкой публикой «в металле». Правда, и о принципах построения модельного ряда, и о составных частях автомобилей, и о производстве наш журнал уже писал, а потому повторяться не будем. Но о чем надо сказать особо, так это о продвижении «Яровитом» его продукции. Не успели подойти на стенд – пожалуйста: пресс-папку с проспектами, пресс-релизом и компакт-диск с картинками и грамотный ответ на все вопросы. Предупредительность и полная информация! Все бы соотечественники так работали!

«Волжанин» показал автобус, презентация которого прошла немного ранее. Но мы об этой машине уже рассказали.

«Богдан» делает ставку на модель А-092, построенную на шасси Isuzu. О чем красноречиво свидетельствовала экспозиция. Правда, ни нормального набора проспектов, ни пресс-релиза мне, не попавшему на пресс-конференцию компании, кстати, не обозначенную в официальном графике, предоставленном организаторами салона, заполучить не удалось. Коллеги, на пресс-конференцию попавшие, рассказывали, что директор украинской фирмы речь начал по-украински и только потом перешел на русский. Что тут сказать? Человек может или с флагами бегать, или на жизнь зарабатывать. Третьего не дано. Мы на жизнь зарабатываем. Но не относятся ли братья-славяне к своим обязательствам – гарантийным, сервисным и по поставкам запчастей, так же, как к журналистам? Есть, над чем подумать.

Иностранцы

Из них отметим продукцию первого китайского завода, представленную московской компанией «Ирито», польские развозные грузовички Intral и полноразмерные китайские автобусы Yutong. Были еще микроавтобусы VW, но поскольку они в полном составе перекочевали на «Интеравто», рассказ о них читайте в следующей статье.

Фирма «Ютонг-М» представила два автобуса из верхней части ценового ряда. Это полноразмерные туристический Yutong ZK 6129 H и междугородный Yutong ZK 6118 HA. Правда, сотрудники компании охотно информировали обо всем модельном ряде, в который входят машины разных размерностей, в том числе и городские. Среди них и городской двухдверный Yutong 6118 HGA, и среднеразмерные Yutong ZK 6831 в исполнениях H и HG. Все машины имеют двигатель Cummins, коробку передач и рулевое управление ZF, подвески Contitech, тормоза Wabco с ABS.

На стенде Intrall Polska можно было познакомиться с развозными грузовичками Lublin 3. Название модели красноречиво свидетельствует, что ее выпускает то же предприятие, которое делало столь популярные в СССР «жуки». И внешне, и по параметрам польский автомобиль чем-то напоминает так и не рожденную брянскую «полуторку». При этом по количеству модификаций Lublin заметно превосходит «Газель»: два варианта базы (2900 и 3433 мм), два дизеля (102-сильный Andoria и 125-сильный IVECO) и полный комплект кузовов (шасси с одинарной и двойной кабинами, фургон, комби, микроавтобус). Жаль только, что у полностью «европеизированной» версии с агрегатами IVECO и цена получается совершенно европейской. Так что внедриться на российский рынок им будет непросто.

На стенде «Ирито» разговора не получилось. Сидевшая там дама сообщила, что нам надо обратиться к... тому, она знает, к кому. Это вся полезная информация, которую удалось почерпнуть. А жаль, выставленные машинки смотрелись заманчиво.

И наконец...

Разумеется, наш обзор не полон. Чтобы передать «дух выставки», надо еще многое рассказывать и рассказывать. Ведь автостроители составляют малую часть если не экспозиции, то каталога. А большую составляют изготовители компонентов, запасных частей и всего, что «около» автомобиля. Но «лицом» выставки традиционно считаются легковушки. И здесь МИМС хвастаться было нечем: «гранды» ее «не почтили», а традиционные места производителей машин занимали производители компонентов и запчастей. А из тех, что «почтили», складывалась жутенькая картинка: наши, Корея, Китай, Корея, наши, Китай, Корея, Китай... По компонентам тоже не блеск: Китай, Индия, Китай, Корея, Китай, Китай, Индия, Китай, Китай... А вы думаете, откуда идет словосочетание «чайна-таун»? С одной стороны, вроде как восстановилась справедливость, поскольку на рынке запчастей львиную долю занимает продукция Китая. К сожалению, не знакомая с качеством. А с другой...

В общем, для человека, честно отработавшего все столичные автосалоны с 1992 г., «дух выставки» почему-то оказался «с душком».



Интерьер капотного «Урала» не по-американски прост



Самосвальный автопоезд грузоподъемностью 40(!) тонн полностью изготовлен МАЗом



«Американец» из Миасса, пока опытный образец



YUTONG



Китайский MAN для российских дорог

Алексей Виноградов

Марка Yutong, появившаяся в нашей стране вместе с автобусами, ее носящими, пару лет назад, до того момента была в России не известна. Более того, даже теперь ее бесполезно искать в наиболее популярных каталогах коммерческих транспортных средств. И это несмотря на то, что Zhengzhou Yutong Bus – крупнейший азиатский производитель автобусов с производственной программой более двадцати тыс. машин в год. Yutong один из самых молодых автобусных заводов планеты, начавший выпуск продукции в восьмидесятые годы XX века. Правда, тогда он назывался Zhengzhou Bus Works. Моложе, может быть, только ГолАЗ, но он по масштабам производства не идет с китайским предприятием ни в какое сравнение.



В первой половине девяностых на китайском заводе прошла коренная реорганизация и модернизация производства. Тогда же завод и получил свое нынешнее название – Zhengzhou Yutong Bus. А в октябре 1998 г. заводчане ввели в строй новый комплекс

производственных, складских и офисных зданий, благодаря чему предприятие и стало крупнейшим в Азии. С 1991 г. предприятие сертифицировано по ISO 9001, а с 2002 г. – по ISO/TS 16949:2002. В 2002 г. подписан договор между Yutong и MAN о создании совместного предприятия.

Из обширного модельного ряда, разделяющегося на девять категорий, в нашу страну поставляются шесть моделей автобусов. Флагманом среди них бесспорно является ZK6129H, туристический автобус категории «люкс». Его салон с 45+1+1 креслами имеет максимальную для таких машин оснащенность: кухню, мини-бар, полную мультимедийную подготовку. При этом объеме туалета позавидуют иные «европейцы».

Размер багажников 9 м³. Двигатель Cummins L 360 20 развивает мощность 264 кВт (360 л.с.) 2200 об/мин. Достойный комфорт обеспечивает пневмоподвеска, а наличие ретардера и ABS в пневмоприводе тормозов повышает безопасность.

Следующая по рангу машина – междугородный автобус ZK-6118H с 300-сильным дизелем Cummins C300. Его салон комфортабелен и может быть дооборудован до уровня «турист», но по заказу. Как и у флагмана, у этого автобуса также пневматическая подвеска и тормоза с ABS. Третья туристическая модель относится к среднему размеру. Это 30-местный ZK-6131H с шестилитровым двигателем Cummins EQB210. При длине чуть более 8 м машина имеет довольно



большую высоту салона – 1,88 м и радиус поворота 8 м.

Городская серия также состоит из трех машин. Ее возглавляет полноразмерный 100-местный двухдверный ZK-6118HGA. Автобус имеет 36 мест для сидения. На нем установлен дизель Cummins C245 20. Подвеска пневматическая.

ZK-6831HG среденго класса разработан совместно с германской корпорацией MAN и может везти 64 человека, из которых 25 обеспечены сиденьями. Машина имеет 180-сильный дизель, отвечающий требованиям Euro-2. Подвеска – малоллистовая рессорная.

Наконец, самый маленький «горожанин» – это ZK-6737D. Этот автобус вмещает 33 пассажира, а посадочных мест у него 22. Подвеска у ZK-6737D также малоллистовая. Все городские

автобусы Yutong с низким входом, а установленные в них сиденья имеют антивандалное исполнение.

В нашу страну поставляются только автобусы в северном исполнении. На них установлены предпусковые подогреватели, в топливной системе сепаратор имеет подогрев. Остекление кузова выполнено стеклопакетами, а в салоне имеются калорифер и дополнительные отопители. Наружные зеркала с подогревом. На все автобусы установлена видеочамера заднего обзора, которая автоматически включается при включении задней передачи.

Все автобусы имеют российское «одобрение типа транспортного средства». Последним его получил самый большой и самый комфортабельный лайнер – ZK6129H. Кстати, машина эта очень красива и не лишена интересных технических решений.

Автобусы продаются в нашей стране уже два года, и, по утверждению дилеров, серьезных нареканий от владельцев на них не поступало. Кстати, у московского дилера автобус Yutong можно не только заказать, но и купить уже имеющийся на стоянке.

ЮТОНГ РУС ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР



**ВЕСЬ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД
ПРОДУКЦИЯ СЕРТИФИЦИРОВАНА**

**ПРОДАЖА, ЛИЗИНГ
СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
ЗАПЧАСТИ**

«ЮТОНГ РУС» Москва, Дмитровское ш., 107 д, тел.: (095) 641-38-49, 641-38-50

«ЮТОНГ М» Москва, Огородный пр. 20 а

тел.: (095) 787-49-68, тел./факс: 218-93-14

WWW.YUTONG.RU E-MAIL: YUTONGRUS@MAIL.RU





Дмитрий Жигульский
Фото автора и Volvo Truck Corporation

Volvo ставит на «13»

Не знаю насколько шведы суеверны, но индекс новому двигателю дали 13. Вроде бы логично – двухзначными индексами производители грузовиков Volvo обозначали объем двигателя в литрах. Прогресс на месте не стоит, да и Евросоюз требует от производителей все новые и новые характеристики и технические параметры. Поэтому шведские инженеры решили, что 12-литровый мотор уже не соответствует современным требованиям и создали новый двигатель объемом 13 л для грузовиков.

Двигатель сделали, но, как мне кажется, опасение по поводу неблагозвучного числа остались, поэтому на кабине грузовиков Volvo вы уже не увидите шильдика, обозначающего объем двигателя, а только буквы FM или FH. Водители, понимаешь ли, не

такие материалисты, как инженеры и брать машины, помеченные чертовым числом, вряд ли будут. Под задачу попали и грузовики с 9-литровым двигателем – этого шильдика тоже не будет, но нелогично оставили 16 – дискриминация.

1 сентября некоторые журналисты наравне со школьниками и студентами приобщались к знаниям, а именно к новому поколению Volvo FH и FM. Сразу скажу, что расписывать в статье новую обивку сидений или незначительные изменения в кабине я не буду, а



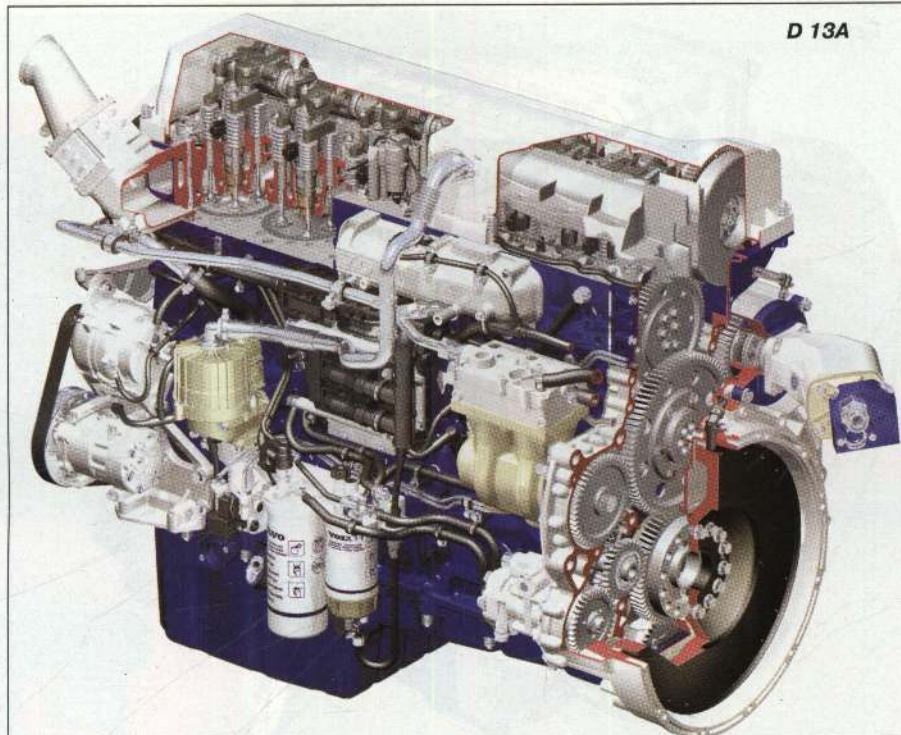
Центрифуга CCV, улавливающая масло

уделю внимание только серьезным с точки зрения моего опыта новациям.

Двигатель

Королем презентации был, конечно, новый двигатель D13A, воплотивший в себя все лучшие достижения D12D, а благодаря новым технологиям ставший базовым агрегатом для целого поколения будущих грузовиков Volvo. Он легче своего предшественника на 20-70 кг в зависимости от мощности и экономичнее по заверениям конструкторов на 5%.

Архитектура двигателя осталась прежней: 6 цилиндров в ряд, моноблочная головка блока, 4 клапана на цилиндр, индивидуальные насосфорсунки. Без электроники совре-



менные двигатели давно уже не обходятся, поэтому D13A снабдили современным блоком управления двигателя EMS (Engine Management System), управляющего всем процессом впрыска топлива в цилиндры и выво-

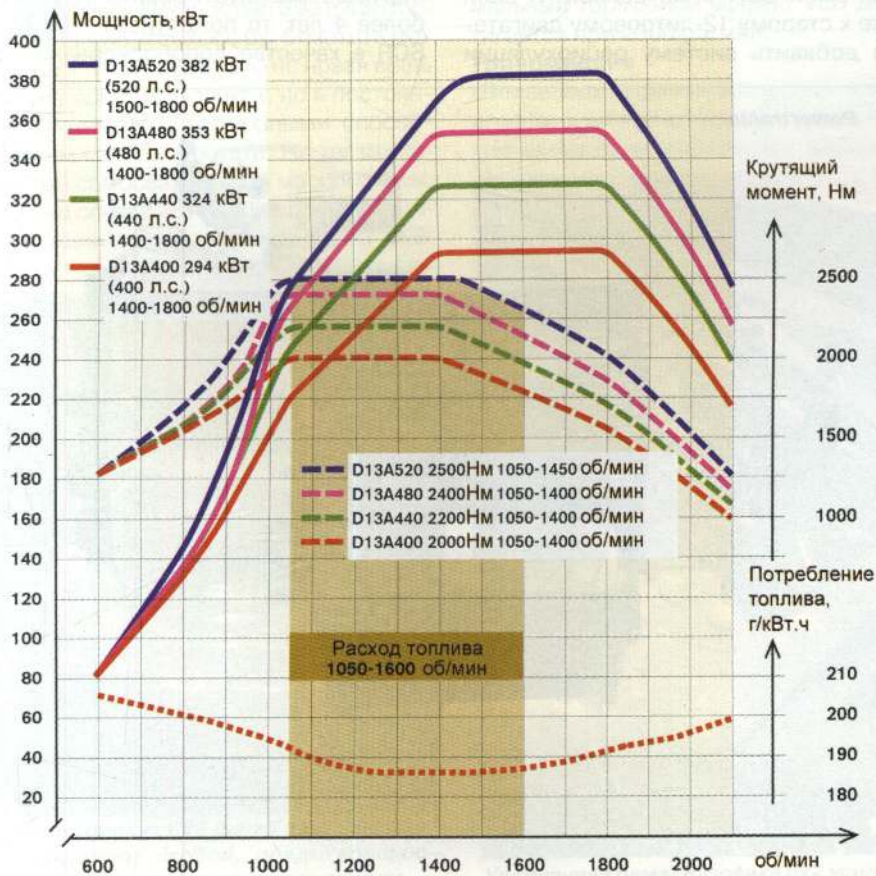
дящего необходимую информацию о двигателе (уровень масла, температуру охлаждающей жидкости, мгновенный и средний расход топлива, концентрацию окислов азота в выхлопных газах) на дисплей в кабине водителя. Давление впрыска подняли до 2000 бар, а сам блок во избежание перегрева охлаждается дизтопливом.

Из новаций этого двигателя можно отметить новую систему вентиляции картера CCV (Closed Crankcase Ventilation), улавливающая пары масла в выхлопных газах под клапанной крышкой, что способствует более качественной очистке масла. Поэтому смену масла для такого двигателя рекомендуют через 100 000 км. Но это на их топливе - у нас, скорее всего, пробег будет в два раза меньше.

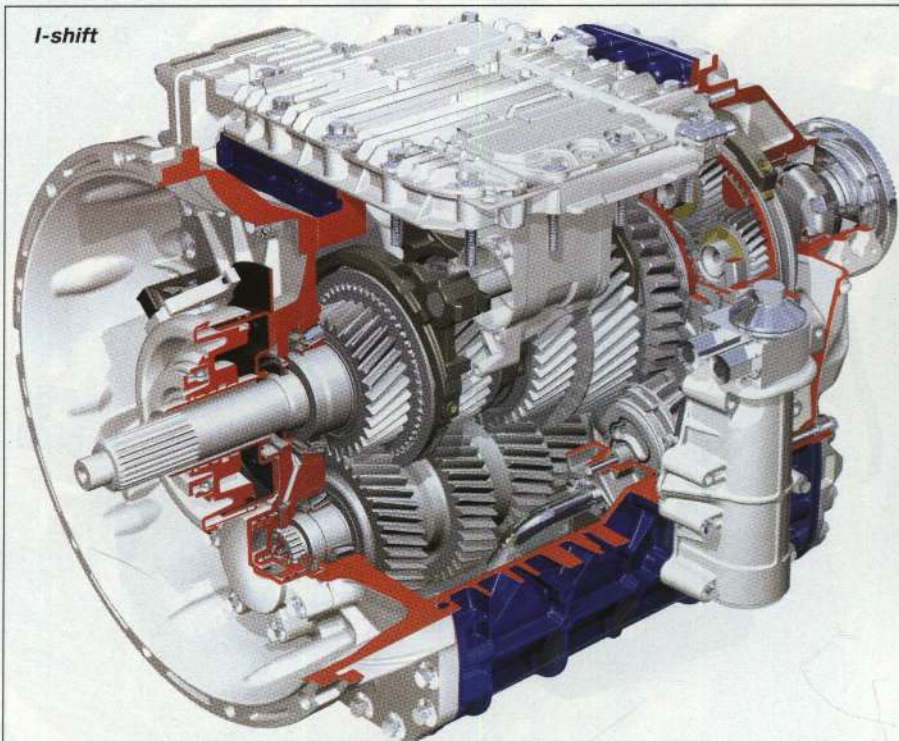
Более продуманно конструкторы расположили навесное оборудование. Масляный насос, гидроусилитель руля, высокопроизводительный воздушный компрессор и топливный насос имеют шестеренный привод. Их для уменьшения шума компактно разместили в задней части двигателя. Водяной насос, вентилятор, генератор и компрессор климатической установки с приводом от ремня разместили в передней части двигателя.

Ну а теперь самое главное, для чего и затевалась презентация новых двигателей. В таком «голом» виде двигатели D9B и D13A соответствуют, по заверениям конструкторов, экологическому стандарту Euro-3. Но мы-то знаем, что с

Внешние скоростные характеристики двигателей



I-shift



Малый бак для мочевины

выхлопных газов (EGR – Exhaust Gas Recirculation), то можно получить стандарт Euro-4.

Логика понятна – не хочешь вешать на машину дополнительный бак для мочевины, катализатор и насос – бери после октября 2006-го грузовик с двигателем D12D и системой EGR. А если ты считаешь, что сможешь сэкономить на платежках по немецким автобанам (машины с двигателем Euro-5 платят меньше, чем Euro-4) или планируешь эксплуатировать грузовик более 4 лет, то пожалуйста – D13A и SCR в качестве допоборудования. В

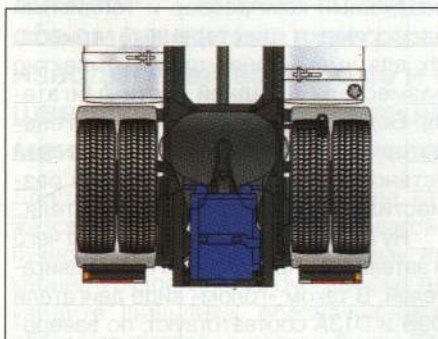
1 октября 2006 г. Евросоюз вводит стандарты Euro-4, а не за горами и Euro-5. Догадываются об этом и производители грузовиков, поэтому, если в выхлопную систему наших двигателей добавить катализатор и впрыснуть немного жидкой мочевины – такая система называется Selective Catalytic Redaction (SCR), то на выходе получим как раз стандарт Euro-4. А если мочевины еще больше добавлять, то и до Euro-5 дотянем. Я, конечно, утрирую, и в базовом двигателе Euro-3 придется переделывать газораспределительный механизм и перенастраивать «мозги» для достижения более высоких экологических стандартов, но основу двигателя – кривошипно-шатунный механизм и блок трогать уже не придется.

Об экологических стандартах Euro-4 и Euro-5 и путях их достижения разными производителями двигателей читайте в следующем номере журнала.

И, тем не менее, шведы утверждают, что хоть завтра готовы дать машины с двигателями Euro-5.

Но заслуженный и проверенный мотор D12D на пенсию списывать рано. Euro-5 планируют ввести в 2009 г. и этот стандарт достигается только системой SCR с мочевиной. А если уже к старому 12-литровому двигателю добавить систему рециркуляции

Powertronic



На заказ аккумуляторные батареи перенесут в базу рамы сзади



На территории завода ездит и такой смешной FH 12

этой арифметике пока мало кто что понимает, но решение принимать придется скоро. Двигатели D12D будут выпускаться мощностью 390 и 430 л.с.

Еще мне хотелось бы отметить моторный тормоз VEB. Это не новая вещь на шведских грузовиках, но я постоянно восхищаюсь тормозными способностями этого агрегата. На тестах тяжелый самосвал полной массой более 40 т на спуске 28% эффективно тормозил только с помощью системы VEB. Жаль только, что по моим наблюдени-

ям многие наши водители совершенно не умеют эффективно им пользоваться. Лишний раз напомним, что максимальный тормозной эффект VEB достигается при 2300 об/мин.

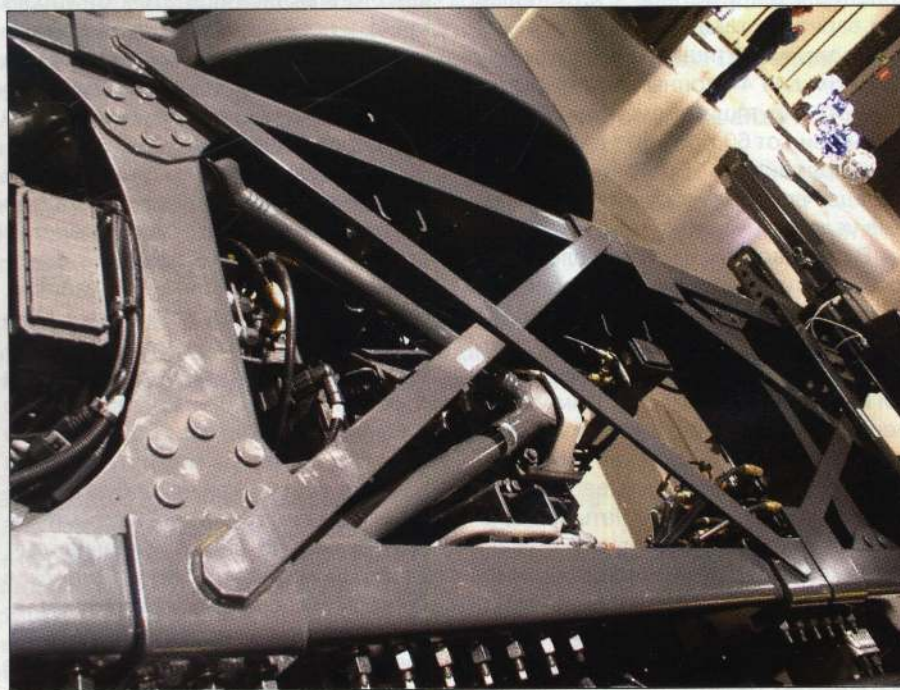
Трансмиссия

«Вольвовцы» одними из первых предложили и успешно продают машины с механическими коробками передач,

имеющими автоматическое переключение. Это было революционное решение, значительно облегчившее труд водителя и повысившее безопасность вождения. Мы отмечали недостатки шведских коробок с автоматическим переключением I-Shift: «задумчивость» при переключении, подробное перебирание передач при



На грузовиках 6x2 шар V-образной тяги страхуют скобой, предотвращающей потерю моста во время аварии



Удлиненная рама грузовика 6x2 усилена X-образными поперечинами для жесткости





30

разгоне, что заставляло нас переходить на ручное управление коробкой в городском режиме движения. На этот раз Volvo представило новое поколение I-Shift. Теперь будет целых три варианта таких коробок: V2412AT с входным крутящим моментом до 2400 Нм для 44-тонных автопоездов, V2512AT с крутящим моментом 2500 Нм для машин от 60 т до 130 т и VO2512AT с «овердрайвом». Все они имеют 12 передач вперед и рассчитаны на разные условия эксплуатации.

В стандартном варианте электронные «мозги», управляющие коробкой, позволяют оптимизировать процесс переключения передач без синхронизаторов, что делает КПП более легкими и надежными, чем с ручным управлением. Смена масла в них предусмотрена через 400 000 км. Новое поколение I-Shift меньшего веса и размера чем предыдущие. Четыре варианта 14-ступенчатых и одна 9-ступенчатая коробки с ручным переключением также предлагаются перевозчикам. Чего не сделали шведы до сих пор – нет возможности на ходу в автоматическом режиме переключать пе-

редачи вручную, что называется с ходу. По-шведски – надо пальцем нащупать клавишу на джойстике, а если пальцы корявые, то найти кнопку глазами, отвлекаясь при этом от управления, и переключиться на ручной режим. Мы уже обращали внимание на этот недостаток, но максимум, что сделано, можно заказать такую функцию дополнительно.

Для машин, работающих в тяжелых дорожных условиях, самосвалов и спецтехники предлагаются полностью автоматические, снабженные гидротрансформатором, коробки Powertronic. Казалось бы, для чего они нужны, если есть I-Shift? Дело в том, что I-Shift передает крутящий момент ступенчато, а Powertronic плавно и постепенно его изменяет. Необходимо это как раз на «тяжелом грунте», в грязи и на крутом подъеме во избежание пробуксовки и, как следствие, риска «посадить» тяжелую технику по самые «бакенбарды». Да и трансмиссия, работая без рывков и тяжелых мгновенных перегрузок, в тяжелых условиях прослужит дольше. Преимущество гидротрансформатора было очевидно, когда на 18% подъеме я

с легкостью заставил 40-тонный самосвал просто стоять без какой-либо тормозной системы, только найдя такое положение педали акселератора, когда обороты двигателя и, следовательно, работа масла в гидротрансформаторе компенсировали момент силы тяжести, стремящейся скатить самосвал назад. Потрясающие возможности!

Шведская авиакомпания SAS перестала кормить в полете. Теперь, если хочешь поесть, плати 5 Евро прямо во время полета. Кризис, понимаешь ли. Какое отношение это имеет к грузовикам? И самолеты и машины занимают перевозками. Звонок тревожный.



Светоотражающий щиток на брызговике - полезный элемент

Уважаемые друзья, коллеги, поклонники автомобильного спорта!

В преддверии старта авторалли «Телефоника-Дакар 2006» команда «КАМАЗ-Мастер» совместно с «Трэвэл Ф1» проводят очередную викторину, посвященную спортивному коллективу.

Для участия в викторине:

- отправьте свои варианты ответов на эл. адрес travel@f-1.ru;
- укажите свои Ф.И.О., контактный телефон, адрес, e-mail;
- в теме письма укажите: «Викторина КАМАЗ-Мастер».

Вопросы викторины:

- 1) Сколько этапов выиграла команда «КАМАЗ-Мастер» на ралли «Париж-Дакар» 2005 года? Перечислите их.
- 2) Как называется фильм, снятый о команде «КАМАЗ-Мастер» телекомпанией REN TV?
- 3) Каков лозунг «Париж-Дакара»?
- 4) Сколько спецучастков выиграл Владимир Чагин за все время выступлений на марафонах «Париж-Дакар»?
- 5) Через какую страну в 2006 году дакаровское ралли пройдет впервые?
- 6) Перечислите все города, откуда стартовал ралли-рейд «Париж-Дакар».
- 7) Кто и когда придумал идею проводить марафон «Париж-Дакар»?
- 8) Удавалось ли гонщикам, стартовавшим в чемпионате мира Формулы-1, побеждать в ралли-рейде «Париж-Дакар»? Если да, то когда и кто это был.
- 9) Кто из членов команды «КАМАЗ-Мастер» был удостоен в этом году премии имени Владимира Высоцкого «Своя колея»?
- 10) Из чего экипаж Владимира Чагина, Семена Якубова и Сергея Савостина смог изготовить замену для лопнувшей прокладки головки блока цилиндров на одном из этапов «Дакара» 2005 года?
- 11) Какое любимое занятие в свободное время у победителя «Дакара» 2005 года Фирдауса Кабирова?
- 12) В каком году состоялся самый протяженный «Париж-Дакар» за всю его историю? Какова была его дистанция?
- 13) В каком году на ралли-рейде «Париж-Дакар» впервые была использована система спутниковой навигации GPS?
- 14) Популярная отечественная музыкальная группа, друзья команды «КАМАЗ-Мастер».
- 15) За сколько секунд грузовик КАМАЗ 4911 разгоняется до 100 км/ч?
- 16) На берегу какой реки находится тренировочная трасса команды из Набережных Челнов?
- 17) Сколько человек в экипаже гоночного грузовика? Спортивное амплуа каждого?
- 18) Какую знаменательную дату отмечает команда «КАМАЗ-мастер» в июле?
- 19) Сколько в настоящее время человек в каждом экипаже грузовика и кто они?
- 20) Какие причины, по словам Семена Якубова, побуждают выступать в «Париж-Дакар» его команду?
- 21) Назовите модель грузовика, на которой команда «КАМАЗ-Мастер» впервые участвовала в международном ралли.
- 22) Как звали спортивного комментатора, который был поклонником команды «КАМАЗ-Мастер» и другом Семена Якубова?
- 23) Назовите имя французского гонщика и менеджера, который в течение многих лет предоставлял свою техническую базу для предстартовой подготовки КАМАЗовской команды к очередному «Дакару».
- 24) Назовите должности С.Якубова, В. Чагина, Ф. Кабирова, А. Беляева, И Мардеева, как работников ОАО «КАМАЗ».
- 25) В каком году Семен Якубов стал директором Научно-технического центра КАМАЗа?
- 26) Сколько автомобилей команда «КАМАЗ-Мастер» выставила на свое первое международное ралли?
- 27) Назовите имена людей, входящих в этот экипаж/экипажи?
- 28) Почему ралли «Париж-Дакар» '91 года получил имя «Дьявольская гонка»?
- 29) Какова максимальная температура воздуха, пригодная для эксплуатации автомобиля КАМАЗ 4911?
- 30) Какой неофициальный спортивный статус команды «КАМАЗ-мастер» назвал президент России В. Путин на мартовской встрече с ней на Дмитровском полигоне.

Победители викторины смогут принять участие в акции «Русский Дакар»!

Эта грандиозная акция состоится 18 декабря в Москве. На встречу с легендарным спортивным коллективом помимо победителей и призеров викторины соберутся друзья команды, ее деловые партнеры и спонсоры, представители ведущих СМИ России.

В программе:

- пресс-конференция команды «КАМАЗ-Мастер», связанная с завершением спортивного сезона 2005 года и подготовкой команды к участию в ралли «Телефоника-Дакар2006»;
- презентация автомарафона «Телефоника-Дакар2006»;
- видео-фрагменты документального фильма о команде «КАМАЗ-Мастер»;
- супер-финал для победителей викторины;
- захватывающая игра для всех участников;
- проводы команды на ралли «Телефоника-Дакар 2006» с Красной площади.

г. Шахты

ЖЕЛЯЕВ
СТАС
16 ЛЕТ



ПЕТЕРБИЛТ 362

КрАЗ-5133ТВ1



Ухов Сергей, 16 лет,
Нижний Новгород

РОГОЖЕВ Андрей 3, Милков-
Ниж. 5, 6, 7.



AVTOTRUCK ♀

Super-Atlantic GR-7

МАССА - 300 т.
МОЩНОСТЬ - 355 лс



Ярецъ Геннадий

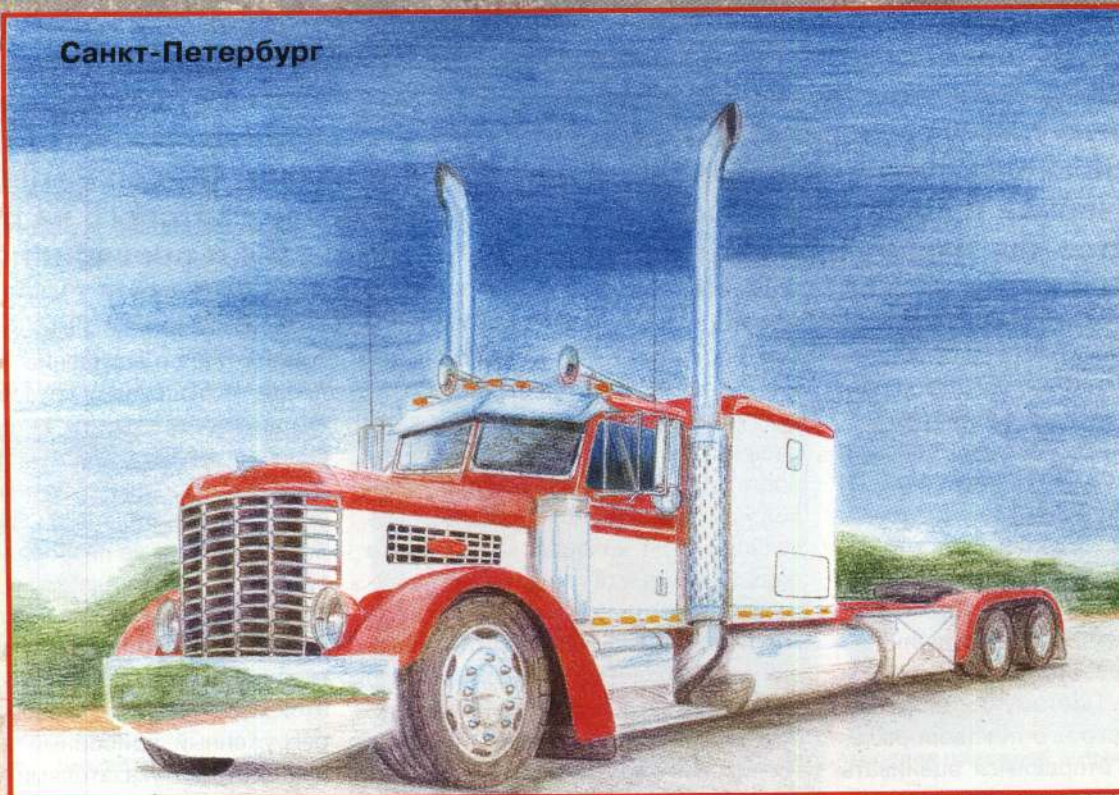
**Редакция журнала «Автотрак»
выражает благодарность всем
читателям, приславших
рисунки и письма.**

**Пишите и рисуйте!
Ждем пожеланий,
предложений
и ОТЗЫВОВ.**

Нижний
Новгород.
Влад Петров 10 лет



Санкт-Петербург



Корейский носильщик



Дмитрий Жигульский
Фото автора

В мае месяце Таганрогский автозавод начал сборку малотоннажных корейских автомобилей Hyundai Porter. Это не первая попытка наладить производство легких грузовиков из машинокомплектов. Калининградский «Автотор» год назад уже собирал целую гамму грузовиков Kia, но по ряду причин свернул производство. Тот же ТаГАЗ несколько лет назад производил развозные пикапы Citroen Berlingo, теперь на очереди Hyundai Porter, последнее слово в названии которого на русский переводится как «носильщик». А какой это «носильщик», мы и проверили в ходе теста, длившегося несколько дней.

Прямо скажем, корейское видение автодизайна несколько не совпадает с европейским. С первого взгляда я про себя окрестил машину головастиком: непропорционально большая в сравнении с фургоном кабина, круглые, как будто выпученные глаза, фары. Но и главное достоинство носильщика не красота, а умение быстро и много таскать. Да и потом, некрасивых машин, как и женщин, не бывает – бывает мало спиртного и воображения. Поэтому оставим красоту тем, у кого его нет (воображения), а сами отправимся оценивать совсем другие достоинства.

Кабина

Кабина над двигателем для таких малышей, давая ряд преимуществ, таких, как улучшение обзорности, сокращение базы, отменную маневренность, имеет и один существенный недостаток – своеобразную посадку-высадку, при которой ваши штаны первое время в обязательном порядке будут протирать от грязи порог. Машина, конечно, от этого только чище, но дома придется держать запас стирального порошка. Отдать должное, после нескольких дней упорных тренировок я все-таки научился покидать кабину, не испачкав штанов.

Зато сама кабина удобна и в меру комфортна, но ощущение, что управляешь игрушечным грузовиком, не оставляло меня все время теста. В небольшую по объему кабину поставили полноценное и очень удобное водительское сиденье. Опять же габариты кабины не позволили разместить достаточное для двоих пассажирское сиденье – вдвоем тесно.

Я всегда против того, чтобы экономили на тахометре. Не было его и на этой машине в угоду экономии. Не перегруженный приборный дисплей с аналоговыми указателями скорости, уровня топлива, температуры охла-



дающей жидкости и контрольными лампами в верхней своей части закрывается ободом руля. Его регулировок я не нашел, поэтому и ездил, смирившись с ограниченным обзором приборной доски. Зато имеется очечник, что очень удобно для водителей, привыкших пользоваться противосолнечными очками. Подрулевые переключатели в меру удобны.



Обод руля закрывает часть приборной панели

Еще один из явных промахов – водителю совершенно не видно символов управления отопителем, что режимом вентилятора, что заслонкой, направляющей воздух по кабине. Чтобы передвинуть ползунок, необходимо наклоняться для идентификации символов, а на ходу это очень опасно. Да и само управление отопителем и вентилятором с помощью ползунков – вчерашний день. Зато эффективность и самой печки, и вентилятора на высоте – теплый воздух



Эротичные омыватели ветрового стекла



сразу распространяется по всей кабине. Заслуга в этом не только малого внутреннего объема, но и хорошей производительности вентилятора и печки. Ниш и «бардачков» в кабине не так много, но мобильный телефон и мелочь положить есть куда.

Да, кстати, двери тяжело закрываются – приходится сильно хлопать. То ли это связано с регулировками, то ли с тем, что большие двери создают при закрывании повышенное давление воздуха в кабине, противодействующее закрыванию, но факт остается фактом: надо хлопать.

Зеркала заднего вида хотя и панорамные, но, на мой взгляд, мелковаты и обзор следует сделать больше.

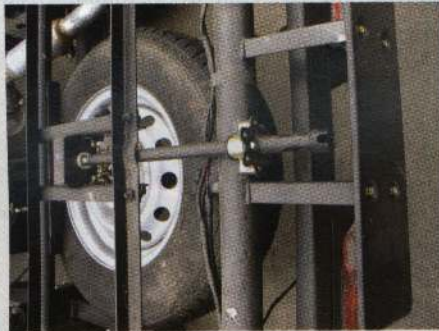
Трансмиссия и шасси

Hyundai Porter имеет односкатные колеса и «обут» в покрышки размером 185R14 с рабочим давлением в передних колесах 3 бар, а в задних 4,5 бар, поэтому обычным насосом их уже не нака-

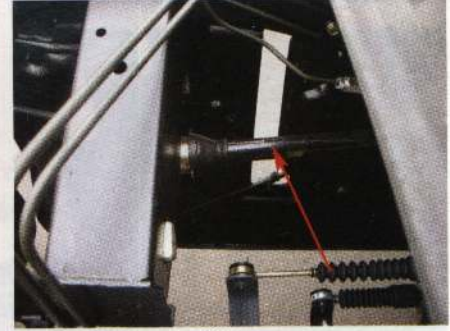
чаешь, а компрессора нет. Тормозная система гидравлическая с пневмоусилителем, поэтому проблем с торможением и информативностью у нас не было. Передние тормоза дисковые, задние барабанные. Привод стояночного тормоза механический, но «ручник» машину держит хорошо и за время недельного теста никаких «закусываний», увеличения свободного хода и иных нежелательных эффектов не было.

Передняя подвеска – независимая, на торсионах, что для наших эксплуатационников в диковинку, а задняя – зависимая рессорная. Стабилизатор поперечной устойчивости присутствует только спереди, а вот сзади опять сэкономили, что для наших раздолбанных дорог не есть хорошо.

На ходу передняя независимая подвеска показала себя великолепно: четкая обработка неровностей дорожного покрытия, грамотно подобранные амортизаторы, мини-



Запасное колесо находится под рамой и опускается или поднимается с помощью подъемного механизма



Торсион передней подвески





Зеркала заднего вида следовало бы увеличить

слишком отставая по этому показателю от бензинового двигателя. Но тахометр нужен!

На нашем грузовичке был установлен металлический фургон размером 1,7x1,7x3 метра. Для дилерских целей – то, что надо: всунуть можно все, хоть черта лысого. Но с точки зрения аэродинамики и экономии топлива опять же не лучший вариант. На скорости этот фургон загребает столько воздуха и так тормозит, что расход топлива становится просто угрожающим. Так, после 100 км/ч двигатель просит уже по 15 л дизтоплива на 100 км, а на максимальной в 140 км/ч, которых мы достигли, страшно подумать. А если сильный встречный ветер или проносящаяся фура, то «носильщик» как будто натывается на стену. Это еще и опасно: большая парусность при сильном боковом ветре на гололеде может привести к тому, что машину просто сдует с дороги – я это уже проходил. Будем надеяться, что с такими фургонами «носильщики» не



мальные крены и хорошее сцепление колес с дорогой. Какова-то будет ее ходимость?

Пятиступенчатая коробка передач тоже без нареканий: передачи включаются легко и быстро, привод мягкий. Единственное пожелание – сдвинуть бы рычаг переключения левее, так как при включении пятой передачи приходится тянуться и отрывать спину от сиденья.

У грузовика великолепная маневренность – я разворачивался в один прием там, где и не всякий легковой автомобиль сможет развернуться. Эту способность по достоинству оценят водители, работающие на пере-

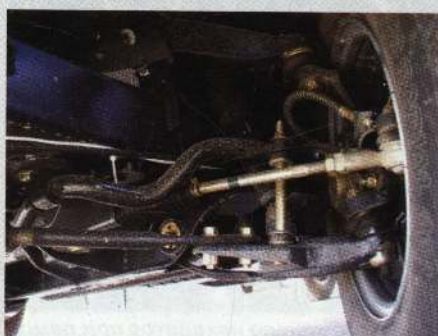
груженных и узких улицах города. Гидроусилитель руля и грамотный размер рулевого колеса делают управление машиной просто приятным.

Двигатель

Двигатель мне понравился. Дизель объемом 2,5 л с турбонаддувом оказался на редкость тихим и уравновешанным, в кабине тише, чем в «Газели». Мощности в 80 л.с. вполне достаточно для почти трехтонной машины, поэтому в городском потоке грузовичок чувствует себя вполне уверенно. Я бы не назвал мотор «очень тяговитым», так как для разгона его приходится «крутить». Но опять же отсутствие тахометра не позволило оценить скоростные характеристики мотора. Да и потом, наличие турбины на таком маленьком дизеле и подразумевает оптимальные рабочие характеристики при более высоких, чем в больших двигателях, оборотах, а максимальную мощность мотор выдает при 4200 об/мин, не



Корпус воздушного фильтра



Передняя независимая подвеска



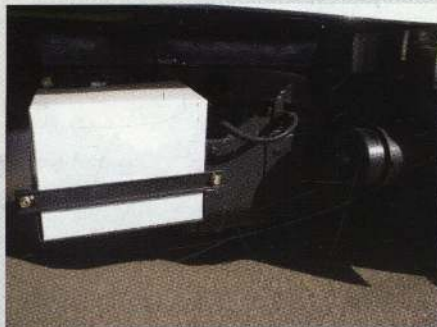
Очешник



Доступ к двигателю через поднятое пассажирское сиденье

часто будут выезжать на трассы и носиться по ним быстрее 100 км/ч. По городу при интенсивных разгонах «в пол» и таких же торможениях пустая машина «съела» около 12 л топлива на 100 км, что тоже немало. Но мы списываем это на большой фургон.

С 600 кг груза управляемость машины изменилась не так сильно: разгоняться стали медленнее, увеличилась валкость и крены (вот где нужен задний стабилизатор), но все в пре-



Аккумуляторный отсек изначально открыт. У нас ставят замороженные крышки

делах комфорта и нормы. Правда, как мне кажется, заявленная грузоподъемность в 1000 кг – несколько смелое решение. Для нашего фургона 850 кг было бы оптимально, но опять же это наше субъективное мнение. Да и перевозчики при таком полезном объеме грузить будут наверняка больше. А здесь могут возникнуть проблемы с повышенным износом амортизаторов. Свес у фургона большой, задние колеса узкие, поэтому повышена продольная раскачка. Пока амортизаторы рабочие – проблем нет, но по мере их износа раскачивать машину, вполне возможно, будет существенно.

И еще, установив фургон на шасси, забыли отрегулировать фары. Поэтому когда первый раз в темное время суток я включил ближний свет, то увидел не дорогу, а светящиеся, как у кошек, глаза ослепленных водителей и макушки всех придорожный деревьев. Благо, есть противотуманки – вот они и выполняли роль ближнего света, пока я ездил на габаритах.

Подводя итоги скажу, что Hyundai Porter мне понравился, несмотря на некоторые огрехи в компоновке машины. Сильные стороны «носильщика» – отменная маневренность, тихий дви-



Задний мост имеет подвеску на малолистовых рессорах

гатель, небольшие размеры при большом полезном объеме фургона, разгонная динамика – удобный развозной городской грузовичок. Позиционируется он в одном классе с «Соболем», но те в большинстве своем цельнометаллические фургоны с ограниченным внутренним объемом. На фоне того, что «Газелям» доступ в Москве в пределы Окружной железной дороги затруднен, «корейцы» с грузоподъемностью менее 1000 кг могут составить конкуренцию последним. Да и цена привлекательная. За наш фургон просят около 13 000\$, в то время как «Газель» с цельнометаллическим фургоном стоит 9000–10 000\$, да и трехместный «Соболь» в ту же цену.

Редакция благодарит компанию Элекс Полюс за предоставленный для теста грузовик.

«Интеркомавто»

www.intercomavto.ru

Официальный дилер



HYUNDAI



KIA MOTORS



Great Wall



THE FIRST AUTO



ГРУППА КОМПАНИЙ
ЭЛЕКС ПОЛЮС

www.eleks.ru

Продажа, оформление, ТО, ремонт, запчасти:

Т/Ц «ВЭЙМАРТ», оф. С2, многоканальный телефон: (095) 546-63-73, 741-48-00



А. Виноградов
Фото автора



Mitsubishi L200

Про Mitsubishi L200 – разработанный японцами по американским требованиям пикап, изготовленный в Корее, отечественная моторная пресса писала много и с удовольствием. На нем прокатились как те, кто пишет про легковушки, так и фанаты бездорожья и полного привода, а также некоторые представители изданий о грузовиках. Казалось бы, об этой машине все должно быть сказано... Но не будем забывать: время идет, автомобиль предоставляется для тест-драйвов всем желающим, а спидометр отсчитывает все новые и новые километры. И ведь заметьте: если не каждый первый, то каждый второй «тест-драйвер» старается от души поиздеваться над машиной, а уж наш брат журналист и подавно. Так почему бы и не взглянуть еще раз на героя прошлогодних публикаций? Тем более что у официальных дилеров Mitsubishi тест-драйв заявлен в качестве официальной любезности.



Пять минут потребовалось на то, чтобы договориться в «Рольф Химки» о поездке, чуть больше – на оформление документов, и вот он стоит передо мной Mitsubishi L200 в максимальной комплектации: на тест-драйвы всегда отправляют самые «упакованные» варианты. Впрочем, и двигатель, и трансмиссия на всех версиях Mitsubishi L200 одинаковы.

Открытый кузов прикрыт съемным фургонком, в этом отношении доставшаяся мне машина лучше всего подходит для нашего журнала. Глянец новизны с автомобиля уже сошел, и он выглядит скорее тружеником, чем пижоном.

Показания одометра вплотную приблизились к 14 тыс. км – можно сказать, на подходе первые «крити-

ческие дни», то есть первое плановое ТО. Обычно до него откладывают и накопившийся мелкий ремонт, не влияющий на экономичность и безопасность. Интересно, за час катания что-нибудь заметить удастся? И еще один вопрос всплывает при виде пробега. К примеру, Toyota ограничивает межсервисные интервалы 10 тыс. км, как, впрочем, и ВАЗ. Mitsubishi назначает периодичность ТО в 15 тыс. км. Не много ли для автомобиля, который «ходит по рукам»?

Водительское место понравилось. Хорошая обзорность, большие «лопухи» зеркал, приятная баранка, легкие и «мягкие» в работе педали, переключение передач достаточно легкое и четкое, чтобы не напрягать при движении даже непривычного водителя. Подрулевые переключатели не только удобны, но еще и приятно работают.

Трогаться с места на холостых оборотах автомобиль не хочет. Поначалу даже появляется ощущение, что включил не то третью, не то пятую передачу. Даже проверил на всякий случай – нет, все правильно, первая. Ну что ж, добавим «газу». Пошла, родимая. Да не просто пошла, а стартовала порезвее тольяттинской переднеприводной легковушки. И это невзирая на изрядную, под две тонны, снаряженную массу. Кстати, субъективную оценку подтверждают и данные независимых экспертов: на разгон до 100 км/ч L200 затрачивает около 14 секунд.

Немного поигравшись «газом» и передачами, уясняю, что установленный в автомобиле турбодизель с впрыском топлива Common Rail в диапазоне от двух до четырех тысяч обо-



В родной стихии

ротов тащит как черт, потом его энтузиазм заметно идет на убыль, хотя красная метка на тахометре стоит на 5 тыс. об/мин. В интервале полторы – две тысячи характер мотора близок к «жигулевскому», при оборотах, меньших полутора тысяч, запас тяги исчезающе мал. Тронуться с места «на холостых» не получится вовсе, что не очень хорошо на гололеде – придется уповать только на подключение переднего моста. Зато характер регулирования в дизеле двухрежимный, что здорово упрощает жизнь во время движения по тому же гололеду.

На ходу звук двигателя отчетливо слышен во всех режимах. При этом независимо от скорости машины и оборотов двигателя он остается неким ненавязчивым фоном и совершенно не мешает беседе, зато вносит



Обзорность в зеркалах – превосходная

свою «партию» в звучащее из динамиков радиоприемника музыкальное сопровождение. Для подобного автомобиля это не является недостатком, скорее, признаком высокого мастерства изготовителей. Добиться подобной «подзвучки» двигателем очень сложно, зато она сразу придает поездке своеобразный шарм. Дорожные шумы в кабину практически не проникают. Попадающиеся на пути колдобины подвеска отрабатывает довольно жестко, заметно жестче, чем у легковых машин, впрочем, дискомфорта все же не возникает.

Очень приятно работать рулем. У него четкий «ноль», превосходная реакция и отменное следящее действие. И все это в сочетании с более чем умеренными усилиями. В общем, ха-



Немногие пикапы могут похвастаться таким удобством входа-выхода





Место водителя удобно, а кресло снабжено обилием регулировок

рактически на Mitsubishi L200 совсем не «американский», хотя выглядит машина истинным заокеанским пикапом. Впрочем, характер остальных органов управления тоже как-то не вписывается в понятие Truck, хотя автомобиль за океаном относится именно к этой категории. Не удивлюсь, если окажется, что в Штатах машина считается «женской». Впрочем, применительно к пикапу в российских условиях такую оценку следует считать максимально высокой из всех возможных.

Фургончик открывается по-американски: отдельно стекло сверху и задний борт. Грузовой объем несколько сокращают колесные ниши – плата за уменьшенную погрузочную высоту и несколько больший объем. Правда, вместимость грузового отсека для

объявленных производителем характеристик (максимально допустимая масса в полтора раза или на добрую тонну превышает снаряженную), пожалуй, маловата. Зато кабина двойная.

Вопреки традиции, заставляющей пикапы предоставлять задним пассажирам максимум неудобств, в

Mitsubishi L200 на задних сиденьях вполне комфортно, да и доступ к ним открывают полноценные двери. По правилам, тест-драйв проходит при обязательном присутствии сотрудника фирмы-продавца. Меня сопровождали двое, так что возможности задних сидений демонстрировались



Интеркулер расположен нетрадиционно



«вживую». А поскольку день был довольно жарким, пришлось кстати и двухзонный климат-контроль.

К концу тест-драйва вопросы, с которых начиналось знакомство с машиной, как-то отошли на задний план. Машина оказалась крепкой. Хотя год «хождения по рукам» и лишил ее первоначального лоска, однако признаков необходимости срочной ревизии я не выявил. Впрочем, мне еще не попадалось автомобиля, которому повредила бы внеплановая ревизия; но это так, к слову. И периодичность ТО в 15 тыс. км для L200 – это немного. Но теперь я задумался уже вот над чем.

Mitsubishi L200 создавался как «рабочая лошадка». Дружелюбная, покладистая, комфортная, но все же рабочая. И это чувствуется во всем. Как и то, что эта лошадка создавалась для стран с очень высоким уровнем жизни и соответственно очень высоким уровнем требований. У нас на подобные автомобили смотрят как на средство активного отдыха. В этом качестве L200, несомненно, хороша, но как насчет бизнеса? В конце концов, по улицам столицы уже разъезжает немало пикапов американского типа с названиями всевозможных местных компаний на боках...

В качестве развозного фургона автомобиль едва ли стоит использовать. Во-первых, кузов маловат (пол-

Доступ в кузов открывается по-американски



тора на неполных полтора метра), а во-вторых, дороговат – самая простая версия стоит около \$22 тыс. Да и большая cabina, как и двухзонный климат-контроль, для развозки коробок с продуктами по палаткам не нужны. Транспортное обслуживание собственного магазинчика – это уже теплее, поскольку можно обойтись только одной машиной и для семьи, и для работы. Впрочем, и здесь многие сочтут двухзонный климат-контроль излишеством. А вот обеспечение работы на выезде бригады из трех-четыре человек или в качестве техпомощи, – тут L200 выглядит намного привлекательнее. Он и работяг до места довезет в трудоспособном состоянии, и пройдет везде, где надо, и по грузоподъемности позволит взять все необходимое. Разумеется, в бизнесе принято все просчитывать. Но будь я сотрудником выездной бригады, предпочел бы добираться до места на Mitsubishi L200.



Грузовой отсек



Крепление фургона

Технические характеристики

Mitsubishi L200

Полная масса, кг - 2830

Снаряженная масса, кг - 1750

Габариты, мм:

(длина x ширина x высота по кабине) мм

5010x1695x1780

Грузовая платформа (длина x ширина) мм

1500x1470

База, мм - 2960

Число мест - 5

Дорожный просвет, мм - 215

Двигатель - турбодизель

Рабочий объем, л - 2,477

Номинальная мощность, кВт (л.с.)

при об/мин 73 (100), при 4000

Максимальный крутящий момент, Нм

(кгс-м) при об/мин 240 (24,5), при 2000

Впрыск топлива - Common Rail

Коробка передач - механическая,

5-ступенчатая

Максимальная скорость, км/ч - 142



Дальний бой как стиль жизни



За рубежом есть такое слово «Trucker». Примерный его перевод – «водитель тяжелого грузовика», далеко не полностью способен раскрыть весь смысл этого понятия. Зато в русском языке есть очень точное слово «дальнобойщик». Быть им означает больше, чем просто ездить день за днем из пункта «А» в пункт «В» и обратно. Быть дальнобойщиком означает, что ваша профессия – это и сама ваша жизнь, и стиль жизни, и ваша философия. Для настоящего дальнобойщика его машина – это не только рабочее место и инструмент, это «дом на колесах», его проверенный друг и надежный партнер в дальних краях. Не удивительно поэтому, что каждый настоящий водитель считает свой автомобиль самым-самым и желает, чтобы именно его стальной друг был предметом всеобщего восхищения и заслужил признание знатоков. Он хочет работать на комфортабельном грузовике-красавце, способном запросто затмить всех своих конкурентов.

При этом настоящему дальнобойщику мало того, что его рабочее мес-

то будет эргономичным и удобным. Это необходимое, но еще не достаточное условие. Комфортным должно быть все жизненное пространство в кабине. И разумеется, это пространство должно иметь нужное для удобной жизни и работы оборудование. Это дела внутренние. Но ведь и снаружи грузовик должен быть красивым. И не только! Он должен быть УЗНАВАЕНЫМ. И не как модель, а как индивидуальность.

Если вы настоящий дальнобойщик и мечтаете о гармоничном сочетании комфорта и экономичности вашего автомобиля, мы предлагаем вам Truck-Styling – то, что сделает облик вашего автомобиля оригинальным и неподражаемым, и позволит создать свой собственный неповторимый стиль. Truck-Styling – это то, что создано для Trucker – зарубежных дальнобойщиков. Truck-Styling – это то, что превратит Ваш грузовик в эксклюзивную визитную карточку, которой его владелец будет гордиться.

«Евротрейд» – один из крупнейших в России поставщиков дополнитель-

ного оборудования и аксессуаров для европейских грузовых автомобилей. Компания осуществляет полный комплекс услуг по индивидуальной разработке дизайна, изготовления и установке необходимого оборудования и сдаче автомобиля «под ключ».

За годы успешной работы «Евротрейд» приобрел широкую популярность благодаря высокому качеству выполненных работ и оригинальности дизайнерских решений. В нем не дедают заказчиков на состоятельных и не очень, а работают в полную силу для всех! Постоянные партнеры компании получают льготы и скидки, поэтому сотрудничество с ней стремятся продолжать все, кто познакомился с профессиональной, надежной и честной работой ее сотрудников.

Каталог «Евротрейд» содержит различные обтекатели, дополнительные консоли, вещевые ящики, обивки салона, мультимедиа, электроприборы и много других практичных изделий, цель которых – сделать жизнь водителя легче и повысить вашу безопасность на дорогах.



ЕВРОТРЕЙД
БЕЗУПРЕЧНОСТЬ ВО ВСЕМ!

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР Volvo Truck Corp.

Седелные тягачи
VOLVO, RENAULT, MAN, DAF, SCANIA

Полуприцепы, рефрижераторы
SCHMITZ, LAMBERET, CHEREAU

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

www.td-eurotrade.ru
e-mail: post@td-eurotrade.ru

ВПЕРВЫЕ В РОССИИ
ТЮНИНГ ЕВРОПЕЙСКИХ ГРУЗОВИКОВ



(095) 775-33-22

МОВИ-МАРАФОН, ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ

Что греет душу истинного автолюбителя? Конечно же авто, мерцающее настоящим стальным глянцем, желательно иностранного производства и желательно, чтобы в поле зрения падало внушительное количество автомобилей. Ежегодная краснодарская выставка MOBI, организуемая Выставочным центром «КраснодарЭКСПО», по-настоящему греет душу южно-российского автолюбителя, являясь не только крупномасштабным автосалоном, но и неиссякаемым источником вдохновения для всех ее почитателей. Этой осенью эта выставка автомобилей, оборудования для ремонта и техобслуживания автотранспорта, автохимии и автокосметики отпразднует свой десятый юбилей. Экспозиции MOBI-2005 обещают стать кульминацией десятилетнего выставочного марафона и разразиться сенсационными показами. В преддверие столь значимого события мы встретились с Еленой Тельновой, директором выставочного департамента ВЦ «КраснодарЭКСПО», возглавляющей проект MOBI с 1996 г.

– Елена, выставка MOBI по праву считается крупнейшей автомобильной выставкой юга России. Что способствовало появлению такой, достаточно узкоспециализированной выставки, в регионе?

– Появление любой выставки обусловлено потребностями рынка и потребительским спросом. Запуск в 1996 г. выставочного проекта MOBI, основной целью которого была и остается презентация новинок отечественного и зарубежного автопрома, в этом смысле очень показателен. Раньше красивую, мощную машину мы могли видеть только на страницах глянцевого журнала, и вдруг наступило время, когда ее стало можно приобрести, причем на краснодарском автосалоне! Для региона это было ново, но уже с самого начала автолюбители и специалисты отрасли проявили огромный интерес к тематике выставки, они ждали ее.

Покупательная способность потребителей юга России, в частности Краснодарского края, намного выше среднероссийского уровня, поэтому здесь люди всегда интересовались новинками автомобильного рынка, имели возможность покупать престижные марки. Нельзя забыть

и о том, что для многих, на психологическом уровне, автомобиль – это не средство передвижения, а именно престиж, долгосрочное вложение в имидж.

– Судя по статистике, численность участников и посетителей, объем выставочных площадей MOBI увеличиваются в геометрической прогрессии. Чем, на ваш взгляд, продиктован такой интерес к выставке?

– Мы убедились в том, что нашему региону в автомобильной тематике необходимо развивать новые направления, и каждый год, учитывая интересы специализированной аудитории, стремимся представить на своих площадках нечто новое. Результат видят и ценят посетители MOBI – интересный модельный ряд, постоянные премьеры, уникальное оборудование для оснащения и ремонта автомобилей. Нас любят за то, что мы улавливаем тенденции рынка, знаем, чего от нас ждет потребитель, и каждый раз стараемся быть новыми. На мой взгляд, для специализированной выставки такое умение немаловажно. Например, любопытное сотрудничество сложилось у нас с ростовчанами. В апреле в Ростове-на-Дону проходит «Автоформула» – солидная, интересная выставка. Многие ростовские компании участвуют и в нашей выставке, и в «Автоформуле». Но есть ростовские фирмы, которые участвуют только в MOBI.

– 17 октября 2004 г. завершился автосалон прошлого года, когда вы начали подготовку к MOBI-2005?

– Работа началась уже 14 октября 2004 г., когда выставка только открылась: самый важный процесс – переговоры с участниками экспозиции о развитии сотрудничества и участии в выставке 2005 г. Например, представители компании «Опозит» уже на второй день работы прошлой выставки высказали пожелания по расположению своей экспозиции на MOBI-2005.

– ВЦ «КраснодарЭКСПО» ищет будущих участников или в этом нет необходимости: все площади уже забронированы?

– У MOBI много поклонников, в их числе – ее постоянные участники. К середине лета добрая половина выс-

тавочных площадей MOBI-2005 была уже забронирована. Емкость автомобильного рынка ЮФО внушительная, расширяются возможности потребителей, обостряется конкуренция поставщиков и производителей, соответственно, увеличивается потребность в презентации всего спектра специализированного оборудования и автомобильных новинок. Мы активно знакомимся с новинками автопрома, которые выходят на российский рынок, определяем механизмы сотрудничества с официальными дилерами крупнейших производителей, ведем переговоры.

– Выставка MOBI удостоена Знака Международного Союза выставок и ярмарок – это какой-то особый статус?

– Безусловно. Это своеобразный знак качества выставки, подтверждающий ее соответствие международным стандартам организации и проведения выставочных мероприятий. Международные эксперты оценивают выставку по следующим критериям: число посетителей, участников, объем выставочных площадей, уровень организации. Этот Знак требует ежегодного подтверждения, и если показатели выставки снижаются, она может быть лишена статуса.

– Каким направлениям отдают предпочтение посетители MOBI, какие экспозиции привлекают больше внимания?

– Как правило, дилеры в качестве «премьеры» показывают на площадках MOBI отечественные и иностранные машины, которые только выходят на рынок региона. Они собирают огромное количество посетителей. Демонстрация, ориентированная на частного покупателя, превращается в грандиозное шоу. Специалистов отрасли больше привлекает оборудование для автосервиса. Эта тенденция особенно ярко проявилась в последние годы: люди начинают строить серьезные СТО, закупать профессиональное оборудование. Учитывая эту тенденцию, в этом году мы выделили больше площадей для фирм, представляющих специализированное оборудование и инструменты. Не смотря на это, отмечу, что баланс интересов каждой аудитории мы все же стремимся соблюдать.





Алексей Мошков
Фото автора

Иди и смотри

«Тигр»

Спрашивают француза: на чем тот ездит на работу? Он отвечает, что на личном автомобиле. А если далеко, за границу, например? То на самолете. Те же вопросы задают русскому. «Ну, на работу я езжу на автобусе, – отвечает Ваня, – а если за границу, то на танке».

Москве не повезло с сохранением исторической техники. Только что открытый Музей городского транспорта, имеющий множество автобусов и троллейбусов, был снесен при строительстве монорельсовой дороги. Коллекции грузовых автомобилей разрознены. И каждый выезд даже не очень редких ЗИС-5 и ЗИС-151 становится событием. Но в такой дисциплине, как собирательство танков, ни один город мира не переплюнет Москву и область, потому что на их территории находятся более 400 музейных единиц бронетехники, причем некоторые в рабочем состоянии! Если же к ним прибавить еще и многочисленные памятники в виде установленных на постаменты «тридцатьчетверок», то количество танков на душу населения окажется выше, чем легковых автомобилей.

Конечно, чтобы осмотреть коллекцию танкового музея в Кубинке, не хватит и сознательной жизни, но в Московской области находятся еще 2 небольших музея подобной тематики, и их посещение не отнимет много времени и денег. Первый находится на Дмитровском шоссе, в деревне Шолохово, и называется «Музей танка Т-34». Самому массовому танку второй мировой войны, истории его создания и применения (которая продолжается и в наши дни!) посвящены 2 зала и открытая площадка, где выставлены как собственно Т-34 и самоходка на их базе, так и более современные машины вплоть до Т-80.

С виду это обычный, не очень большой военный музей, но на некоторые вещи следует обратить внимание. Во-первых, здесь можно научиться

Анекдот времен застоя
ся различать версии «тридцатьчетверки». Более ранняя (две модификации) выпускалась до 1943 г., на нее устанавливали пушки калибра 76-миллиметров. Вариант, изготавливавшийся с 1944 года, имел уже гораздо более «пробивное» 85-миллиметровое орудие, обладавшее большей скоростью и весом снаряда. Эти машины еще называют Т-34-76 и Т-34-85.

«Восемьдесят пятый» имеет два важных отличия от предшественника. Во-первых, командир танка был освобожден от наводки орудия и получил свою маленькую башню на крыше основной, через которую мог вести круговой обзор местности. Это очень важно, поскольку не позволяло противнику незаметно приблизиться к машине, что допускала прежняя модель. Соответственно, членов экипажа ста-

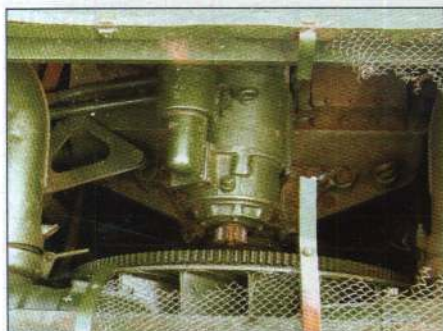
ло пятеро: водитель и стрелок-радист в корпусе, командир, наводчик и заряжающий – в башне. Так что песня про «трех танкистов» явно не про них.

Во-вторых, танк получил более легкую в управлении 5-ступенчатую коробку передач, что облегчило вождение, так как прежняя 4-ступенчатая имела проблемы с переключением скоростей. Распознать, какая модель перед нами, можно по форме башни.

Вечный двигатель. Если пройти в зал, то помимо экспонатов, рассказывающих о конструировании и производстве этого танка, можно найти танковый дизель В-2. В свое время такой агрегат попил у меня немало крови, так что согласиться с тем, что это само совершенство, я не могу. Как так, ведь война давно кончилась? – спросит читатель. Война, может, и кончилась, но на производстве вариантов этого дизеля ни она, ни последовавшая лет через сорок перестройка никак не сказались. Без малого 70 (семьдесят) лет он на конвейере!!! Такой долгожитель заслуживает подробного рассказа.

Состоит дизель из трех основных частей. Это тоннельный картер, к которому крепятся под углом 60° друг от друга два шестицилиндровых блока. Двигатель при рабочем объеме 38 (тридцать восемь!) литров и 1500 – 1600 об/мин развивает в зависимости от модификации от 300 «лошадок». Дизель-моторы, шедшие на танки, имели мощность 400 – 600 л.с. Большая мощность версии для тяжелых танков «КВ» и «ИС» достигалась за счет повышения частоты вращения и небольшого увеличения степени сжатия. Наддува на В-2 военного времени не было.

Дизель имеет непосредственный впрыск топлива. Кроме того, здесь имеется фишка в виде четырех (по два на каждую «половинку») распределителей. Они расположены под клапанной крышкой и безо всяких штанг и толкателей нажимают клапана, коих имеется по четыре на цилиндр. В каждом цилиндре есть еще и пятый клапан для воздушного пуска, дублирую-



Стартер на танках ставится сверху

T-34-76



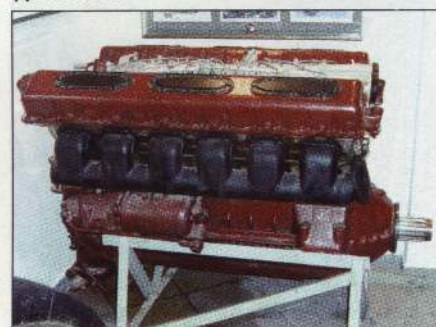
щего электростартер. Если системы воздушного старта нет, то можно, нажимая вручную на эти клапана, уменьшить компрессию в части цилиндров и облегчить пуск. А это актуально, потому что для смазки дизеля применяется масло МС-20, в крайнем случае – М-14. Вязкость М-14 по шкале SAE соответствует 40W, а про МС-20 достаточно сказать, что уже при 7°C оно не выливалось из перевернутого ведра. Чтобы при зимнем пуске масло стало хоть чуть-чуть менее вязким, мы разогревали дизель при помощи трех паяльных ламп: две под маслобак и одну под картер двигателя. И наплевать, что он из сплава алюминия, лишь бы завестись!

Был у меня и хитрый метод: вечером слить горячее масло, а утром разжечь горн в кузнице, и поставить туда все... 8 ведер. Когда масло станет похожим на кофе, нужно быстренько залить его в маслобак и принести еще 12 – 15 ведер горячей воды. Восемь в систему, остальное на проливку. Причем летать за водой приходилось очень быстро, пока не остыло масло. Но вот масло и вода залиты, закачено топливо в расходный бак, пора заводиться. Конечно, никаких ключей зажигания не предусмотрено. На местном пульте управления, которым снабжаются все такие двигатели, ручкой устанавливаем требуемую частоту холостого хода и поворачиваем выключатель... электрического масляного насоса. Пока давление маленькое, тот жужжит резво, но, как только оно подходит к потребным для пуска 4 атмосферам, начинает сбавлять обороты.

Наконец, вторым тумблером можно включить стартер. Если аккумуляторы исправны и заряжены, дизель пускается моментально. А если не пускается, то к имеющимся четырем, соединенным последовательно-параллельно батареям, можно добавить еще две. Не помогает и это? Не беда, на такой случай всегда есть сварочный аппарат постоянного тока. Правда, после долгой стоянки на морозе не помогает и он. В таком случае приходится приглашать 2 – 3 человек, чтобы они надавили на расположенные в развале блоков клапаны воз-



Виден картер к которому крепятся два блока



Дизель В-2, он же Д-12, он же 12-Ч-15/18





T-34-85

душного пуска (если отсутствуют воздушные трубки). Соответственно при этом пропадает компрессия в четырех – шести цилиндрах, обороты растут, и дизель наконец заводится.

Сразу после пуска машинное отделение (а дело было на снегоуборочном поезде) наполняется ревом, ураганным ветром от вентилятора и выхлопными газами. Но уходить рано, ведь пока двигатель холодный, возможны всяческие неприятности. Во-первых, так как давление масла при пуске составляет 10 – 12 атмосфер, механические масляные насосы, которые вступают в действие после пуска, могут не выдержать. Во вторых, может приключиться какая-нибудь беда с помпой. Тогда «верх» моментально закипит, а «низ» замрзнет. Кстати, масляные насосы и помпу менять очень неудобно, так как они расположены под двигателем. Но если нам на поезде было неудобно, то в танке, наверное, и вовсе невозможно.

А почему я все время говорю про маслонасосы во множественном чис-



В любом немецком танке сзади бензиновый двигатель, спереди – коробка передач и место водителя

ле? Да потому, что масло в этом дизеле надо не только забирать из бака, но и возвращать обратно из картера, поэтому маслонасос состоит из нескольких секций. Такая вот система. В бак, снабженный щупом, входит от 40 (min), до 60 (max) литров, еще около 20 находится в системе, в самом двигателе. Зачем масла так много? Чтобы подольше хватило! Ведь нормальный расход масла за смену – чуть больше ведра. А слегка изношенный двигатель показывает чудеса расточительности! И тогда доливать по ведерку приходится каждые час-полтора. Разумеется, такое понятие, как «замена масла» на двигателе В-2, он же Д-12, отсутствует. Но если бы я занимался продажами этих движков в Америку, то сказал бы, что замена масла там происходит автоматически.

Когда много несгоревшего масла набирается в коллекторах и выпускной системе, неизбежны частые пожары и небольшие взрывы. Для успешной борьбы с огнем, как ни странно, необходимо снять нагрузку и запустить двигатель на максимальные обороты. Все оставшееся масло тут же и вылетит наружу. А ту часть масла, что после взрыва попадает в машинное отделение, вполне можно потушить подручными средствами и... работать дальше! Растерявшихся ожидает полное выгорание вверенной им техники. Интересно, правда?! Но главные чудеса еще впереди.

После войны дизели семейства В-2 шли как на новые танки, так и на гражданскую технику. Железнодорожные путевые машины, электростанции, многоосные тягачи, речные суда, где эти дизели под названием Д-12 либо 12 Ч15\18 применялись и применяются в качестве как главных, так и вспомогательных. Когда конструкторы догадались сделать из 12-цилиндрового мотора рядную «шестерку», сфера его применения еще больше расширилась. Такая модель на суше называется Д-6, а на флоте 6Ч15/18, что означает: шестицилиндровый, четырехтактный, диаметр цилиндров и ход поршня соответственно 15 и 18 сантиметров.

Позже 12-цилиндровый дизель получил еще и турбонаддув. Вот такой он, двигатель В-2. Поразив специалистов в тридцатых годах, он не умер, а за 70 лет существования завоевал себе место везде: на земле, в небесах и на море. Хотя с небесами у него не заладилось, во всех остальных сферах он и сейчас активно со-



Самоходная 152-миллиметровая пушка



Катки на «Тигре» в шахматном порядке

противляется вторжению «иностранцев» и двигателей ЯМЗ. А на современные дизельные (есть еще и газотурбинные) танки этот двигатель, многократно модернизированный, форсированный и переименованный ставится по сей день.

Его единственный недостаток – это повышенный расход масла, а описанных выше проблем с зимним пуском вполне можно избежать, применяя современные смазочные материалы. Так что, если учителя в школе рассказывали вам, что вечных двигателей не бывает, не верьте! Я знаю, где можно купить такой.

В музее танка Т-34, кроме танков и их деталей, еще много интересных вещей. Так, что, проезжая по Дмитровке в Москву, не пожалейте часа на посещение (музей работает с четверга по воскресенье, с 11 до 18).

Возле «Танка». Второй маленький музей, а точнее, площадка, на которой расставлены советские, немецкие и американские танки, находится неподалеку от поселка Снегири. Если ехать по старому Волоколамскому шоссе в сторону Москвы, надо после Снегирей сбавить скорость.



Танк ИС-3 появился после войны

Промелькнет деревня Ленино и, за поворотом уже виден танк-памятник, а за ним находится и стойбище, где безо всякой системы расставлены советские, немецкие и американские танки. Хотя там есть довольно древние и редкие экземпляры, выпущенные еще до появления Т-34, главная достопримечательность этого музея не они, а настоящий немецкий «Тигр». Экая невидаль, скажет читатель. Вон, у киношников их сотни, в каждом военном фильме участвуют! Давайте разберемся.

Правдивая ложь. Типичная картина из кинофильма про войну выглядит так: осень 41-го года, горстка бойцов с бутылками, наполненными бензином сидит в окопе и ждет. Наконец, слышится рев дизельных моторов, и из-за ближайшего леса появляются танки характерного прямоугольного дизайна

и с крестами. Сразу ясно, что это «Тигры». Но наши бойцы не теряются, а закидывают их бутылками с бензином. Вовремя прибывшие из 1944 года Т-34-85 добивают оставшихся. Фюрер в ярости. Мало того, что китайцы выкрали эскизный проект нового тяжелого танка, который должен был появиться только в 1943 г., и наводнили своими подделками все танковые дивизии. Они еще умудрились сделать танки из картона. А отчего же еще все они так хорошо горят в кинофильмах?

Чтобы со знанием дела смотреть такие «шедевры», вспомним, что до начала XXI века в России не было «ходовых» немецких танков. Поэтому для съемок использовались переделанные советские послевоенные машины, с закамуфлированными накладными элементами башни и корпусам. Надо признать, что эти детали проработаны неплохо, и «киношные» машины действительно сильно напоминают знаменитый немецкий танк, если не смотреть на ходовую часть. Зато ходовая часть сразу выдает происхождение машины. На «Тигре» опорные расположены в шахматном порядке, чего не наблюдается у кино-

ИС-2 реальный противник «Тигра»



Ходовая часть тяжелых советских танков





Вот такие машины были у «Союзников»

подделок. Мало того, все немецкие танки времен войны – переднеприводные. Это значит, что звездочка гусеницы стоит впереди, а не сзади. При этом двигатель «Тигра» располагается в корме.

Мотор бензиновый, двенадцатицилиндровый, мощностью 650 – 700 «лошадей». Внешне он чем-то напоминает V-образные «восьмерки» отечественных бензиновых грузовиков «советского» времени. Развал блока у него тоже перекрывается «пауком», на котором в снегиревском «Тигре» видны отверстия для четырех карбюраторов. Газораспределительный механизм имеет коромысла в приводе клапанов, но при осмотре мотора обратите внимание на оригинальную систему регулировки теплового зазора.

От двигателя к коробке передач через весь танк идет карданный вал, имеется еще механизм отбора мощности для поворота башни. Коробка передач восьмиступенчатая, переключение осуществляется небольшим рычагом, который просто перемещается мимо отметок с номером передачи, которую необходимо включить. Здесь

не надо ничего дергать. Достаточно выбрать передачу, все остальное делает автоматика. Управление поворотом тоже предельно простое и легкое, осуществляется с помощью штурвала.

«Тигр» – просторная машина, а что касается защиты, то достаточно сказать, что даже его бортовая броня была в два раза толще, чем лобовая на ранних Т-34. Хотя «тридцатьчетверки», в общем, и не предназначались для борьбы с танками противника. Это должны были делать тяжелые «КВ» и «ИС», а также самоходные орудия. Все они, за исключением «КВ», есть в экспозиции.

В музее можно ознакомиться и с машинами союзников. Они высокие, тонкие, с несуровой ходовой частью и двумя бензиновыми двигателями. Покупать не советую. А вообще, если брать машину под себя, надо не пожалеть денег и взять «Тигра». В нем ваши шансы дожить до конца войны становятся вполне реальными. Но если вы – командующий танковой армией, то ваш выбор – Т-34. По соотношению цена – качество им не было равных.

И еще одна особенность площадки в Снегирях: уж не знаю, хорошо ли это или плохо, но во время ее посещения мне не встретились ни экскурсоводы, ни охранники. Правил посещения, как и персонала, по-видимому, не существует. Все танки стоят с открытыми люками, и любой посетитель, если не побрезгует, может залезть куда угодно и в любое время суток. В принципе это правильно. Ведь мы платим налоги на армию. Армия у нас народная, следовательно, и все танки тоже наши. Так что нечего стесняться! Иди и смотри!

От редакции. Эта статья – очень своеобразное, но все же журналистское видение вопроса. В действительности В-2 проектировался по авиационному канону. Не потому, что делался для авиации, как многие думают, а потому, что в тридцатые годы на танках использовались двигатели от самолетов. Кроме того, он должен был стать членом унифицированного семейства, но на авиационный дизель уже не хватило ни сил, ни средств. Так и осталась В-2 одноким, правда, унаследовал восьмиопорный коленвал с могучим упорным подшипником, способным воспринимать тягу винта. Что и провоцировало попытки его использования (большей частью неудачные) в авиации.

Что касается пожароопасности, то это пример неудачной конверсии военного мотора, но никак не слабость его самого. Ибо в танках масло использовалось только единожды, после чего просто выбрасывалось в выхлопную трубу, имевшую для отсасывания масла из картера инжекторный насос. Соответственно при заправке в танк заливали не только топливо, но и масло.

Есть некоторая гипербола и в том, что В-2 – «вечный двигатель». Работники Челябинского тракторного, несомненно, захотят уточнить, что все обстоит не совсем так, а точнее, «совсем не так». Однако, по нашему мнению, такой взгляд в чем-то даже объективнее традиционного для отечественных заводов тиражирования моделей со старательным поиском отличий. Истина же заключается в том, что это просто две диаметрально противоположные точки зрения на одно и то же. А вообще-то, В-2 – двигатель потрясающий, во многом уникальный, с множеством интереснейших особенностей. Но рассказать обо всех можно только в толстой книге, но никак не журнальной статье.



Тренажер водителя



Двигатель «Тигра»



ВМЕСТЕ ДЛЯ РОССИИ DAF

www.vh-daf.ru

тел. (095) 9265530, 9265531 факс (095) 9265531 e-mail: sales@vh-daf.ru

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ИМПОРТЕР DAF В РОССИИ

**ФИНАНСИРОВАНИЕ НОВОЙ
И БЫВШЕЙ В ЭКСПЛУАТАЦИИ ТЕХНИКИ**

**ПОДЕРЖАННЫЕ ТЯГАЧИ И ПОЛУПРИЦЕПЫ
СО СТОЯНКИ В МОСКВЕ**

**ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ
СО СКЛАДА В МОСКВЕ**



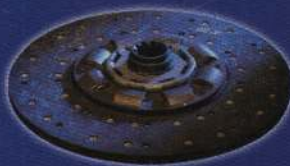
РЕГИОНАЛЬНЫЙ СКЛАД ЗАПЧАСТЕЙ ♦ (095) 542-1219 ♦ оптовые закупки: opt@vh-daf.ru
 СЕРВИС ЦЕНТРЫ ♦ МОСКВА "ДАФ Сервис Москва": (095) 980-9128 ♦ МОСКВА ЗАО "Интертранссервис": (095) 439-8750 ♦
 ♦ С.-ПЕТЕРБУРГ ГУП "ТрансПетербург": (812) 370-1510 ♦ САРАТОВ СП "Дугэ ТЛ": (8452) 458-525 ♦ Н.НОВГОРОД ООО "ЕвроТракСервис":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

49



HAMMER
H
Kupplungen

HAMMER
quality
H
Performance



RUS ARM
SPARE PARTS PRODUCTS

ООО "РУСАРМ"
109518 г.Москва, 2-й Грайвороновский
пр-д, д.40А Завод "Сатурн", оф. 38

Тел : +7.095.956 61 95
Факс : +7.095.232 48 38
Web : <http://www.rusarm.com.ru>
E-mail : info@rusarm.com.ru

ГЛОБАЛ ТРАК СЕРВИС

ОФИЦИАЛЬНАЯ
СЕРВИСНАЯ СТАНЦИЯ



VOLVO



- Ремонт и гарантийное обслуживание грузовиков VOLVO
- Продажа запчастей
- Эвакуация грузовой и легковой техники

Москва, Зеленоград, 3-й Западный проезд, д.8, стр.1

тел: (095) 535-75-46, 739-62-01,
739-62-02, 739-62-20,

24 часа

www.gt-service.ru
volvo@gt-service.ru

Еще один грузовичок Hyundai

Завоевав прочные позиции на российском рынке легковых автомобилей, крупнейший корейский автостроитель «нащупал», наконец подходы к отечественному рынку грузовиков и автобусов, тому самому сегменту, благодаря которому доля компании в национальном рынке автомобилей столь высока. А сегодня уже существует целая категория отечественных транспортников, которые считают, что на отечественном рынке просто нет альтернативы автомобилям Hyundai в категории «полная масса около семи тонн». И это «около» постоянно расширяется. Примером сказанного может служить презентация новой модели корейского грузовика, проведенная официальным дистрибьютором Hyundai компанией «КомТранс» на «Дне корпоративного клиента».

Вообще-то до последнего времени нижний сегмент среднетонажного класса в компании Hyundai представляли две модели: HD65 и HD72 полной массой соответственно 6500 и 7200 кг. Но если вы можете без радикальной переработки модели поднять ее полную массу, а значит, и грузоподъемность, разве вы устоите против такого соблазна? Компания Hyundai во всяком случае не устояла. Так и появилась модель HD-78.

Изменения, внесенные в конструкцию машины, на первый взгляд не слишком приметны. Это усиливающие вставки в часть рамы позади кабины, да еще замена сайлент-блоков в заделке задних рессор на металлические втулки скольжения. Соответственно, в автомобиле добавилось шесть точек периодической смазки.

Гораздо труднее описать изменения «глубинные». Дело в том, что начиная работу над этой машиной, корейские конструкторы тщательно проанализировали характеристики ближай-



ших конкурентов на всех возможных рынках. Главным соперником стал японский Isuzu с полной массой около семи тонн. Попал в список и российский «Бычок», что красноречиво свиде-

тельствует о том значении, которое в Корее придают российскому рынку. Разумеется, корейский дебютант должен был превзойти соперников по всем параметрам. И это ему удалось.

Конструкция кабины усилена новыми ребрами в строении крыши и дверях. Тормозные механизмы получили колодки с увеличенной площадью накладок. И то, и другое сделало автомобиль заметно безопаснее. На машине устанавливают мосты с усиленными балками. На автомобиле устанавливают наиболее мощные двигатели из ряда моторов для HD65/72. В целом все эти меры не привели к радикальному росту собственной массы машины, и производитель заявляет, что грузоподъемность нового шасси на 600 кг больше, чем у HD72.

Судя по всему, новинка, а ее продажи начинаются в IV квартале, еще больше укрепит позиции марки на российском рынке.


Алексей Виноградов





HYUNDAI

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

HD 72 - Разумное вложение  Достоянная отдача



www.hyundai-comtrans.ru

Официальные дилеры в России:

Москва: «Хендэ КомТранс» (095) 255-2912, "Центр "Автофургон" (095) 744-0616, «Русбизнесавто» (095) 785-9999, «Элекс-Полюс» (095) 741-4800, «Корея Автоцентр» (095) 932-8250, «Каширка 39» (095) 323-7974. **Санкт-Петербург:** Автоцентр =DACAR= (812) 327-0427, «ТД «Мосдизайнмаш» (812) 115-1754. **Астрахань:** ИП Лотис И. В. (8512) 395-380. **Волгоград:** «Техцентр» (8442) 36-2222. **Воронеж:** «Лаборатория Охранных Систем» (0732) 20-4004. **Екатеринбург:** «Уралкомтранс» (343) 349-0760, «ГК Восточный Ветер» (343) 233-5588. **Иркутск:** «Корея Моторс» (3952) 42-5592. **Ижевск:** «Интерпартнер» (3412) 75-4455. **Казань:** «Ливинг» (8432) 14-7414, «Нур-Авто» (8432) 77-7070. **Краснодар:** «Корея Мотор-Юг» (861) 224-4725. **Красноярск:** «Hyundai Енисей» (3912) 69-5410.

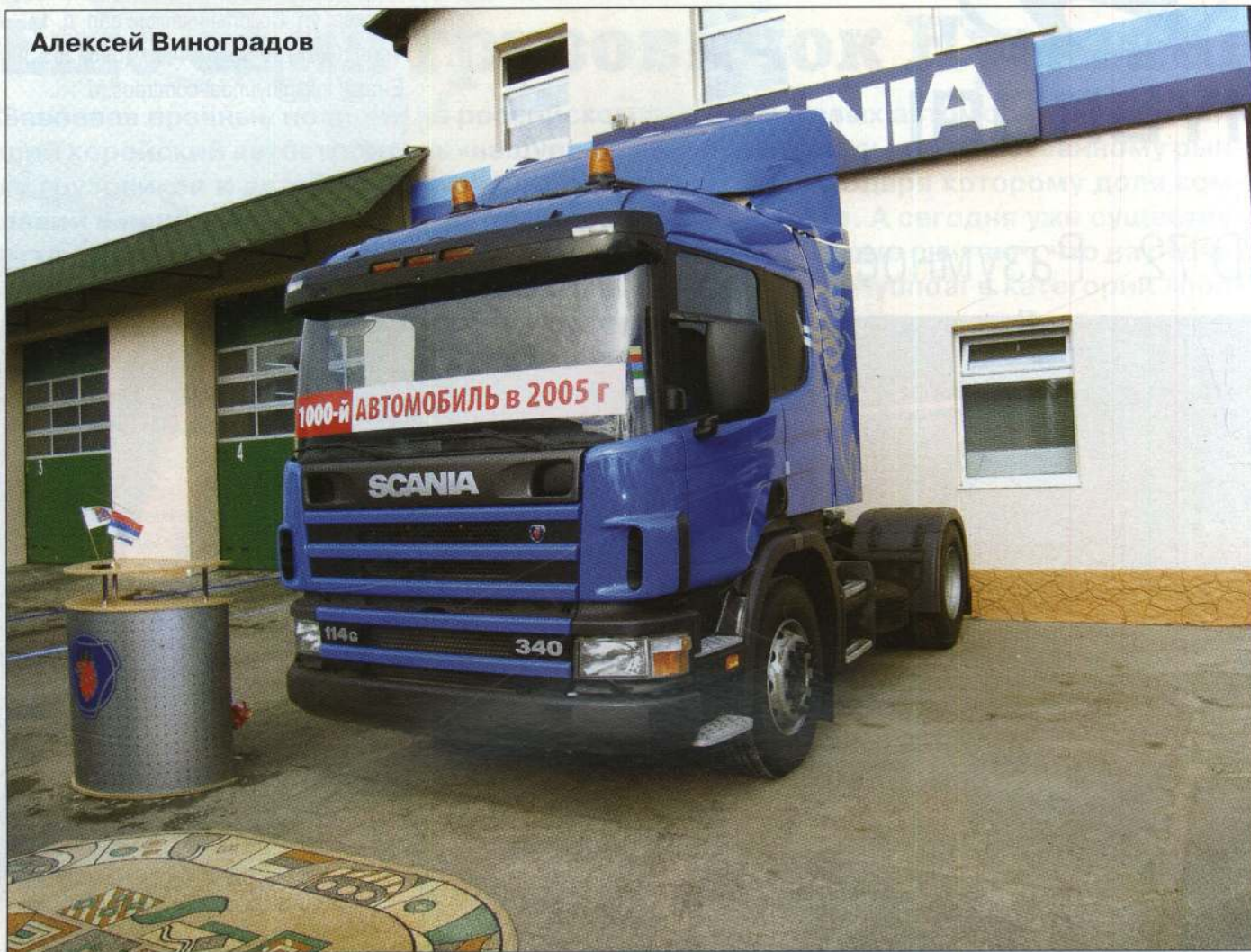
Киров: «Престиж Авто» (8332) 56-8400. **Набережные Челны:** «Автомагистраль-Сервис» (8552) 44-3050. **Нижний Новгород:** «БЦР-Автоком» (8312) 582-999, «Пальмира» (8312) 46-0291. **Новосибирск:** «Сибмеддизайн» (3832) 258-688. **Омск:** «Автоцентр БАРС» (3812) 50-2055, «Ромпик» (3812) 26-4696. **Оренбург:** «Центр коммерческой техники» (3532) 41-2237. **Пермь:** «Уралавтоимпорт» (3422) 42-8331. **Рязань:** «Фэст» (0912) 34-0356. **Ростов-на-Дону:** «РБА-Ростов» (863) 254-4433. **Самара:** «Автосалон Арго» (8462) 705-373. **Ставрополь:** «Hyundai Service» (8652) 28-4848. **Саратов:** «Авто-Моторс» (8452) 20-7711. **Сургут:** «СК-Моторс» (3462) 77-9282. **Томск:** «Автоцентр «Велес-40» (3822) 76-3308. **Уфа:** «Демо Моторс» (3472) 79-8453, «УралФрансАвто» (3472) 774-555. **Челябинск:** «Эридан» (3512) 63-8234.

Расширяем дилерскую сеть

Информационная служба:

(095) 730 55 88

Алексей Виноградов



52

Маленькие радости «Скан-Юго-Восток»

Компания «Скан-Юго-Восток» среди дилеров крупного шведского автостроителя Scania много в чем может без малейшей натяжки назвать себя первой. Начнем с того, что она стала первым частным дилером с собственным сервисным центром – все предшественники принадлежали Scania. Далее компания стала первым частным дилером, обзаведшимся собственным эвакуатором. Если учесть, что Scania выпускает исключительно полноразмерные грузовики, то есть полной массой более 16 т, становится понятно, что это далеко не дешевое удовольствие. И вот теперь «Скан-Юго-Восток» первой среди российских дилеров сумела получить официальный сертификат Scania. Как оказалось, это хороший, но не единственный повод пригласить гостей и устроить маленький праздник.

Так уж получилось, что «Скан-Юго-Восток» примерно в то же время сумела продать тысячный в этом году автомобиль Scania. Естественно, вручение сертификата приурочили к вручению клиенту юбилейного в этом году автомобиля. Добавим, что и в представительстве Scania, и на питерском заводе, собирающем автобусы, сменилось руководство. И вручение сертификата стало хорошим поводом для новых глав предстать перед публикой.

Тысячным автомобилем оказался седельный тягач Scania Griffin с 9-литровым двигателем. Этой машине предстоит возить сжиженный газ по Владимирской области. Автомобиль взят в лизинг и станет одним из двух полноразмерных грузовиков, хотя всего у компании «Торговому Дом «МЕЖРЕГИОНГАЗ», г. Владимир, более двух десятков машин. Добавлю, что Griffin – первый автомобиль шведской фирмы, приобретенный владимирцами, а значит, в отношениях с ними «Скан-Юго-Восток» сделала только первый шаг. Давний партнер Scania компания Shell сделала владимирским газовикам свой подарок, дополнивший юбилейный грузовик, – бочку масла.

Теоретически сертификат производителя должны иметь все дилеры. Однако требования Scania настолько высоки, что получить его удастся не всем. Примечательно, что «Скан-Юго-Восток» сумела получить его первой в России, опередив даже дилерские центры, полностью принадлежащие Scania. Кстати, при сертификации деятельность дилера оценивается по двум десяткам параметров, из которых только три относятся к продажам техники, а все остальные – к сервису.

Новый глава «Скания Россия» Раймо Лехтио видит наш рынок как большой и быстро растущий. На пресс-конференции после вручения сертификата о планах говорить отказался: надо сначала войти в курс дел. Ранее Раймо Лехтио возглавлял подразделение Scania в Финляндии. Смена руководства вызвана тем, что у прежнего главы истек срок пребывания в должности, установленный корпоративными правилами. Присутствовал на вручении сертификата и новый руководитель автобусного завода «Скания Питер» Гарри Суоминен. Он работает в России чуть дольше главы представительства, но тоже пока только входит в курс дел. Правда, одну новинку от «Скания Питер» в ближайшее время он обещал, хотя и отказался пока сообщить подробности.

Некоторые достижения «Скан-Юго-восток» видны не вооруженным глазом. Пресс-конференция проходила в учебном классе, расположенном в новом здании сервиса. Да и продажа тысячной в этом году Scania говорит о многом. В день станция обслуживает 15–20 автомобилей. Тех денег, которые зарабатывает эвакуатор едва хватает на его содержание, но если учесть тот объем работ, который эвакуатор привез на станцию, то он себя более, чем оправдывает. Как рассказал заместитель Генерального директора «Скан-Юго-Восток» Соколов Александр Владимирович, компания собирается взять еще одну такую машину, но уже четырехосную. В планах компании также открытие еще одного сервисного центра, теперь уже на домодедовском направлении.



Разговор с Александром Владимировичем получился особенно интересным. Он шел вокруг отношений с клиентами, всевозможных сложностей в них возникающих, обучения водителей и механиков. «Есть работы, которые клиент может сделать сам, есть работы, которые он тоже может выполнить, но только после обучения, а есть вещи, к которым клиенту самому и близко подходить не следует. В первых двух случаях мы идем на встречу клиенту и проводим обучение его персонала. В последнем – добро пожаловать к нам на сервис», – говорит Соколов. Судя по тому, что ремонтные площадки с момента открытия значительно выросли и отнюдь не пустуют, такой подход себя оправдывает.



SCANIA

СКАН-ЮГО-ВОСТОК

Официальный дилер **SCANIA**



- Продажа грузовых автомобилей и автобусов со склада в Москве и на заказ
- Поставка автотехники в лизинг с авансовым платежом от 10 %
- Гарантийное и постгарантийное обслуживание и ремонт
- Продажа оригинальных запасных частей
- Круглосуточная эвакуация и буксировка всех видов автотранспорта

Продажа автомобилей

(095) 730-8875, 559-3154

Сервис и запчасти

(095) 730-8875, 503-8344

Эвакуация

(095) 960-4510

WWW.SCANAVTO.RU

Мы доверяем



Shell

RIMULA



Пакетные тягачи: special for Russia

«Пакетный» – не значит плохой или ущербный. Только дилетант считает, что это убогое изделие «для третьих стран». На самом деле это полноценный представитель бренда. Разница лишь в комплектации, где есть все самое необходимое и нет ничего лишнего применительно к реалиям конкретного рынка. Кроме того, это не просто автомобиль в дешевой комплектации. Это комплекс мероприятий, направленных на развитие долговременного сотрудничества с российскими компаниями, занятыми в сфере перевозок. Он является фирменным системным продуктом, включающим в себя технические, эксплуатационные, финансово-экономические и организационные элементы, позволяющие не только приобрести грузовики на более выгодных условиях, но и обеспечить их эффективную бесперебойную работу. Важнейшим для российских транспортников аспектом являются продажи со стоянки, однако реализовать чаще всего не получается.

Scania Griffin

Scania первой сделала мощный маркетинговый ход, выведя на российский рынок три года назад версию Griffin, которая стала не просто еще одной модификацией автомобиля, а превратилась в специальный проект компании по продвижению на российский рынок ее автомобильной техники, и в первую очередь седельных тягачей.

Griffin – машина «четвертой» серии (знаменитая «ска-

мейка»), но в более простой комплектации, благодаря чему она оказалась заметно дешевле. Цена на такой автомобиль с 9-литровым мотором устанавливалась на отметке 64 000 евро. Результат не замедлил сказаться: три года подряд «Скания-Россия» прочно удерживает пальму первенства по продажам новых грузовиков. 31 марта 2005 г. один из ее крупнейших дилеров в России ООО «Скания



Сервис» поставил в нашу страну тысячный Griffin. Кстати, слово «Griffin» означает «грифон» – мифическое существо, символизирующее силу, скорость и выносливость, и грозный профиль этой птицы уже более 100 лет украшает эмблему Scania.

Кое-кто из транспортников критиковал Griffin за отсутствие второго спального места, кто-то находил слабым двигатель или отмечал другие недостатки, но факт остается фактом: рынок принял новое предложение хорошо. Причем настолько, что на «пакетные» тягачи образовалась очередь. Для России в Швеции ежемесячно производят 70 автомобилей Griffin. Пока рынок присматривался к новому продукту, этого хватало. Но теперь «пакетники» в дефиците, а компания «Скан Юго-Восток» даже обратилась в головное представительство с тем, чтобы квота по тягачам Griffin была увеличена.

Сейчас «Скания-Россия» предлагает Griffin уже с более мощным 11-литровым дизелем. И даже после некоторого удорожания, вызванного такой заменой, пакетный тягач остается привлекательным для российских транспортников. Кроме того, сегодня в семейство Griffin входят и другие автомобили, разработанные для российского рынка. В их числе – низкорамный седельный тягач с колесной формулой 4x2, седельный тягач 6x4, самосвал 6x4 с кузовом объемом 11 м³ и автобетоносмеситель 6x4 с объемом миксера 6 м³.

Словом, Griffin – это не отдельно взятый автомобиль, а целая система, предусматривающая максимальную привлекательность и разнообразность собственно товара, обеспечение его работы, а также доступность по финансовым условиям. Важнейшей ее частью является возможность ли-

Примеры спецификации Scania Griffin

Седельный тягач P94GA 4x2NA 300 E-3
 Седельный тягач P94GA 4x2NZ 300 E-3
 для перевозки опасных грузов
 Седельный тягач P114GA 4x2NA 330 E-2
 Седельный тягач P114GA 4x2NZ 330 E-2
 для перевозки опасных грузов
 Низкорамный седельный тягач P94LA 4x2LA 300 E-3
 Низкорамный седельный тягач P114LA 4x2LA 330 E-2
 Седельный тягач P114GA 6x4NZ 340 E-3
 Седельный тягач P114GA 6x4NZ 380 E-3
 Самосвал P94CB 6x4HZ 300 E-3 с кузовом 11 м³
 Автобетоносмеситель вместимостью 6 м³ на шасси
 P94CB 6x4NZ 300 E-3





зинга. При этом стартовая цена седельного тягача Scania Griffin P114GA4x2NA составляет всего 6500 евро, и при сроке лизинга в 3,5 года ежемесячный платеж равен 1950 евро. При увеличении первоначального взноса до 13000 евро ежемесячный платеж уменьшается до 1730 евро.

Благодаря перечисленному компания Scania стала первым импортером грузовиков полной массой более 16 т, которому удалось за год ввезти в Россию более тысячи новых машин. В 2004 г. она поставила на российский рынок 1114 автомобилей, из которых большая часть пришла на Griffin. Доля рынка Scania в импорте новых грузовиков тяжелого класса составила 35%. И пока этим позициям, похоже, ничего не угрожает.

Volvo FM12 «Регион»

Следующим игроком выступила компания Volvo Trucks, представив транспортникам осенью 2004 г. модель FM12 4x2 «Регион», собираемую в подмосковном Зеленограде. Сначала такие машины продавались по той же цене, что и сделанные в Швеции. Но затем было сформулировано специальное предложение. Автомобиль получил барабанные тормоза, упрощенную комплектацию и особые условия по лизингу. Седельный тягач стали предлагать в лизинг на 42 мес., с первым взносом 14 800 евро (включая НДС) и ежемесячными выплатами по 2000 евро (включая НДС, страховые полисы ОСАГО и КАСКО). Пакетное предложение оказалось настолько интересным, что традиционный лидер российского рынка по суммарным продажам новых и поддержанных грузовиков прямо заявил о своем намерении увеличить свою долю на рынке новой техники. Пока же она, по данным агентства Best Statistic, составляет 22%.

Уместно вспомнить, что общий парк грузовиков Volvo в нашей стране превышает 20 тыс. автомобилей. В 2004 г. он вырос почти на 3,4 тыс. штук, из которых 687 были куплены «с нуля». Большой резерв для роста продаж видится и в расширении производства в Зеленограде. В 2004 г. там было собрано 210 машин, в 2005-м планируется уже 400. Кстати, многие из них будут «пакетными» версиями «Регион».

Модель Volvo FM12 4x2 поставляется на условиях Ex-works Зеленоград, Москва и позиционируется как транспортное средство для внутрироссийских перевозок. Разумеется, пакет «Регион» содержит не только выгодные схемы финансирования приобретения, но и программу технической поддержки. Она подразумевает бесплатное обслуживание автомобиля в течение первого года эксплуатации на любой сервисной станции Volvo Trucks в России. Так на-

зываемый синий сервисный контракт предполагает годовое обслуживание (более 50 операций), базовое обслуживание (более 100 операций), ТО стояночного отопителя, замену фильтра охлаждающей жидкости, топливного фильтра и топливного фильтра-влагоотделителя, а также замену влагоотделителя для воздухоосушителя и протяжку колесных гаек.

Гарантия на «Регион» составляет 12 месяцев без ограничения пробега плюс дополнительную гарантию на двигатель, коробку передач и задний мост на 12 месяцев или 300 тыс. км пробега.

Renault Premium «Восток»

Третьей участницей «русской спецификации» стала компания Renault Trucks. Через представляющую ее в СНГ компанию «Рено Тракс Восток» она предложила нашим транспортникам специально подготовленную для них версию Premium 320.19 DCI 4x2 TD Vostok. Его цена DDP Москва – от 67000 евро. В эту сумму включена таможенная очистка, НДС, налог с владельцев транспортных средств, налог на имущество и регистрация в ГИБДД. Вообще-то, со стороны Renault Trucks – это довольно смелый шаг: накануне рыночной замены Premium на модель второго поколения, чей официальный дебют состоится нынешней осенью. Но раз он сделан – значит, оправдан.

В прошлом году в России было продано только 99 новых автомобилей Renault (4% рынка), при этом спрос на них постоянно растет. О популярности бренда в нашей стране красноречиво свидетельствует динамика продаж поддержанных грузовиков французского производства: в 2004 г. их ввезено 1086 штук. За счет пакетного «Востока» представительство компании рассчитывает серьезно изменить картину в свою пользу.

Магистральный тягач, скрывающийся под этим именем («Восток» употребляется и в русской, и в латинской транскрипции), получил глубокую низкую кабину с обтекателем на крыше и одной кушеткой для отдыха водителя. Доплатив 1400 евро, можно получить кабину с высокой крышей. В любом случае тягач будет стоить дешевле французского аналога в европейской спецификации. Стандартный цвет окраски – белый.

Под кабиной установлен 320-сильный дизель Euro-3 с впрыском Common-Rail. На автомобиле используется задняя пневмоподвеска и ABS, блокировка дифференциала и боковые обтекатели против грязи. «Восток» интересен тем, что оснащен оборудованием для эксплуатации при низких температурах, имеет воздушный отопитель и топливный фильтр с подогревом. Емкость топливного бака 400 л.



Лизинговое предложение в принципе является стандартным – на 42 месяца. Первоначальный платеж 10 000 евро, а ежемесячные выплаты – по 1999 евро.

Mercedes-Benz Axor и Actros

У компании DaimlerChrysler в лице ее российского представительства сразу три пакетных грузовика тяжелого класса: один Actros и два Axor. Поскольку одним из главных их достоинств является низкая первоначальная стоимость, рассмотрим самые доступные по цене варианты.

Первый предусматривает специальное коммерческое предложение по модели Actros 1841 LS 4x2. Полная стоимость одного автомобиля с топливным баком объемом 500 л, без холодильника и кондиционера, на условиях франко-завод в г. Верт, Германия, составляет 63 450 евро. С кондиционером такая же машина обойдется на 500 евро дороже, а с 25-литровым холодильником и 650-литровым алюминиевым баком она будет стоить больше на 1,5 тыс. евро. Для сравнения: стандартная цена такого автомобиля составляет 68 000 евро (пакетного – 64950). Но это в немецком Верте, на заводе. А в Москве полностью растаможенный Actros после уплаты НДС «тянет» уже на 88 500 евро. Для большинства отечественных транспортных сумм неподъемная.

Зная об этом, российский представитель DaimlerChrysler подготовило альтернативу насыщенному электроникой Mercedes-Benz Actros. Предложение свелось к использованию более простого и менее дорогого Mercedes-Benz Axor турецкой сборки. Отечественным автомобилистам предлагают модель Axor 1835 LS. Это седельный тягач для региональных и международных перевозок. Его полная стоимость в Москве, включая полную таможенную очистку и НДС, составляет 68 500 евро. При этом предлагается удобная схема лизинга: аванс в размере 13 700 евро, ежемесячный платеж, равный 1690 евро, срок лизинга – 42 месяца. Гарантия на автомобиль составляет 12 мес. без ограничения пробега. Кроме того, на двигатель и агрегаты трансмиссии действует расширенная гарантия – 3 года или 450 тыс. км.

В то же время продажи модели Actros сдерживаются квотами для России. Они постоянно увеличиваются, но потенциал роста до конца не исчерпан. За последние четыре года рост продаж этой модели превысил самые смелые прогнозы: от 19 машин в 2000 г. до 403 в 2004 г. В первом полугодии 2005 г. уже реализовано 244 автомобиля флагманской серии, что на 46% больше, чем за первые шесть месяцев минувшего года.



Продажи Axor идут пока прежними темпами: вместе с моделью Atego за первое полугодие реализовано 25 машин. Впрочем, есть надежда на то, что рынок «распробует» товар и сделает свой выбор. Пока же объемы продаж немецкой техники далеки от объемов продаж конкурентов, и в первую очередь шведов. В целом компании DaimlerChrysler принадлежит 15% импорта в Россию новых грузовиков полной массой более 16 т.

DAF CF85.340 «Перспектива»

У этой фирмы, представленной в России не официальным импортером, а частной компанией, положение пока скромное: 2% рынка импорта новых грузовиков и менее полусотни (по данным 2004 г.) единиц проданной техники. Зато потенциал для роста – огромный.

Для «русификации» продукта компания VH-DAF, представляющая голландский бренд в нашей стране, выбрала CF не случайно. Он дешевле флагмана XF, но отвечает требованиям внутренних и международных перевозок. Кстати, конкуренты тоже не гнались за самыми престижными моделями. А прерогативу выбора XF представители DAF оставили наиболее состоятельным клиентам.

Одним из важных аспектов при выборе седельного тягача традиционно является кабина. И с этим у «Перспективы» все в полном порядке. Современный «спальник» предоставляет водителю отличный обзор, достойный уровень комфорта и эргономики. Кабина оборудована двумя спальными полками, водительским креслом на пневмоподвеске, регулируемой по высоте и углу наклона рулевой колонкой. Здесь есть электрические стеклоподъемники, аудиосистема, эффективная система вентиляции и отопления. Хорошим помощником водителю служит жидкокристаллический дисплей. На него выводится самая важная информация о состоянии систем автомобиля, расходе топлива, средней скорости движения и т.п. Для удобства дальнобойщиков кабина оборудована автономным отопителем Ebershpacher.

В российской спецификации для CF85.340 выбрали 6-цилиндровый рядный дизель XE 250С с промежуточным охлаждением и турбонаддувом. Он оборудован электронно-управляемым ТНВД и отвечает нормам Euro-3. Взяв такой тягач для своего автохозяйства,





предприниматель может использовать его как на внутренних российских линиях, так и для перевозок по странам Евросоюза. При рабочем объеме 12580 см³ мотор обладает мощностью 340 л.с. Но главное его достоинство – в большом ресурсе и минимальном наличии электроники.

На «Перспективе» используется 16-ступенчатая коробка передач ZF. В сложных дорожных условиях на скользком покрытии сохранять контроль над машиной помогает механически блокируемый дифференциал. У автомобиля дисковые тормоза всех колес с системами ABS и EBS. Передняя и задняя оси такие же, как и на старшей серии XF. Передняя ось 152N на листовых рессорах рассчитана на нагрузку в 7,5 т; задняя, SR1347 на четырехбаллонной пневмоподвеске, выдерживает до 13,0 т. У тягача небольшая собственная масса – всего 6540 кг.

На новом тягаче установлено седло Jost-37. При этом крепежные профили на раме тягача имеют отверстия, позволяющие перемещать его в продольном направлении с шагом в 25 мм. В стандартном исполнении высота седла составляет 1150 мм. Допустимая полная масса при этом равна 20500 кг, что соответствует полезной нагрузке на седло до 13,5 т. А ограничивается данная величина не технической грузоподъемностью, а действующим законодательством, регламентирующим осевую нагрузку на дорожное полотно. Кстати, гарантия на российский CF85.340 такая же, как на любой другой европейский DAF, – 2 года без ограничения пробега.

Возникает вопрос: почему цена «Перспективы» стала привлекательнее цены CF? За счет тщательного выбора комплектации. Например, используется 340-сильный двигатель, нет лишнего оборудования (кондиционер, обогрев сепаратора и прочее), установлена кабина с низкой крышей и т.д. Цена растаможенного пакетного CF85.340 составляет 77 539 евро (без НДС), в то время как аналогичный стандартный грузовик стоит более 82 000 евро. На фирме хотели уложиться в 71 000 евро, но не получилось. Можно немного сэкономить и при бюджетной версии. Так, отказ от второй спальной полки позволяет уменьшить стоимость машины на 304 евро.

Пакетный автомобиль – не означает навязанный. При желании можно изменить комплектацию, но это приведет к удорожанию машины. Скажем, 380-сильный мотор обойдется в дополнительные 1800 евро, подогрев топлива – около 600 евро, высокая крыша – еще в 2300–2400 евро. За цвет, отличный от белой эмали, придется заплатить 450 евро, а за краску «металлик» и того дороже – 1000 евро. Но так ли важны эти опции?

К моменту проведения официальной презентации DAF FT CF85.340 «Перспектива» именно в такой комплектации на фирму поступил заказ на первых 5 машин от одной отечественной транспортной компании. А всего до конца текущего года VH-DAF планирует продать 120–150 новых машин, из которых «Перспектива» составит до 50 единиц.

Со склада в Москве «Перспектива» предлагается в лизинг на 42 месяца, с авансовым взносом 15 043 евро и ежемесячным платежом в 1488 евро (разумеется, в данном случае без учета НДС).

Iveco Stralis AT440 S35 TP

Продав почти полтысячи новых машин (496) в 2004 г., IVECO сравнялся по рыночному присутствию с Mercedes-Benz – 15%. Но вряд ли это то место, которое устраивает производителя и его российское представительство. Вот почему был задуман новый продукт, специально для России.

Конкуренция, как известно, не прощает нерасторопность. А также и спешку. Похоже, IVECO удалось «поймать момент». Со своим предложением компания «торопилась, не спеша» и потому сумела воспользоваться чужим опытом. Например, она проанализировала заказы российских автотранспортников и включила в оборудование «пакетного» тягача самые распространенные пожелания клиентов. И это не единственные нюансы при формировании так называемого «русского пакета».

Автомобиль укомплектовали двигателем Cursor 8 Euro-3 мощностью 350 л.с. С ним работает 16-ступенчатая механическая коробка передач. Кабина – низкая, с одной спальной полкой и спойлером на крыше. В оснащение входит дополнительный обогрев сухим феном, знак автопоезда (оранжевые лампы на крыше) и солнцезащитный козырек. Стандартный цвет кабины – белый, но за доплату можно заказать и другой. Передняя подвеска тягача рессорная, задняя – на пневмобаллонах. Емкость топливного бака – 800 л.

Спецификацией машины предусмотрены стальные защитные решетки на фарах, дисковые тормоза всех колес, подогрев топливного бака. Автомобиль рассчитан на эксплуатацию с синтетическим моторным маслом. Версия Russian Kit предполагает также подогреваемые наружные зеркала с электроприводом, электрические стеклоподъемники и колеса размером 315/70 R22,5.

Первоначально представители компании заявили, что Stralis AT440 S35 TP в комплектации Russian Kit будет продаваться в России с сентября по цене от 65 000 евро (включая НДС и таможенную очистку). Но потом подумали и скорректировали цену до 67 000 евро (цена DDP Санкт-Петербург). Уместно заметить, что примерно такой является стоимость обычного тягача Stralis в Ульме. При доставке в Москву он становится примерно на 30% дороже. Условия лизинга на новый продукт такие: срок – 48 месяцев, минимальный размер авансового взноса – 20% или 13 400 евро, ежемесячный платеж – 1690 евро. В лизинговую стоимость включено страхование КАСКО с франшизой 500 евро, налог на имущество и транспортный налог.

MAN держит паузу

Из так называемой «большой семерки» европейских производителей тяжелых грузовиков без специальных «русифицированных» предложений оставался только немецкий концерн MAN. Его российское представительство в лице компании «MAN Автомобили Россия» наверняка захочет

сделать более привлекательной флагманскую модель TGA. Пока же она выводила на рынок только более дорогие версии серийных машин – например, MAN TGA 5 Stars. Однако «пятизвездочную» роскошь могут себе позволить только немногие перевозчики. И пока у MAN не появится «пакетника» для российского рынка, он так и будет выглядеть белой вороной. Быть может, концерн не спешит, как DAF, и намерен «выстрелить» не в бровь, а в глаз? Как знать... Но в том, что аналогичный шаг должен последовать, сомневаться не приходится.

Ну, а пока, согласно информации ГТК РФ, MAN продал в минувшем году 294 новых грузовых автомобиля полной массой более 16 т. С этим показателем его рыночная доля составила 7%. Подержанных продано 2260 машин, и в совокупности компания вышла на третье место после «шведов». Впрочем, это служит слабым утешением, поскольку ее нынешнее положение в тройке лидеров без «пакетного» предложения сохранится недолго.

Вместо заключения

Летом 2005 г. российский рынок получил уникальную возможность выбирать более доступные по цене седельные тягачи разных марок в специальной, сопоставимой между собой комплектации. У кого-то лучше предложение по сервису. Кто-то выигрывает более высокой ценой при повторной продаже. А кому-то взбрело в голову отдавать по себестоимости запчасти и целый год делать бесплатное ТО. Как говорится, в каждой избушке – свои игрушки. Но Россия не резиновая, и автотранспортников не может быть сколь угодно много. К тому же все они «прикипают» к конкретной

марке, формируют собственные парки и техническую службу, и дележ рыночного пирога год от года усложняется.

В этом плане, какими бы привлекательными ни казались стартовые цены на грузовики, в итоге не они будут иметь решающее значение. Да, «пакетники» способствуют увеличению продаж. Но сейчас в нашей стране хватает и таких перевозчиков, которым подавай самое лучшее – они могут себе это позволить. А по опыту личного общения с транспортниками Сибири, Урала, Севера, Юга и Центральной части России возьму на себя смелость утверждать, что на первый план будет выходить корпоративный стиль. Нет, речь не о логотипах и шикарном офисе, а о чутком отношении к клиенту с реальным желанием помочь скорее развиваться его бизнесу. Именно помочь развиваться, а не просто продать заграничный продукт, пусть и хорошего качества. И создание пакетных тягачей для российского рынка – лишь первый по-настоящему заметный шаг на этом пути. А первый, как известно, самый трудный...



Некоторые «Пакетные» седельные тягачи

Модель	Мощность двигателя, л.с.	Число передач	Тип тормозов перед/зад	Грузоподъемность мостов, т, перед/зад	Гарантия, годы/пробег, тыс. км	Продажи со стоянки	Условия лизинга	
							Первонач. платеж, евро	Срок, мес. x взнос, евро
Scania P114GF Griffon	330	9	Барaban./Барaban.	7100/11 500	1/-	Есть	13 000	42x1730
Volvo FM12 Region*	340	9	Барaban./Барaban.	7100/13 000	1/-	Есть	14 800	42x2000
Renault Premium Vostok	320	9	Диск./Барaban.	7500/13 000	2/200	?	10 000	42x1999
Mercedes-Benz Axor 1835	350	9	Диск./Диск.	7500/13 000	3/450	?	13 700	42x1690
DAF CF85 «Перспектива»	340	16	Диск./Диск.	7500/13 000	2/-	?	15 043	42x1488
IVECO Stralis AT440 S35 TP	350	16	Диск./Диск.	нет данных	?	?	13 400	48x1690

* с бесплатным сервисом в течение года;

Все седельные тягачи могут работать в составе автопоезда максимальной по российскому законодательству массы; подвески задних колес - пневматические, передних - рессорные.

Приведенные данные являются ориентировочными; точный перечень оборудования определяется у продавца при покупке, в зависимости от этого могут несколько изменяться условия лизинга.



А. Виноградов
Фото автора

И это все о ней... о рессоре

И каких только глупостей не пришлось услышать и прочитать об устройстве, которое принято называть «рессора»! От странных идей о том, что рессорная подвеска в принципе жестче пружинной, до штампа «архаика». Доводилось слышать, что рессора – это каменный век, примитив... Но производители по-прежнему широко используют ее на грузовиках всех размеров и видов. Неграмотные, наверно... А может, все-таки наоборот? И как бы там ни было, а водителю-профессионалу, а тем более механику полезно знать особенности столь распространенного устройства.

Рессора намного старше автомобиля. К примеру, гоголевские персонажи, обсуждавшие «доедет ли колесо...» глядели, скорее всего, на рессорную коляску. Естественно, унаследовали ее и самобеглые экипажи. В разное время ее очень широко, порою почти тотально использовали в подвесках автомобилей. И сегодня на старой технике можно встретить множество просто потрясающих конструкций. Но разбирать их здесь мы не будем, поскольку и практическая ценность этой информации небольшая, да и места для приличного обзора потребуется намного больше, чем есть во всем журнале. А потому поговорим о том, что выкристаллизовалось в процессе развития к сегодняшнему дню.

Рессорой называют пружину, представляющую собой пластину или набор пластин, работающих на изгиб. Соответственно, будучи пружинной, она обладает свойствами, присущими всем пружинам. И если на конкретной модели автомобиля рессор-

ная подвеска жестче пружинной, это только потому, что рессору по каким-то причинам сделали более жесткой. Впрочем, есть и свои особенности. Так, если винтовая пружина практически неразрушима сжатием – витки лягут друг на друга и скорее разрушатся мосты, колеса и рама, чем сжатая пружина, то рессора будет прогибаться до полного или частичного уничтожения. Кстати, точно так же, как и растягиваемая винтовая пружина. Отсюда первое чисто практическое следствие: на забывайте бросить взгляд на отбойники и ограничители хода подвески, особенно, если приходится работать с перегрузом.

Жесткость рессоры зависит от множества параметров, но их все можно оценить невооруженным глазом. Так, она прямо пропорциональна ширине листа и количеству листов, обратно пропорциональна длине и пропорциональна кубу толщины листа. Это правило, может быть выглядящее очень наукообразным, бывает полез-

но. К примеру, если приходится подыскивать замену перебитой рессоре для уникальной в ваших местах иномарки. К слову, в российской глубинке автору попадались экземпляры весьма редких европейских грузовиков.

Рессоры бывают много-, мало- и однолистовыми. До недавнего времени во всем мире были, а в нашей стране еще и сегодня наиболее распространены многолистовые рессоры. Поскольку график изменения изгибающего момента рессоры имеет форму треугольника с вершиной в точке нагружения (мост), то этот треугольник и «заполняют листами», чтобы получить более равномерные напряжения в каждом из них. В результате удается убить не одного, не двух, а целое стадо зайцев.

Во-первых, получается весьма жесткая в продольном направлении конструкция, которая позволяет прекрасно обходиться без реактивных штанг или других удерживающих мост устройств. Во-вторых, все листы нахо-



Заделка рессоры «легкого» типа с резиновыми втулками, или сайлент-блоками



Обрезиненные концы, как и прямоугольные подушки, характерны для среднего класса



Заделка рессоры «тяжелого» типа с втулкой

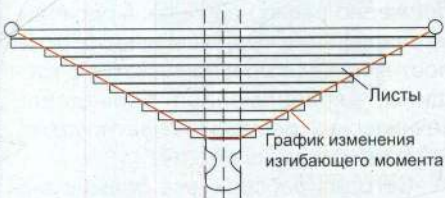


Рис.1 При проектировании рессоры конструктор как бы «заполняет» листами график изменения изгибающего момента

дятся в примерно равных условиях, что особенно важно для постоянно «играющей» на неровностях конструкции, а значит, и служат они примерно одинаковое время. В-третьих, стянутые стремлянками листы в процессе прогиба трутся между собой, гася раскачку автомобиля. Во многих случаях это позволяет прекрасно обходиться безо всяких амортизаторов. Наконец, само обилие листов открывает простор для конструкторской фантазии, например для получения нелинейной характеристики, приближенной к идеальной. Правда, попутно страдает надежность, и солидные автостроители подобными вещами не грешат, предпочитая использовать дополнительные рессоры («поддрессорники») и хитрые опоры.

Для изготовления листов обычно используют горячекатаную полосу из углеродистой пружинной стали. Нужный выгиб придается рихтовкой, а в заводских условиях – в штампах. После этого делается термообработка.

Нередко поверхность упрочняется дробеструйной обработкой.

Сечение листа до некоторого времени было прямоугольным со скругленными краями. Но поскольку усталостное разрушение листов почти всегда начинается сверху, нижнюю поверхность сократили скосами или выемками. В результате в сечении листы большинства современных рессор имеют или трапецию, или своеобразное «Т» с очень толстой ножкой. Как водится, у такого решения имеется и «обратная сторона»: образовавшиеся после сборки многолистовой рессоры щели служат прекрасными грязесборниками и накопителями влаги. На все это можно бы наплевать и забыть, не будь грязь и ржавчина превосходными абразивами, перетирающими листы. Отсюда еще одна практическая рекомендация: не забывайте поглядывать в те места, где заканчиваются нижние листы – там верхний лист истирается сильнее.

В подробной технической характеристике отечественные заводы традиционно сообщают, что «подвеска на продольных четверть эллиптических рессорах». Такое уточнение формы изгиба листов имело смысл во времена широкого распространения рессорных подвесок, когда в качестве упругого элемента использовались конструкции из нескольких рессор. Сегодня, когда повсеместно применяется единственный выживший тип многолистовой рессоры, форма выгиба определяется скорее компоновочными соображениями, чем особенностями работы.

При переборке рессоры следует иметь в виду, что кривизна всех листов должна быть одинаковой и прилегать друг к другу они должны по всей поверхности. В противном случае возникает преднапряжение некоторых листов, что резко сократит их срок службы, да тому, что машина через некоторое время «присядет» на одно колесо, удивляться не стоит.

К мосту рессора практически всегда крепится стремлянками – или сверху, или снизу (про балансирующую подвеску речи нет). А вот конструкции креплений рессоры к раме могут быть трех типов. Назовем их «легкий», «средний» и «тяжелый».

В первом случае оба конца коренного листа рессоры заггибаются в кольца под цилиндрические сайлент-блоки, через которые и крепятся с одной стороны к кронштейну на раме, а с другой к серьге. Сегодня считается, что рессора должна крепиться к раме передним концом. Именно так их и устанавливают почти все автостроители. Тем не менее, порой попадают машины (как ни странно, довольно свежие по возрасту), у которых рессоры стоят «задом наперед». Сайлент-блоки, как правило, представляют собой резиновые втулки. Конструкция хороша тем, что хорошо гасит вибрации и не требует обслуживания, но ее регулярная ревизия просто необходима. Нагрузочные способности такого крепления рессор не велики, правда, встречаются довольно тяжелые машины, подвеска которых сделана именно так. Примером может служить Renault Mscott с полной массой семь тонн. В основном же легкий тип используется на немногих легковушках, сохранивших до наших дней рессорную подвеску, а также на грузовиках с «легковой» полной массой.

Второй вариант – заделка переднего конца рессоры в три подушки (верхнюю, нижнюю и переднюю – чтобы ограничить продольное перемещение), а заднего только в две (верхнюю и нижнюю). Эта конструкция хорошо известна по ульяновским «буханкам» и нижегородским среднетоннажникам от ГАЗ-53 и более поздним. Обслуживания не требует. Очень надежна, но вибрации гасит несколько хуже, чем «легкая». Сборка крепления сопряжена с определенными неудобствами, впрочем, не большими. Нес-

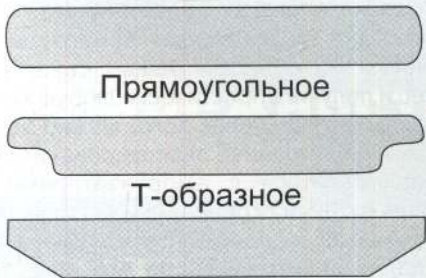


Рис.2 Сечения листов многолистовых рессор





При заделке «тяжелого» типа некоторые производители используют резьбовые втулки; палец из них вывинчивают

мотря на очевидные достоинства, у западных автостроителей особой популярностью не пользуется.

Наконец, тяжелая серия. В ней нет никаких резиновых втулок или подушек. К переднему концу коренного листа крепится корпус подшипника скольжения, в отверстие которого вставлен довольно массивный стальной палец, закрепленный в кронштейне на раме. Рабочая поверхность пальца чаще всего цилиндрическая, однако попадаются модели, у которых резьбовая поверхность трения. Прелесть такой конструкции заключается в том, что она ограничивает осевое перемещение рессоры, а кроме того, в ней зона трения хорошо защищена от воды и грязи (разумеется, при наличии смазки). Наибольшим ее недостатком является сложность ремонта, а кроме того, в запущенном состоянии резьбовая пара, трущаяся «сталь по стали», становится неразборной. Правда, для получения такого результата нужно здорово постараться.

Задний конец коренного листа обычно опирается на цилиндрическую опору. Когда рессора прогибается, лист перекатывается по опоре, рабочая длина рессоры уменьшается, а ее жесткость увеличивается. Такая конструкция прекрасно передает на раму все вибрации, зато способна выдерживать огромные нагрузки. Она очень долговечна, но требует своевременной смазки. Примечательно, что это решение встречается и на сравнительно легких грузовиках, но у них задний конец может крепиться и сергой.

Как известно, самые большие недостатки – продолжения достоинств. И если межлистовое трение гасит раскачку, то лишь после того, как начнется перемещение. А если учесть, что трение покоя больше, чем трение скольжения, то получится занятная ситуация: на гладкой дороге усилия на рессоре недостаточны для того,



Резьбовые втулки могут использоваться в обоих концах рессоры

чтобы сдвинуть листы относительно друг друга, и рессора не прогибается вовсе. Потому-то многолистовую рессору и называют «подвеской для плохих дорог».

С этим явлением пытались бороться. Например, московские таксисты и водители «персоналок» снимали задние рессоры с ГАЗ-24, смазывали их графитной смазкой, упаковывали в чехол, после чего ставили на место. Понятно, на грузовиках никто подобным не занимался. Впрочем, если уж приходится перебирать подвеску и рессоры, то между листами можно проложить присыпанную графитом (но не смазкой!) трансформаторную бумагу. Кое-кто засовывает туда тефлоновую или полиэтиленовую пленку, однако эти материалы под нагрузкой текут. Кроме того, после уменьшения межлистового трения энергоемкость штатных амортизаторов в некоторых случаях может оказаться недостаточной. Разумеется, там, где амортизаторы не предусмотрены изготовителем, с межлистовым трением бороться не следует.

Именно межлистовое трение стало причиной того, что многолистовые рессоры начали вытесняться мало- и даже однолистовыми. В большей степени это происходит в легких классах грузовиков и на пассажирских транспортных средствах. Принципиальное отличие таких рессор только одно: в них лист вовсе необязательно сделан из полосы с постоянными толщиной и формой сечения. Если листов больше одного, то они уже не обязательно плотно прилегают друг к другу, чаще можно наблюдать обратное.

Теоретически (да и практически) лопнувший лист, пусть даже коренной, в многолистовой рессоре чаще всего не приводит к серьезным последствиям. А вот в мало-, а уж тем более в однолистовой рессоре то же событие оборачивается отказом автомобиля. Тем не менее, качественно



изготовленные рессоры всех типов примерно равно надежны. А поскольку разрушение чаще всего носит усталостный характер и начинается с трещины, своевременное проведение технических ревизий гарантирует от неприятностей на дороге.

Сегодня рессоры все больше вытесняются пневматическими подвесками. Их главное достоинство – возможность по мере надобности изменять дорожный просвет и жесткость, да и с электронным управлением они дружат. Одновременно рессоры постепенно сдают позиции. Может показаться, что дни рессоры сочтены.

Действительно, с точки зрения конструктора рессора – объект неудобный. Напряжения в ее материале зависят от деформации, а с нею все просто. Кроме того, рессора прогибается под нагрузкой, при перекосе мостов она скручивается, разгон и торможение ее также скручивают, но уже в другой плоскости, а кроме того, она служит еще и реактивной тягой, воспринимает поперечные нагрузки, и все это при наличии дорожных неровностей! Все это предопределяет невозможность простого и точного проектировочного расчета, да и моделирование затрудняет очень сильно. Все же, производители, опираясь на опыт, насчитывающий не одну сотню лет, делают рессоры и ставят их на грузовики, ибо во многих случаях они остаются наилучшим решением.

Современные исследования открывают перед рессорами новые горизонты. Так, благодаря композиционным материалам можно снизить вес и получить практически любую характеристику, более того, можно заложить внутреннее демпфирование и распротиться с амортизаторами. Цена? Как ни странно, при использовании стеклопластика она получается вполне приемлемой. Но это вопрос будущего. А пока в рессорном хозяйстве царствует железо. И его много. Во всяком случае, на наш век хватит.

ArvinMeritor™

ArvinMeritor - это крупнейший производитель осевых агрегатов и подвесок для грузовой и прицепной техники. Деятельность компании ArvinMeritor сфокусирована на постоянном удовлетворении возрастающих потребительских запросов.



Официальный дистрибьютор ArvinMeritor в России:

"Глобал Трак Сервис"
124460 г. Москва, Зеленоград
3-й Западный пр-д, д. 8, стр. 1
www.gt-service.ru
gts@gt-service.ru



Отдел продаж:
тел: (095) 739-62-02

РЕССОРЫ И ПОЛУРЕССОРЫ

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



ГОРЬКОВСКОЕ ШОССЕ, Д. 1, (100 м ОТ МКАД)

ТЕЛЕФАКС: (095) 730-2668, Тел.: 506-2602, 517-4147

e-mail: chudakov@mtu-net.ru

АВТОЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ

МАЗ, КАМАЗ
ЗИЛ, ГАЗ
УАЗ

Широкий
ассортимент
Низкие цены
23 км. МКАД

MAN, VOLVO
SCANIA, DAF
MERCEDES

комплекс
«Развилка»

(095) 746-0914

355-9739

355-9628



www.vialkom.narod.ru

E-mail: alpha-avto@mtu-net.ru



ITT Industries

**KONI**
BUS TRUCK & TRAILER

KONI является ведущим производителем амортизаторов высокого качества для грузовиков, прицепов и автобусов. Если Вам нужна надежность, экономичность и комфорт, KONI это правильный выбор. За более подробной информацией обращайтесь к нашему официальному представителю в России, в компанию "Глобал Трак Сервис"

Надежность Экономичность Комфорт

ООО "Глобал Трак Сервис" 124460, г. Москва, г. Зеленоград,
3-й Западный проезд, д. 8, стр. 1
www.gt-service.ru, e-mail: gts@gt-service.ru



Отдел продаж: тел: (095) 739-62-02



HYVA

F.L.A.S.H.:



быстрее, сильнее, легче

Самосвалы – это незаменимые машины для строительной, горнорудной, металлургической и других отраслей. Может быть, потому в числе первых и получили гидравлический привод кузова. На них такой привод пережил период бурного развития, а потом как бы стабилизировался и в течение многих лет находился в одном состоянии. А между тем совершенствование гидравлики других строительных машин продолжалось. Такой технологический «застой» в области гидравлики для самосвалов бесконечно продолжаться не мог, и вот мы дождались прорыва в этой области. Оказывается, самосвальная установка может работать заметно быстрее, потреблять меньше энергии на один подъем кузова, да к тому же иметь меньшую массу. И все это – за разумные деньги. Такой прорыв осуществила компания HYVA, один из мировых лидеров в производстве гидравлических систем для самосвалов.

Магистральным направлением в совершенствовании гидравлических систем является повышение их рабочего давления. Однако путь этот сложен. Повышение давления прежде всего означает новые материалы и новую конструкцию уплотнений. Кроме того, хотя теоретически все просто, при большем давлении возрастают паразитные перетечки жидкости, а значит, все механизмы должны быть изготовлены намного более точно. При современном уровне развития техники ни то, ни другое не составляет проблемы, но вопрос о том, сколько все это будет стоить, способен ли-

шить сна даже человека с очень крепкой нервной системой. А самосвал должен работать и зарабатывать деньги.

Дополнительные килограммы грузоподъемности ценятся владельцами самосвалов очень высоко. Они означают дополнительную вместимость кузова, про которую один московский строитель как-то сказал: «Кубы (то есть кубометры вместимости кузова) не какие-то! Они золотые!!!»

Сказанное в какой-то мере можно считать основанием к разработке новых гидроцилиндров марки F.L.A.S.H., массовое изготовление которых компания HYVA начала в этом году. Но такое описание следует назвать не полным, поскольку эти цилиндры работают в составе гидросистемы при рабочем давлении в 19 МПа (190 бар) и проверяются при давлении 25 МПа (250 бар). Для сравнения: у стандартной самосвальной установки российского производства максимальным считается давление 12 МПа, а рабочим – 8 МПа. То есть в два раза меньше. Кроме того, создавая F.L.A.S.H., инженеры HYVA учли опыт эксплуатации предыдущих марок гидроцилиндров, сумевших завоевать репутацию лучших на рынке. Это обстоятельство позволяет теперь сотрудникам HYVA говорить о F.L.A.S.H.: «Лучший стал еще лучше!»

По-английски «flash» означает «молния», «вспышка». Но HYVA точками после каждой буквы акцентирует внимание на том, что это аббревиатура, которая расшифровывается как Fast Light And Strong Hyva – «Быстрый, Легкий и Мощный от Hyva». Гидроцилиндры этой марки отличаются от предшественников следующим:

- максимальное усилие подъема на килограмм веса цилиндра;
- максимальная производительность достигается при давлении 190 бар;
- меньший на 15% рабочий объем позволяет использовать маслбак меньшего объема;
- подъем и опускание выполняются на 20–25% быстрее за счет меньшего рабочего объема;
- для изготовления ступеней используются высококачественные цельнотянутые трубы, а также самые лучшие материалы для элементов скольжения;
- большее недовыдвижения ступеней и особое расположение направляющих колец вносят наибольший вклад в обеспечение устойчивости самосвала;
- необслуживаемые подшипники позволяют увеличить интервалы между техобслуживанием и продлевают ресурс в самых неблагоприятных условиях;
- отверстия SAE под штуцеры позволяют использовать гидрозамки, срабатывающие при разрыве шланга;
- улучшенная система уплотнений, являющаяся стандартом сегодняшнего дня;
- пыльник выполняет двойную функцию – уплотнения изнутри и очищения снаружи;
- большой ресурс за счет лучшей работы направляющих колец;
- не требуется прокачки системы для удаления воздуха из цилиндра;
- конструкция, не требующая для обслуживания специальных инструментов;
- модульная конструкция, сокращающая время исполнения заказа.



Идеально сбалансированное сочленение элементов телескопической системы и увеличивающаяся толщина стенок обеспечивают оптимальную работу гидроцилиндра F.L.A.S.H. под большими нагрузками, даже боковыми. Для предотвращения коррозии ступеней на некоторых модификациях устанавливается защитный кожух. В процессе производства все цилиндры находятся под непрерывным контролем качества, а на выходе из производства они проходят испытания рабочим и максимальным (до 250 бар) давлением.

F.L.A.S.H. – изделие высшего качества. Цилиндр разработан и производится компанией, которая одной из первых в отрасли получила сертификат ISO 9001. Система контроля качества HYVA охватывает все этапы производства гидроцилиндров.

Flash – значит «вспышка». Для HYVA F.L.A.S.H. значит «Быстрый, Легкий и Мощный от Нува», а для отрасли – это вспышка сверхновой звезды в созвездии гидроцилиндров для опрокидывания кузова.



ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«ХИВА РУСЛАНД»
 ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ПОСТАВЩИК
 ГИДРАВЛИКИ



ЗАО «Хива Русланд»

109428 Москва,
 Рязанский пр-т, 8А
 ВНИИМТМАШ
 Тел.: (095) 739-35-17, 730-62-89
 Факс: (095) 739-35-18

E-MAIL: OFFICE@HYVA.RU; WEB: WWW.HYVA.RU



ДИСТРИБЬЮТОР В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ:

ООО «Компания ГидроБалт»

192102 САНКТ-ПЕТЕРБУРГ,
 ул. Салова, 53, корп. 1
 Тел.: (812) 971-89-67

E-MAIL: INFO@CHB.SPB.RU



В Риме эксплуатируются в основном автобусы Irisbus CityClass, более 80% которых оснащены коробками передач ZF

И. Никитенко
по материалам
Lastauto & Omnibus

Trambus оптимизирует работу автобусов в Риме

Сравнительно недавно европейские города были кошмаром. Люди старшего поколения хорошо помнят их описания, но сегодня многим уже кажется, что это было всего лишь коммунистической пропагандой. Правда, в жизни, как водится, все смешнее, чем мы в состоянии себе вообразить: европейские города действительно были такими, какими их описывали журналисты «развитого социализма». Какими они стали сейчас – это большинство россиян уже видели собственными глазами. И секрет прост: за переменами стоит огромная работа. Пример – Рим, Вечный город, колыбель современной цивилизации. Чтобы сохранить ее для потомков, римлянам пришлось немало потрудиться, да и сегодня их усилия не идут на убыль. Вот, к примеру, как решаются транспортные проблемы Вечного города.

Низкая рентабельность перевозок пассажиров – всеобщий бич городского транспорта во всем мире. Так же, как и невысокое качество обслуживания пассажиров. Для решения этих проблем в Риме было создано в декабре 2000 г. акционерное общество Trambus



Двухэтажный автобус с открытым верхним этажом оснащен коробкой передач Esomat

S.p.a. Оно появилось в результате преобразования городского предприятия общественного транспорта Atac.

Для столицы Италии, в которой живет почти 2,5 млн. человек, автобусные перевозки имеют огромное значение. Забота о сохранении Вечного города и его античных зданий заставляет Trambus должным образом корректировать всю деятельность. В этой компании с оборотом 480 млн. евро занято 8400 чел. Она является крупнейшим в Италии предприятием общественного транспорта. Парк Trambus насчитывает почти 2600 автобусов. Компания имеет 11 складов, которые размещены в различных частях Рима.

Историческую часть города обслуживают 53 электрических мини-автобуса. Увеличение продолжительности их работы очень актуально, и в настоящее время испытываются металлургические аккумуляторные батареи,

которые уже установлены на 24 машинах. Только за 2004 г. на трех маршрутах такими транспортными средствами были перевезены 5 млн. пассажиров, а суммарный пробег автобусов составил 1,6 млн. км.

С помощью эффективной транспортной системы итальянцы пытаются бороться с постоянно угрожающим транспорту «инфарктом», но при этом они пытаются также снизить загрязнение окружающей среды. В этой деятельности модернизация парка является одним из самых эффективных мероприятий. При его проведении Trambus, который ежедневно перевозит до 2,4 млн. пассажиров, старается оптимизировать силовой привод машин и, кроме того, заботится об экономии топлива.

Сегодня Trambus делает ставку на сотрудничество с изготовителем коробки передач ZF, который уже много

лет обслуживает римских автотранспортников. Для четырехмесячных испытаний в Риме были получены два низкопольных автобуса City-Class 491 компании Irisbus, оборудованные 6-ступенчатой коробкой передач Ecomat 2 (ZF 6HP 502 C) и задним мостом с главной передачей, имеющей «короткое» передаточное число 6,36. Роль «контрольной группы» взял на себя такой же автобус, но с 5-ступенчатой коробкой передач ZF 5 HP 502 C и мостом, имеющим обычное для Рима «длинное» передаточное число главной передачи 5,90. В качестве испытательного выбрали один из кольцевых автобусных маршрутов в Риме. Он имеет протяженность 9 км и 28 остановок. Средняя скорость движения на этом маршруте составляет 20,7 км/ч. Водители не знали о проведении испытаний, что обеспечивало максимально «чистый» результат.

Двигатели меньшего рабочего объема, но с более высоким крутящим моментом, которые в настоящее время предлагают многие изготови-



Перед вводом в эксплуатацию коробка передач проходит проверку на испытательном стенде Trambus

Благодаря электронному управлению двигатель большее время работает в оптимальном диапазоне частот вращения. Средняя частота вращения с коробкой передач Ecomat 2 составляет 1080 мин⁻¹ (примерно на 160 мин⁻¹ ниже, чем у контрольных ма-

ет Рим примерно от 950 т CO². Также, по меньшей мере, на 120 т в год снижаются выбросы твердых частиц.

Компания Irisbus интересуется этими испытаниями и реагирует на них соответствующим образом: в настоящее время она уже предлагает автоматическую 6-ступенчатую коробку передач в качестве заказного оборудования.

В вопросах техобслуживания Trambus намерен в будущем также сотрудничать с компанией ZF. Пассажирское предприятие особенно заинтересовано в диагностической системе ZF Testman Pro. В парке Trambus есть еще 200 автобусов Mercedes Citaro, на которых нет цифровой шины CAN и бортовой системы записи данных, однако система ZF обеспечит необходимую информацию. Это позволяет реализовать дистанционное управление парком, которое еще больше повышает эффективность работы римского городского автобусного транспорта.

Компания ZF сняла с производства автоматическую 5-ступенчатую коробку передач, и уже сошли с конвейера 260 тыс. коробок передач Ecomat 2.

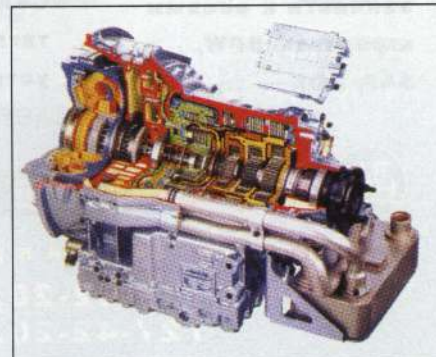
Диагностическая система Testman Pro фирмы ZF позволила реализовать дистанционное управление парком



тели, послужили основанием для размышления. За счет оптимизации процесса сгорания современные моторы работают с пониженной частотой вращения коленчатого вала и одновременно обеспечивают больший запас мощности. Дополнительная ступень в коробке передач обеспечивает хорошую согласованность частоты вращения вала двигателя и скорости движения. При этом «короткое» передаточное число должно при низкой скорости обеспечить большее тяговое усилие. В режиме разгона 6-ступенчатая коробка передач позволяет быстрее набирать необходимую скорость при работе с гидротрансформатором, за счет чего автобус лучше адаптирован к внутригородскому движению.

шин). В основном благодаря этому в Риме экономится до 6% топлива.

Автобусы также являются бесшумными, так что их оценили пассажиры, жители расположенных вдоль маршрута домов и пешеходы. Шестипроцентная экономия топлива в Риме означает, что ежедневно один автобус экономит 2,76 л дизельного топлива, а годовая экономия составляет 1380 л. В целом весь парк (2600 автобусов), оснащенный коробкой передач Ecomat 2, сэкономит 3,5 млн. евро. Одновременно уменьшается количество токсичных выбросов в окружающую среду. Снижение расхода топлива на 6% соответствует снижению выбросов CO² на 750 г/100 км. За год автобусный парк Trambus освобождает



Шестиступенчатая автоматическая коробка передач ZF Ecomat 2 Plus с электронным управлением нового поколения



ИНТКОМ-СЕРВИС
 Ремонт любой сложности
 ТО п/прицепов и тягачей
 европейского производства
 Ремонт воздушной системы

**ЗАПЧАСТИ
 BPW, SAF, ROR**

тел./факс: 470-0202
 моб.: 8-926-262-1720
8-916-600-0042
 Москва, Ярославское ш.
 пик. «Северянин», влад. № 10

ДИАГНОСТИКА БЕСПЛАТНО!

WEST REIFEN "ЗАПАДНОЕ КОЛЕСО"

GRUZOVIYE ZAPCHASTI
 от лучших европейских производителей
оптовые и розничные продажи

LEMPFÖRDER elring SKF Gates KNORR BREMSE BPW TRUCKTEC

MANLE BOSCH SAF WABCO

Магазин запчастей, автосервис
 Москва, ул. Иловайская, 38А
 ОАО "Интертрансэкспедиция"

Тел/Факс: (095) 739-0631

ГЛОБАЛ ТРАК СЕРВИС
ПРОДАЖА ЗАПЧАСТЕЙ
 ВСЕГДА В НАЛИЧИИ НА СКЛАДЕ:

- Амортизаторы **KONI** BUS TRUCK & TRAILER
- Оригинальные запчасти **VOLVO**
- Оригинальные запчасти к осевым агрегатам **BPW, SAF, ROR**
- Тормозные накладки **BERAL**
- Пневморессоры **GOODYEAR WABCO**
- Седельные и тягово-сцепные устройства **+GF+, V.ORLANDI**

SAF ROR VORLANDI

Продажа оптом и в розницу

Тел: (095) 739-62-20, 739-62-02
 727-42-20, 727-42-22

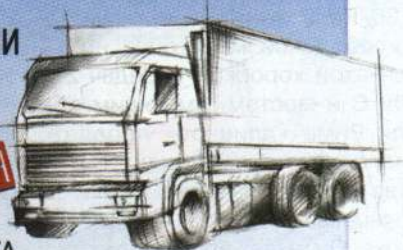
www.gt-service.ru
 E-mail: gts@gt-service.ru
 Москва, Зеленоград,
 3-й Западный проезд, д.8, стр 1.

GT GLOBAL TRUCK SERVICE

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР
 минского автомобильного завода



ВСЕ МОДЕЛИ



СПЕЦТЕХНИКА

**ЛИЗИНГ, ГАРАНТИЯ
 АВТОСТРАХОВАНИЕ**

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

Москва, Полярная, 33 www.all-auto.ru

ГРУЗОВАЯ, ПРИЦЕПНАЯ И СПЕЦТЕХНИКА

**Продажи в Голландии,
 Бельгии и России**

приглашаем представителей компаний
 для заключения контрактов на
 поставку техники

ЛИЗИНГ визовая
 поддержка
AUTO-HOLLAND
 TRUCKS & TRAILERS

Представительство в Москве:
 Земляной Вал, д.65, стр.1
 тел: 915-0084; 915-2082
 факс: 915-5701
 Телефон стоянки в Москве: 424-5900

www.auto-holland.ru



СТО БУЛАТНИКОВО
ДВИГАТЕЛИ CATERPILLAR



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

info@stobulatnikovo.ru

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

Наш адрес:
 г.Подольск, ул. Правды д.38. (рядом с ГИБДД)

Наш адрес в Интернете www.stobulatnikovo.ru





ЕВРОТРАКСЕРВИС

ГРУЗОВАЯ АВТОТЕХНИКА

VOLVO

РЕМОНТ. ПРОДАЖА. ЗАПЧАСТИ.

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

ДИЗЕЛЬМОТОР

DIESELMOTOR JSC



Официальный дистрибьютор DETROIT DIESEL

Оригинальные запасные части

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

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

Сервисный центр:

Капитальный ремонт двигателей

Саратовская обл., г. Балаково, ул. 30 лет Победы, 76
Тел. (8453) 22-67-60

Официальные дилеры

«Гудвил Холдинг»
г. Санкт-Петербург,
г. Пушкин, 1-й проезд, 4.
Тел. (812) 322-6500«Приморская Транспортная Компания».
г. Владивосток, г. Артем
Заводской пер., 13.
Тел. (4232) 38-13-77«Юнайтед Трак Сервисез»,
МО, г. Лосино-Петровский,
ул. Кирова, 7
Тел. (095) 221-1613

Региональные партнеры

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

ТОНАР

ООО МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД
http://www.tonar.info e-mail: trade@tonar.net

НАДЕЖНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ

Грузовой полуприцеп
«ТОНАР-97461»
Участник международного
автосабора
«Лиссабон-Владивосток-2004»
Тентовый объемом
от 86 до 107 м³Полуприцеп-самосвал
«ТОНАР-9523»
Грузоподъемность 35-45 т
Объем от 29 до 38 м³Трехосный полуприцеп
«ТОНАР-9746»
Изотерма
Рефрижератор
ТушевозПолуприцеп «шторник»
«ТОНАР-97461С»
со сдвижной
крышей и сдвижными
боковинамиКОНТЕЙНЕРОВОЗЫ:
«ТОНАР-97462»
под контейнеры - 40' HQ, 40'
«ТОНАР-974621»
под контейнеры - 40', 2x20'
«ТОНАР-974622»
(универсал)
под контейнеры - 40' HQ, 40',
2x20', 30', 40'СТРАХОВАНИЕ
ЛИЗИНГ
КРЕДИТ
ГАРАНТИЯ
СЕРВИСГАРАНТИЯ 2 ГОДА НЕЗАВИСИМО ОТ ПРОБЕГА, РЕСУРС 1000000 км
ВЫПОЛНЯЕМ РЕМОНТ ПОЛУПРИЦЕПОВ, ИЗОТЕРМИЧЕСКИХ КУЗОВОВ ИЗ «СЭНДВИЧ»-ПАНЕЛЕЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОГО И ИМПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА. ОСУЩЕСТВЛЯЕМ ПРОДАЖУ ОСЕЙ
СОБСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА. ЗАМЕНЯЕМ ОСИ ДРУГИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙМосковская область, Орехово-Зуевский р-н, 83 км шоссе Москва-Нижний Новгород, МЗ «Тонар»
тел./факс: (0964 по России) (24 по Москве и МО) 16-32-49Региональные Представители:
г. Самара: тел.: (8462) 94-43-26 e-mail: samara@tonar.info
Татарстан, г. Зеленодольск:
тел.: (84371) 325-85 e-mail: kazan@tonar.info
г. Краснодар: тел.: (861) 215-32-70 e-mail: krasnodar@tonar.info



ВСЕ ДВИЖЕТСЯ КАК НАДО



70

BPW Bergische Achsen KG (БПВ Бергише Ахсен КГ), Германия – является ведущим европейским производителем осей и подвесок для прицепов и полуприцепов.

Производство осей и комплектующих BPW размещено на 12 заводах и литейных предприятиях. Истории успешной работы BPW более 100 лет. 4500 сотрудников фирм группы BPW успешно сотрудничают с клиентами и партнерами в более чем 100 странах Европы, Азии и за океаном. На BPW в год производится от 250 000 до 300 000 осей. В серийной программе более 450 типов осей и подвесок.

Поставки BPW осуществляются на автомобилестроительные фирмы, производящие прицепы и полуприцепы как для грузовых и легковых автомобилей, так и для сельскохозяйственной техники.



На всех важнейших магистралях работают более 2200 сервисных станций BPW. По всему миру работают десятки дочерних предприятий и торговая сеть представителей, обеспечивающие снабжение запасными частями BPW и другими комплектующими все сферы грузового автотранспорта во всех регионах мира.

В секторе осей и подвесок для прицепной техники нет аналогов в Европе испытательному и конструкторским отделам BPW, из которых вышло 2500 нововведений и 400 патентов.

Более 50% грузовых прицепов и полуприцепов в Западной Европе оснащены осями и подвесками BPW (БПВ). На настоящий момент успешно введена и развивается поставка агрегатов BPW для серийного производства различных видов прицепной техники и на заводах СНГ.

С 2003 года в России действует дочернее предприятие BPW - ООО БПВ-Ост. Оно является не только генеральным российским импортером и продавцом осей и подвесок BPW, но и поставщиком Российским производителям разнообразных комплектующих для прицепной техники, в которые входят: поворотные круги, дышла и тягово-сцепные устройства, электрика, тормозные системы, тормозные камеры всех типоразмеров, запоры и шарниры для кузовов всех типов, стойки, алюминиевые борты, передние порталы, задние двери и др. аксессуары.

Важно еще заметить, что Российское представительство является не только поставщиком, но и консультационным центром для русскоговорящих партнеров BPW по всей тематике грузового автомобильного бизнеса.

На складах БПВ-Ост есть все необходимое для обеспечения бесперебойной поставки осей и других комп-

лекующих заводам-производителям; и запасных частей для обширной сети дилеров по всей территории СНГ. Рутинной стали для сотрудников БПВ-Ост координация технических согласований поставок BPW и проведение обучения как в Москве, так и в регионах у партнеров и клиентов BPW. Практический опыт показал, что с применением поставляемых от БПВ-Ост комплектующих, передаче при этом специальных знаний и внедрение новых технологий значительно повышается качество продукции в целом. При этом возрастает ее конкурентоспособность как на внутреннем российском, так и на общеевропейском рынках.

Во время прошедшего в России в августе-октябре 2005 двухмесячного пробега инфомобиля BPW (учебно-демонстрационный класс на колесах) были проведены в 22 городах России обучения BPW на заводах – партнерах, у транспортных и ремонтных предприятий. Актуальную информацию о BPW получили сотни представителей сервисных станций и фирм реализаторов запасных частей. Обширную программу BPW дополнили сообщения партнеров, поставщиков комплектующих к грузовому бизнесу, таких, как WABCO, Michelin, Hestal, Georg Fischer, Suer, Vignal.

Цель пробега инфомобиля BPW – расширение географии сервисного обслуживания и сети торговли запас-



ными частями BPW, укрепление связей с партнерами и клиентами на местах была достигнута. Северо-Запад, Центр и Юг России, Поволжье и Урал воочию убедились в профессионализме команды BPW. Сотрудничество и совместный бизнес буду развиваться и далее по знакомому лозунгу: ВСЕ ДВИЖЕТСЯ КАК НАДО.

BPW BERGISCHE ACHSEN
ALLES LAUFT GUT. BPW BERGISCHE ACHSEN
RUNNING WELL FOR YOU. BPW BERGISCHE ACHSEN

ВСЕ ДВИЖЕТСЯ КАК НАДО
BPW BERGISCHE ACHSEN



BPW Bergische Achsen KG
 51656 Германия, г. Виль
 Тел.: +49-2262-78-1705
 Факс: +49-2262-78-1543

ООО «BPW - Ost»
 Официальное представительство в России
 г. Москва, ул. Молодогвардейская, д. 58
 Тел./факс: (095) 771-61-77, 771-61-78, 980-64-42



«ТРАКДЕТАЛЬ» 31 км и 23 км МКАД



Запчасти для тягачей, прицепов и полуприцепов европейского производства

Всё для осей ROR, SAF, BPW

Оптом и в розницу

Тел.: (095) 201-90-71, 201-90-72, 747-65-40

970-61-18, 970-61-82

www.truckdetal.ru e-mail: roznica@truckdetal.ru

www.nakladki.ru



FOMAR
ROULUNDS



SAF



WABCO



МАНЛЕ Mobil

«ТРАК ШОП» Запчасти для грузовых иномарок

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



Москва
31 км МКАД
внутренняя сторона
тел. 8-916-9000-317

Лебёдки для спецтранспорта
12/24 V, ТУ от 4-х т (США)

8-905-573-88-21

тел. (095) 792-49-72

8-903-614-31-66

Москва 31 км МКАД
внешняя сторона

Т/Ц «АВТО-31»

Б 1-4

г. Новороссийск
ул. Мира, д.2

тел. (+7918) 484-19-59

«ЕВРОФУРА»

75 км Киевского ш.
Балабаново

тел. (08438) 61929

«БАЛАВТОТОРГ» - официальный партнер DIESEL TECHNIC в России



DIESEL TECHNIC
GERMANY

Грузовые запчасти для
автомобилей Шведского
производства

SCANIA
VOLVO

МКАД 31-й км; Торговый комплекс АВТО-31; Павильон Б-1-8;

(095) 201-90-87, 505-16-43 e-mail: bakmtruck@mail.ru

Запчасти для грузовых иномарок
В НАЛИЧИИ И НА ЗАКАЗ

МКАД 86 км

ТЦ «ЖЕЛЕЗЯКА»

(095) 507-79-69

(095) 780-28-58

Тел./факс: 955-79-47

86km@bk.ru

МКАД 6 км

(095) 370-30-61

(095) 589-05-97



VOLVO SCANIA MB MAN DAF RENAULT
BPW ROR SAF FRUEHAUF TRAILOR

ШИНЫ

МКАД 51 км

новые и восстановленные

ЗАПЧАСТИ

для отечественных и
иностраных грузовиков

ТЕЛ.: (095) 448-01-58



«РИНГ ВЭЙ»

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

CONTITECH

В РОССИИ

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ и АКСЕССУАРЫ

ОПТОМ и в РОЗНИЦУ для грузовиков и автобусов

CONTITECH

MB, MAN, DAF, VOLVO, IVECO, SCANIA,

прицепов и полуприцепов,
осей ROR, SAF, BPW.

ГИБКАЯ СИСТЕМА

СКИДОК

АВТОЗАПЧАСТИ НА ЗАКАЗ

3-4 дня



23 км. МКАД

тел.: (095) 399-3881

тел./факс: 399-9257

399-3435

518-9456

31 км. МКАД

тел.: (095) 201-9089

107-9325

747-6155

многоканальный



www.ringway.ru



ВАЗИНТЕРСЕРВИС

Этапы большого пути!



ВИС-2345



ВИС-2346



ВИС-2347



ВИС-2348

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

1991 1997 1999 2002 2005

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

73

САМЫЙ БОЛЬШОЙ В МОСКВЕ

РАЗБОР

ЕВРОПЕЙСКИХ ГРУЗОВИКОВ

- ПРОДАЖА ГРУЗОВОЙ ТЕХНИКИ MAN, IVECO
- ВОССТАНОВЛЕНИЕ АВАРИЙНЫХ МАШИН
- РЕМОНТ КПП ZF, EATON, MB С ГАРАНТИЕЙ
- РЕМОНТ РЕДУКТОРОВ ЗАДНЕГО МОСТА MAN, MB, IVECO, DAF



ПОКУПАЕМ ГРУЗОВИКИ НА ЗАПЧАСТИ

Москва, ул. Енисейская, 39

Тел.: (095) 772-5951, 109-2819

749-81-49

WWW.EURO-STOCK.RU

ГРУЗОВИКИ



ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ

г. Москва, МКАД 23-й км.,
внешняя сторона,
ТК "Развилка", 2-й эт.
Отдел Продаж з/ч:

тел.: (095) 795-77-44

Сервисная Станция:
тел.: (095) 796-82-68

ШАРК
SHARK

ЛЮБЫЕ
ВИДЫ РАБОТ

Двухрядные пятиместные кабины на автомобили семейства ГАЗ



*ГАЗ-3308 бурильно-крановая машина с
двурядной пятиместной кабиной*

Все чаще и чаще на российских дорогах появляются грузовые автомобили Горьковского автозавода со сдвоенной кабиной. Это относительно новое конструкторское решение, предложенное рынку несколько лет назад, позволяет по-новому взглянуть на различные области использования среднетоннажных автомобилей.

В кабине грузовика заметно добавилось места. Задний ряд сидений, состоящий из трех кресел, позволяет свободно разместиться всем сидящим и дополнительно разместить ручную кладь. Водитель удобно располагается в кресле и имеет свободный доступ ко всем педалям и рычагам управления автомобилем.

Грузовые автомобили с двухрядной кабиной предназначены для перевозки пассажиров и грузов различного назначения. В салоне имеется пять посадочных мест,

включая водительское. На сегодняшний день в серийном производстве находятся две модификации двухрядных кабин: двух- и четырехдверная.

Изначально грузовые машины со сдвоенными пятиместными кабинами были предназначены для работы в условиях сурового бездорожья. В эксплуатации хорошо показали себя военные модификации автомобиля на базе ГАЗ-3308 с колесной формулой 4x4, в том числе Егерь-II, который особо оценили рыбаки и охотники. Конструкторы производственного предприятия «Чайка-Сервис» дополнительно предложили использовать в качестве базы шасси ГАЗ-3307, ГАЗ-3309 с бензиновым и дизельным двигателем соответственно.

Широкий простор для использования пятиместных двухрядных кабин дает удлинение шасси машины. Сразу открываются большие возможности для модификации модельно-

го ряда грузовых автомобилей. Обычно в стандартной комплектации предполагается установка бортовой платформы различной площади, в т.ч. с тентом, для городской и сельской местности, военных и гражданских нужд.

Особо следует отметить, что грузовые автомобили с двухрядными пятиместными кабинами успешно применяются как специальные машины для производства узкоспециализированных работ. Широкий спектр устанавливаемого оборудования, такого, как автогидроподъемники, буровые установки, крановые машины, очистные станции, позволяет решать любые технические вопросы. Несколько мест в кабине позволяет разместить всему штату обслуживающего персонала и по прибытии на место оперативно запустить установку и начать работу.

ГАЗ-3308 Садко - бортовая с двухрядной пятиместной кабиной



В стандартном варианте водителю и пассажирам предоставляется необходимый минимум комфорта в кабине: кожаменитель в обивке кресел, полужесткие, хотя и просторные сиденья. Все это ни на минуту не позволяет забыть о том, что мы находимся в грузовом автомобиле, предназначенном прежде всего для работы, а не отдыха.

Решением последней проблемы является комплекс мер по тюнингу, направленный на увеличение комфорта как для водителя, так и пассажиров. Все это позволяет бо-

ГАЗ-3309 автогидроподъемник телескопический со сдвоенной пятиместной кабиной



лее полно использовать все преимущества пятиместной двухрядной кабины при эксплуатации полноприводного грузового автомобиля в условиях сильного бездорожья и болотистой местности. Улучшенный тюнинг вариант предназначен для активного отдыха и развлечений, таких, как охота, рыбалка.

Грузовые автомобили семейства ГАЗ с пятиместной двухрядной кабиной относятся к технике специального назначения по большинству выполняемых ими функций и условий эксплуатации. И, как следствие, спрос на них не высок, но постоянен в течение всего года. Различные модификации данного автомобиля прочно заняли свою нишу рынка и являются востребованным продуктом среди заказчиков производственного предприятия «Чайка-Сервис».

ГАЗ-3307 бортовая с двухрядной пятиместной кабиной



Производственное предприятие

Чайка Сервис

КРЕДИТ И ЛИЗИНГ

ЭВАКУАТОРЫ
на любые а/м

Лебедки WARN (США)
Лебедки, в том числе для джипов, профессиональные и бытовые

ГИДРОМАНИПУЛЯТОРЫ
AMCO VEBA от 1 до 80 т*м на любые а/м
www.amcoveba.ru

Крановые тележки

ДВУХРЯДНЫЕ КАБИНЫ
Автогидроподъемники
Буровые установки
на а/м ГАЗ 3307/08/09

СПАЛЬНИКИ, ПОЛУПРИЦЕПЫ
ГАЗ 3307/09, ГАЗ 3302 "Газель", ГАЗ 3310 "Валдай", ГАЗ 33021 "Фермер" (встраиваемый) и другие а/м

8000-11000

МОБИЛЬНАЯ РЕКЛАМА

6000 5000

БАННЕРНАЯ РЕКЛАМА **ВАШЕ РЕКЛАМНОЕ МЕСТО**

ИЗОТЕРМИЧЕСКИЕ ФУРГОНЫ POZIS
Холодильники Sanden, Carrier, Thermo King

16 м³ 4300 23 м³ 5000

а/м ГАЗ С ДИЗЕЛЕМ TOYOTA, NISSAN
АВТОФУРГОНЫ

www.chaika-service.ru, info@chaika-service.ru

Нижний Новгород, тел./факс (8312) 75 17 26, 75 17 31
г. Краснодар, тел. (861) 236 82 01, тел./факс 236 62 45



ГРУЗОВЫЕ ШИНЫ ЗАПЧАСТИ

GOOD YEAR
KORMORAN FULDA

MICHELIN Sava

BRIDGESTONE Firestone

Восстановление грузовых шин

IVECO DAF
Mercedes-Benz SCANIA
VOLVO
RENAULT
SAF MAN



ЛОРРИ ЛАЙН
УБЕРЕННОСТЬ В НАДЕЖНОСТИ

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

SAMPA Официальный представитель фирмы "SAMPA" в России

e-mail: autosnab@alo.ru
opt@sampa.ru
(095) 741-3548, 943-9243

**MERCEDES VOLVO SCANIA
RENAULT IVECO MAN DAF
BPW SAF ROR FRIENHAUF
TRAILOR**

Детали ходовой части грузовиков, тягачей и полуприцепов европейского производства. **ТОЛЬКО ОПТ**

Свыше 1200 наименований на складе
Товар сертифицирован

Ремонт импортной грузовой и прицепной техники
Запчасти оптом и в розницу

СЕРВИС DAF, MAN, MB

Компьютерная диагностика
Регулировка схождения

ROR, SAF, BPW
Тел.: (095) 980-9128
995-1734
E-mail: adampolis.m@mtu-net.ru

АДАМПОЛИС+М
Joint stock company
Truck @ Trailer Service



ООО "РУСАРМ"

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ ДЛЯ ИМПОРТНЫХ АВТОБУСОВ И ГРУЗОВИКОВ

RUS ARM
SPARE PARTS PRODUCTS

К ДВИГАТЕЛЮ
ПО ХОДОВОЙ
ТРАНСМИССИИ
ОПТИКА

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

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

НОВЫЙ
MAN MB VOLVO SCANIA DAF IVECO RVI

ОПТОМ И В РОЗНИЦУ
ЗАПЧАСТИ
И ГРУЗОВЫМ А/М ПРИЦЕПАМ
ИМПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА



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

МАГАЗИН
BPW ROR SAF TRAILOR FRIENHAUF KASSBOHRER

ПНЕВМОРЕССОРЫ
Firestone

ТОРМОЗНЫЕ НАКЛАДКИ
PAGID FOMAR ROULONDS

ПНЕВМОАППАРАТУРА
WABCO

ФИЛЬТРЫ
ВОЗДУШНЫЕ, ТОПЛИВНЫЕ, МАСЛЯНЫЕ, ОСУШИТЕЛИ

BOSCH
РАСПЫЛИТЕЛИ, ПЛУНЖЕРНЫЕ ПАРЫ, ФОРСУНКИ
ЭЛЕКТРОМОТОРЫ, РЕМКОМПЛЕКТЫ, КЛАПАНА,

febi
АМОРТИЗАТОРЫ, ДИСКИ ТОРМОЗНЫЕ, ВТУЛКИ,
САЙЛЕНТБЛОКИ, КРЕСТОВИНЫ, ТЯГИ РУЛЕВЫЕ,
ПОДШИПНИКИ, ДАТЧИКИ, РЕМКОМПЛЕКТЫ,
ПРУЖИНЫ, ШКВОРНИ, САЛЬНИКИ, ТРЕЩЕТКИ

КЛЁПКА НАКЛАДОК



Для тягачей, п/прицепов автобусов
Расточка тормозных барабанов

тел.: (095) 772-06-06

76

ООО «ТЕХНОТРЕЙЛЕР»

Официальный дилер



Продажа новой и б/у
импортной прицепной техники
СЕРВИС

Email: office@technotrailer.ru

129366, г. Москва, ул. Ярославская, д. 17, оф. 77, гостиница «ГЛОБУС»
Тел.: (095) 130-54-01, Тел./факс: 799-96-23 (доб. 10-77)

**ТЕХНОГРУП
ЗАПЧАСТИ**

для грузовых автомобилей и автобусов
европейского производства

Mercedes-Benz, MAN, DAF, VOLVO, SCANIA, Iveco**31 км МКАД, ТК «АВТО-31», Б-1-6**

Тел.: (095) 201-90-68

101-7582, 724-3953

E-mail: teknogrup@teknogrup.ru

www.teknogrup.ru

Кто машине верный друг - приезжает в ТЕХНОГРУП!**ЗАПЧАСТИ**

для импортных
грузовых автомобилей
и автоприцепов
в наличии и на заказ

80 км. МКАД**Авторынок ТЭНЕК**

ВРЕМЯ РАБОТЫ 9.00-19.00

Тел./факс: (095) 484-1643

Тел.: 744-3941, 728-8100

780-7411, 107-6681

E-mail: fura_mos@pochta.ru

ВСЕ ДВИЖЕТСЯ КАК НАДО
BPW BERGISCHE ACHSEN



BPW BERGISCHE ACHSEN KG

специализируется на производстве осей,
подвесок и других комплектующих для всех
типов грузовой и прицепной техники.



BPW является общепризнанным Европейским
лидером в производстве осевых агрегатов для
прицепов и полуприцепов.

Для получения всей интересующей вас
информации, обратитесь к официальному
дистрибьютору BPW, в компанию
"Глобал Трак Сервис".

Официальный дистрибьютор BPW в России:

"Глобал Трак Сервис"
124460 г. Москва, Зеленоград
3-й Западный пр-д, д. 8, стр. 1
www.gt-service.ru
gts@gt-service.ru



Отдел продаж:
тел: (095) 739-62-02

77

По вопросам
размещения
рекламы
обращаться по
телефону:
(095) 749-45-50



www.viles.ru

Viles
Тенты, каркасы,
ворота, кузова
к грузовым автомобилям
и прицепной технике

Восстановление, реконструкция
прицепной техники после аварий

Увеличение объема, удлинение
рамы и кузова

Автополога, изделия из брезента
и ПВХ

Изготовление и размещение
рекламы на корпоративном
автотранспорте



Покупаем б/у аварийную
прицепную технику
импортного пр-ва

+7 (095) 746 3944

+7 (095) 784 3944

«СПЕЦАВТОСЕРВИС»

• РЕМОНТ ГРУЗОВИКОВ Mercedes-Benz LK 814
• ЗАПЧАСТИ: оригинальные, неоригинальные, Б/У



• КУЗОВНОЙ РЕМОНТ
• ПЕСКОСТРУЙКА
• ПОКРАСКА
ВСЕХ МОДЕЛЕЙ
ГРУЗОВИКОВ
• ПРОДАЖА
ПЛАСТИКОВЫХ
ДЕТАЛЕЙ КАБИН
Тел.: (095) 772-0606,
(095) 504-6418

VOLVO

РЕМОНТ ПРИЦЕПОВ, ВОССТАНОВЛЕНИЕ
ПРИЦЕПНЫХ БАЛОК, МОСТОВ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ
Тел.: (095) 772-0606



Цены на поддержанную технику

МАЗ



78

Сергей Кухарский

С 2003 г. мы постарались рассмотреть и насколько возможно, усреднить цены на технику как европейского, так и российского производства. Разумеется, не можем мы оставить без внимания еще одного крупнейшего «грузового» производителя, чьи производственные мощности расположены в братской Республике Беларусь, - Минский автомобильный завод (МАЗ).

МАЗ			
5	4	32	5
Класс по полной массе	Тип грузовика	Номер модели	Номер модификации

Сразу обратим внимание читателей на то, что на протяжении нынешнего обзора белорусский МАЗ мы в некоторых случаях будем сравнивать с российским КамАЗом, поскольку оба производителя предлагают на рынке близкие гаммы грузовиков, будь это среднетоннажники, полноразмерные грузовики или магистральные тягачи.

Как обычно, сначала напомним о расшифровке набора цифр, которыми кодируются модели автомобилей - отечественных и из ближнего зарубежья. Возьмем в качестве примера МАЗ-543205. Первая цифра индекса отечественных грузовых автомобилей обозначает класс автомобиля по полной массе. Грузовики МАЗ могут здесь обозначаться цифрами 4, 5, 6, а иногда и выше, которые кодируют полную массу грузовика соответственно 8-14, 14-20 или 20-40 т. Вторая цифра индекса указывает тип грузового автомобиля: 3 - бортовой; 4 - седельный тягач; 5 - самосвал. Затем двумя цифрами кодируется номер модели, а последние цифры обозначают номер модификации. Таким образом расшифровав индекс

МАЗ-543205, мы получаем следующую информацию об автомобиле: это седельный тягач полной массой 14-20 т, модель 32, модификация 05.

Далее приступим непосредственно к ценам грузовиков МАЗ в зависимости от их года выпуска. Здесь, как и в предыдущих обзорах, следует отметить, что приведенные в таблицах цены являются ориентировочными и не совсем точно отражают действительность, поскольку российские условия эксплуатации не позволяют подвести всю автотехнику вторичного рынка «под одну гребенку». Так, например, более старый (по году выпуска) грузовик может стоить гораздо дороже такого же, но более «свежего». Такая разница в цене может объясняться значительно меньшим пробегом первого или, скажем, лучшим общим состоянием более старой машины (к примеру, отсутствуют следы коррозии на кабине, кузове и т.п.). Отметим также, что важную роль играет и прежний владелец автомобиля, а точнее, его (фирмы или перевозчика-частника) отношение к своему автопарку (или к грузовику).

Если вы берете машину у «частника», а на белорусских грузовиках их, как и на КамАЗах, работает немало, то велика вероятность того, что при эксплуатации машины владелец за ней следил и вкладывал хоть какие-то средства в

ТО и ремонт, а то и вообще сам обслуживал, но такой автомобиль и стоять будет дороже. Если же грузовик принадлежит фирме, то здесь дело может обстоять несколько иначе - автомобиль может оказаться в не очень хорошем состоянии. Правда, это вовсе не говорит о том, что у фирм-перевозчиков нет нормальной подержанной техники - встречаются вполне «жизнеспособные» грузовики, но такие надо искать повнимательнее. Кроме того, не каждый перевозчик-частник исправно следит за своей машиной, поэтому тут снова «палка о двух концах». Как видите, отследить все нюансы в журнальной статье не реально.

Как вы помните, грузовики КамАЗ имеют одну особенность эксплуатации - возможность капитального ремонта или просто замены основных деталей и узлов (будь то кабина, рама, мост, двигатель или что-либо еще). Белорусские грузовики тоже имеют такую особенность, поэтому при поиске МАЗа в Интернете также можно встретить объявления примерно следующего содержания: «Продам тягач МАЗ-64229 1990 г.в., кабина 2001 г.в., двигатель 2002 г.в., цена договорная»... Правда, следует отметить, что по сравнению с КамАЗами у МАЗа таких объявлений все-таки поменьше.

Что дает такая особенность эксплуатации владельцу автомобиля (в нашем случае прежнему хозяину)? А дает следующее: заменив поочередно все узлы и агрегаты машины в течение 12-20 лет эксплуатации, владелец выводит на вторичный рынок грузовик, состояние которого можно примерно приравнять к 6-10-летнему. Но стоит он при этом будет не как 6-10-летний, а дешевле - примерно как грузовик, который эксплуатируется в течение лет 8-13. Такая вот арифметика...

Таким образом восстанавливают разные типы МАЗов (как седельные тягачи, так и бортовые грузовики и пр.). Точное изменение цены на такие автомобили установить очень сложно по трем причинам: 1) Так ремонтируются автомобили разных типов, марок и модификаций; 2) Различные узлы и агрегаты очень редко меняют все сразу - как правило, с разницей в несколько лет и не всегда в какой-то определенной последовательности; 3) Восстановление таких машин начинается примерно с 8 лет эксплуатации, а на продаже может оказаться аж 20-летняя машина (бывает и постарше), притом сменившая нескольких хозяев.

В таблице мы постарались как можно точнее усреднить цены на автотехнику МАЗ, которая относительно широко представлена на вторичном рынке. Из бортовых грузовиков это модели 5336 (усреднились цены на модели 53362,



53363 и 53366) и 5337; машин МАЗ-6303 представлено значительно меньше, чем моделей 5336 и 5337, поэтому эти цены являются еще более условными. Малотоннажников модели 4370 на вторичном рынке практически нет. Самые распространенные седельники - это: МАЗ-5432 (учитывались цены моделей 54323 и 54329 и их современных модификаций 543205 и 543208) и МАЗ-64229 (и один из его современных вариантов - модель 642208). Тягач МАЗ-5433 на вторичном рынке представлен слабо. Самые распространенных самосвалов два - МАЗ-5551 и МАЗ-5516. Есть на рынке еще самосвал МАЗ-5549. За него просят от \$2,5 до 5 тыс. (за машины 1987-1990 гг. выпуска).

Кроме того, вашему вниманию предложена таблица цен на совсем «древние» МАЗы, объявления о которых встречались при проведении обзора. Часто бывает, что год выпуска этой техники там не указывают, но цена присутствует почти во всех объявлениях. Что мы сочли наиболее интересным, вы можете посмотреть в таблице. Цены на МАЗ-500 усреднены, исходя их нескольких объявлений о продаже.

Годы выпуска рассматриваем, как и при обзоре камазовской техники, диапазонами (по 4 года). Как тогда говорилось, это объясняется тем, что грузовик постарше (по году выпуска) может стоить гораздо дороже более «свежего», например, из-за меньшего пробега (что встречается довольно часто), и поэтому усреднить цены становится сложнее. Кроме того, их разброс довольно широк. А разница в цене становится очевидной лишь между, допустим, 2 и 5 летними грузовиками, поэтому приходится рассматривать уменьшение цен на грузовики только после нескольких лет их реальной эксплуатации.

Ориентировочные цены* на грузовые автомобили МАЗ

Года выпуска	Бортовые		Тягачи		Самосвалы		
	5337	5336	5432	6422**	5551	5516	
1987-1991	5000	9000	10000	6000	9000	6000	н.д.
1992-1995	6000	11000	12000	10000	11000**	8000	н.д.
1996-1999	9000	12000	26000	15000	17000**	11000	15000
2000-2002	15000	16000	35000	25000	28000	20000	28000
новый	24000	28000	43000	30000	42000	23000	43000

* - Все цены указаны в долларах. ** - Мало данных; н.д. - нет данных

Ориентировочные цены МАЗ серии 500 и др.

Модель	Год вып.	Цена
МАЗ-500	до 1988	до \$4000
МАЗ-500	1989	\$6000
МАЗ-543 «Ураган»	не указан	620 000 руб.
МАЗ-504+п/п борт	не указан	\$6000 - все
МАЗ-537	(конверсия)	450 000 руб.
МАЗ-537	(кап. ремонт)	250 000 руб.



ЦЕНЫ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

Автомобиль	Кол. ф-ла	Полная масса, т	Двигатель, раб. объем, см ³	Мощн., л.с.	Цена, \$		% относит. № 4, 2005
					min	max	
ВИС-2345 бортовой	4x2	1,79	ВАЗ-2103, 1450	72	5700	7100	5,98
ВИС-2347 бортовой	4x2	1,65	ВАЗ-21083, 1500	71,5	6500	9100	4,82
ВИС-2348 бортовой	4x4	1,95	ВАЗ-21214-10, 1690	71,5	9000	9500	-
ГАЗ-2705 «Газель»							
3-мест., цельномет. фургон	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	8000	10600	0
7-мест., цельномет. фургон	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	9300	10200	4,63
ГАЗ-32213 «Газель» (микроавтобус)							
9-местный	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	8800	10600	-0,56
14-местный	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	10100	10900	1,9
16-местный	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	10100	10800	1,92
ГАЗ-2217 «Соболь» (микроавтобус)							
6-мест., цельномет.	4x2	2,8	ЗМЗ-4063, 2290	110	9400	11300	0
10-мест., цельномет.	4x2	2,8	ЗМЗ-4063, 2290	110	9300	11300	1,1
ГАЗ-2752 «Соболь» (фургон)							
3-местный	4x2	2,8	ЗМЗ-4063, 2290	110	8900	9900	0
7-местный	4x2	2,8	ЗМЗ-4063, 2290	110	9300	10600	2,5
ГАЗ-3302 «Газель»							
3302, борт, тент	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	8100	9000	4,56
330202 (длинная база)	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	8600	9700	2,72
33022-03 фург. промтов.	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	8500	9800	3,78
33022-03 фург. изотермич.	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	8700	9400	1,12
33023 «фермер»	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	7500	9100	1,12
ГАЗ-3310							
«Валдай»	4x2	7,4	ММЗ Д-245.7, 4250	150	14700	14700	-0,34
ЗИЛ-5301 «Бычок»							
Шасси	4x2	6,95	ММЗ-Д-245.12, 4750	108,8	10900	15600	6,12
Промтоварный фургон	4x2	6,95	ММЗ-Д-245.12, 4750	108,8	11800	17400	3,71
Изотермический фургон	4x2	6,95	ММЗ-Д-245.12, 4750	108,8	12100	17700	5,91
Борт, тент	4x2	6,95	ММЗ-Д-245.12, 4750	108,8	11500	16000	6,34
ЗИЛ (5-10 т)							
ЗИЛ-433362 шасси	4x2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	12700	14900	0,34
ЗИЛ-433362 промтов.	4x2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	12700	16500	2,88
ЗИЛ-433362 изотерма	4x2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	12600	16800	2,5
ЗИЛ-442160 сед. тягач	4x2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	12100	15600	0,32
ЗИЛ-432932 шасси	4x2	11,2	ММЗ-Д-245.9, 4750	136	13500	16200	0
ЗИЛ-432932 промтов.	4x2	11,2	ММЗ-Д-245.9, 4750	136	13800	16800	2,5
ЗИЛ-432932 изотерма	4x2	11,2	ММЗ-Д-245.9, 4750	136	14000	18400	2,57
ЗИЛ-433110 бортовой	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	12800	16400	0,31
ЗИЛ-433112 шасси	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	12100	15600	2,35
ЗИЛ-433112 промтов.	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	14000	17800	2,35
ЗИЛ-433112 изотерма	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	14400	18200	2,3
Самосвалы ЗИЛ							
ЗИЛ-45065 с/х	4x2	11,2	ЗИЛ-508.10, 5970	150	13600	19900	0,77
ЗИЛ-45085 строительный	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	13600	19900	0,77

Автомобиль	Кол. ф-ла	Полная масса, т	Двигатель, раб. объем, см ³	Мощн., л.с.	Цена, \$		% относит. № 4, 2005
					min	max	
КамАЗ							
КамАЗ-54115 сед. тягач	6x4	19,15	КамАЗ-740.13, 10857	260	25000	31100	-0,2
КамАЗ-6460 сед. тягач	6x4	26	КамАЗ-740.50, 11760	360	44100	47200	4,31
КамАЗ-44108 сед. тягач	6x6	19	КамАЗ-740.13, 10857	260	32000	36000	0
КамАЗ-43114 шасси	6x6	16,3	КамАЗ-7403.10, 10857	260	29900	34400	0,19
КамАЗ-53229 шасси	6x4	24	КамАЗ-740.11, 10857	240	30400	35200	4,29
КамАЗ-43114 бортовой	6x6	15,42	КамАЗ-7403.10, 10857	260	30700	36400	2,75
КамАЗ-43118 бортовой	6x6	20,56	КамАЗ-7403.10, 10857	260	33800	37300	2,24
КамАЗ-53215 бортовой	6x4	19,36	КамАЗ-740.13, 10857	260	31700	33500	3,69
Самосвалы КамАЗ							
КамАЗ-55102	6x4	15,63	КамАЗ-740.11, 10857	240	28700	35200	0
КамАЗ-55111	6x4	22,2	КамАЗ-740.11, 10857	240	29400	36000	0
КамАЗ-65115	6x4	24,8	КамАЗ-740.11, 10857	240	32900	41000	0,62
КамАЗ-6520	6x4	33,1	КамАЗ-740.51, 11760	320	46300	56600	3,49
КамАЗ-65111	6x6	24,5	КамАЗ-740.13, 10857	240	39100	45200	-0,24
КамАЗ-4308							
шасси	4x2	11,5	Cummins B5.9 180 CIV-0 (Euro-2)	154	22600	25700	1,61
борт, тент	4x2	11,5	Cummins B5.9 180 CIV-0 (Euro-2)	154	25800	27700	3,05
Седельные тягачи МАЗ							
МАЗ-543203	4x2	17,7	ЯМЗ-236БЕ, 11150	250	24500	26800	2,83
МАЗ-543205	4x2	18	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	33000	35200	1,46
МАЗ-543302	4x2	15,35	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	18500	21800	1,17
МАЗ-544008	4x2	18,75	ЯМЗ-7511, 17240	400	39700	41500	1,49
МАЗ-642208	6x4	26,5	ЯМЗ-7511, 17240	400	37200	45600	1,01
МАЗ-642505	6x6	23,55	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	49500	52100	0,31
Бортовые автомобили МАЗ							
МАЗ-437041	4x2	10,1	ММЗ-Д245.30Е2, 4750	136	19400	21200	2,07
МАЗ-533603	4x2	18	ЯМЗ-236БЕ, 11150	250	26500	30400	0,99
МАЗ-533702	4x2	28	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	22600	25000	1,22
МАЗ-630305	6x4	26,5	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	41600	44900	-0,72
Самосвалы МАЗ							
МАЗ-551603	6x4	33	ЯМЗ-236БЕ, 11150	250	38400	43500	-0,13
МАЗ-551605	6x4	33	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	40200	50100	1,1
МАЗ-555102	4x2	18	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	19600	26000	-0,64
Шасси МАЗ							
МАЗ-437041	4x2	10,1	ММЗ-Д245.30Е2, 4750	136	18000	19000	-
МАЗ-533702	4x2	28	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	22400	25000	-
МАЗ-630305	6x4	26,5	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	40500	43200	-
КрАЗ							
КрАЗ-6443 сед. тягач	6x6	27,96	ЯМЗ-238Д, 14866	330	37200	44600	0
КрАЗ-6446 сед. тягач	6x6	22,23	ЯМЗ-238Д, 14866	330	40200	43900	-0,24
КрАЗ-65032 самосвал	6x6	29,2	ЯМЗ-238Б5, 14866	300	45900	52900	-0,2
КрАЗ-65055 самосвал	6x4	28	ЯМЗ-238Б, 14866	288	40300	49300	-0,22
КрАЗ-6510 самосвал	6x4	26,38	ЯМЗ-238М2, 14866	240	32900	39100	-0,13
КрАЗ-6322 бортовой	6x6	22,93	ЯМЗ-238Д, 14866	330	41800	49400	-0,22
КрАЗ-65101 шасси	6x4	26	ЯМЗ-238М2, 14866	240	32200	37700	-0,13
Урал							
Урал-4320 бортовой	6x6	14,9	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	32200	36900	0
Урал-44202 сед. тягач	6x6	15,26	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	32500	36400	1,86
Урал-5557 самосвал	6x6	16,3	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	34100	40200	-2,14

При составлении таблицы курс валюты считался по курсу ЦБ на 04.10.2005 - 1\$=28,61 руб.

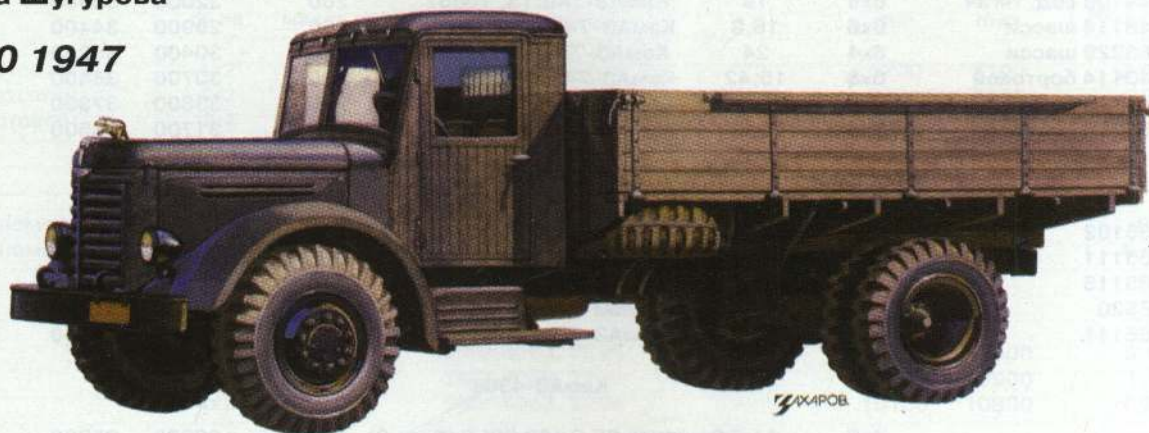
Сергей Кухарский



Невыдуманная история в рисунках Александра Захарова

Текст Льва Шугурова

МАЗ 200 1947



Тяжелый грузовик модели «200» спроектирован специалистами ярославского автомобильного завода (ныне ЯМЗ). Опытные образцы его собраны в декабре 1944 года, с августа 1947 года по январь 1950 года ЯАЗ-200, первый отечественный серийный грузовик с дизельным двигателем, выпускали в Ярославле, а затем с февраля 1951 года по декабрь 1965 года — на минском автомобильном заводе.

Конструктивно ЯАЗ-200 (МДЗ-200) интересен тем, что на нем впервые в нашем автомобилестроении применены пятиступенчатая коробка передач, нагнетатель в системе питания двигателя, тахометр, крепление передних рессор к раме через резиновые подушки.

Грузоподъемность — 7000 кг; число и рабочий объем цилиндров — 4 и 4650 см³; расположение клапанов — верхнее; степень сжатия — 17,0; мощность — 120 л.с. при 2000 об/мин; число передач — 5; подвеска колес — зависимая рессорная; шины — 12,00-20 дюймов; длина — 7620 мм; ширина — 2850 мм; высота — 2430 мм; база — 4520 мм; снаряженный вес — 6400 кг; скорость — 65 км/час; эксплуатационный расход топлива — 27,5 л/100 км.

МТБ 82Д 1947



Эта машина долгие годы служила основным городским троллейбусом в нашей стране. Сначала ее выпускал один из столичных машиностроительных заводов, а с 1951 года — завод имени Урицкого в г. Энгельсе, Особенности конструкции: лонжеронная рама, кузов с каркасом из алюминиевых профилей и приклепанной к нему обшивкой из дюралевых и стальных листов, червячная главная передача, тормоза с пневматическим приводом. По элементам кузова МТБ—82Д был унифицирован с автобусами ЗИС-154, ЗИС-155 и трамваем МТВ-82.

Годы выпуска — 1947-1961; число мест: общее — 65, для сидения — 40; колесная формула — 4x2; двигатель: тип — электрический переменного тока, мощность — 117 л.с./86 кВт при 1200 об/мин; главная передача — червячные шестерни; размер шин — 12,00-20 дюймов; длина — 10 365 мм; ширина — 2615 мм; высота (с опущенными токоприемниками) — 3450 мм; база — 6000 мм; колея колес: передних — 2000 мм, задних — 1910 мм; масса в снаряженном состоянии — 8800 кг; наибольшая скорость — 47 км/ч.

МОСКВИЧ 401-422 1947

На основе узлов и агрегатов базовой модели с кузовом «седан» МЗМА выпускал фургон для доставки почты и мелких партий грузов. У него был деревянно-металлический кузов с двухстворчатой задней дверью. Грузовое помещение — каркас из березовых брусьев с филенками из бакелизированной фанеры. Крыша обтягивалась деоматином. Сначала, с 1947 года, на фургоны устанавливали двигатель «400», а с 1954 года — «401». За десять лет МЗМА изготовил 11129 машин «Москвич 400-422» и «Москвич 401-422». Кроме того, за это же время завод выпустил 2562 шасси, на которые московский кузовной завод Министерства пищевой промышленности СССР монтировал фургоны (их отличающиеся параметры — в скобках) с металлической обшивкой на деревянном каркасе. Годы выпуска — 1947-1956; число мест — 2; грузоподъемность — 200 (150) кг; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 1074 см³, степень сжатия — 6,27, мощность — 28 л.с. при 4000 об/мин; число передач — 3; передаточное число главной передачи — 5,14; размер шин 5,00—16 дюймов; длина—3855 (3950) мм; ширина— 1400 (1375) мм; высота— 1545(1660) мм; база — 2340 мм; снаряженная масса — 860 (845) кг: скорость — 90 км/ч.

83

ЗИС 151 1948

Первый советский грузовой автомобиль серийного производства с тремя ведущими местами. Благодаря заднему буферу, расположенному на одной высоте с передним, ЗИС-151 мог преодолевать особо трудные участки бездорожья совместным действием с другим таким же автомобилем, работающим как толкач. Грузовая платформа — универсального типа с высокими решетчатыми бортами и откидными продольными скамьями. Помимо ЗИС-151 выпускалась снабженная лебедкой модификация ЗИС-151А. Ее отличающиеся параметры приведены в скобках. Годы выпуска — 1948-1958; колесная формула — 6х6; число мест в кабине — 3; грузоподъемность: на шоссе — 4500 кг, на грунте — 2500 кг; масса в снаряженном состоянии — 5580 (5880) кг; масса буксируемого прицепа — 3600 кг; двигатель: число цилиндров — 6, рабочий объем — 5555 см³, мощность — 92 л.с. при 2600 об/мин; число передач — 10 переднего хода и 2 заднего; размер шин — 8,25-20 дюймов; длина — 6930 (7245) мм; ширина — 2320 мм; высота (по кабине) — 2310 мм; база переднего и среднего мостов — 3665 мм, задней тележки — 1120 мм; дорожные просвет — 260 мм; скорость — 65 км/ч.

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





Валерий Васильев
Фото из архива автора

Первопроходец

Прошло ровно полвека с тех пор, как в нашей стране появился ЗИС-Э134 – первенец Специального конструкторского бюро, созданного по инициативе военных на столичном автозаводе летом 1954 г. Внедорожник, сконструированный специалистами нового коллектива всего за год, предвосхитил многие направления в развитии колесных полноприводных машин, воплощенные в жизнь в следующие годы.

Детище «холодной войны»

В развернувшуюся после второй мировой гонку вооружений были вовлечены многие отрасли экономики СССР. Не избежала этой участи и автомобильная промышленность. Не случайно свежееиспеченному СКБ, которое возглавил дважды лауреат Сталинской премии (обе были получены за разработку военной техники) В.А. Грачев, Министерство обороны поручило разработку среднего четырехосного полноприводного многоцелевого грузовика. Новой машине, получившей армейское обозначение АТК-6, вменялось в обязанность не только перевозить личный состав и военные грузы массой до 6 т, но и буксировать артиллерийские орудия различных систем.

При ближайшем рассмотрении задача оказалась, прямо скажем, не из легких. Ведь в соответствии с требованиями генералов, в условиях бездорожья колесный тягач не должен был ни в чем уступать гусеничной технике. Той самой, которая, между прочим, в середине пошлого века доминировала в классе наземных армейских транспортных средств.

Несмотря на трудности становления и ответственность заказа, проектная документация была готова уже к лету 1955 г., а к августу в экспериментальном цехе автозавода построили опытный образец, которому присвоили заводской индекс «ЗИС-Э134» или, как его еще называли, «макетный образец № 1». После обкатки и небольшой доработки в октябре начались испытания первенца СКБ.

Первый экзамен в условиях подмосковного осеннего бездорожья автомобиль сдал «на отлично». Километры, пройденные по самым тяжелым и опасным маршрутам, наглядно доказали неоспоримое превосходство машины над любой имевшейся тогда в Советском Союзе колесной техникой. Замыслы, которые удалось реализовать создателям вездехода, полностью оправдались.

Результаты испытаний всеми сотрудниками небольшого, состоявшего всего из двух десятков человек, коллектива СКБ были встречены с восторгом. Действительно, было чему порадоваться. Детище столичных автостроителей преодолевало затяжные подъемы крутизной до 37°, ус-

пешно штурмовало вертикальные стенки высотой 0,6 м. Вездеход не пугали ни траншеи, ни окопы шириной до 1,5 м, для него не являлись также препятствием броды глубиной свыше 1 м. Ко всему прочему, внедорожник уверенно двигался по косогорам с уклоном до 25° и заросшим илистым болотам глубиной до 0,7 м.

С оптимизмом воспринимались динамические и тяговые параметры машины. Сравнительно мощный двигатель разгонял тягач до 70 км/ч, а конструкция подвески позволяла двигаться по проселку со скоростью до 50 км/ч. По твердой дороге машина с тремя тоннами груза в кузове буксировала шеститонный прицеп, вес которого на бездорожье приходилось ограничивать пятью тоннами. Малые величины переднего и заднего свесов позволяли преодолевать различные профильные препятствия, такие, как пни, большие камни, поваленные деревья, и пр.

Водители по достоинству оценили надежность узлов и агрегатов, а также легкость управления внедорожником во время движения по различным грунтам и пересеченной местности.

Выбор концепции

Однако победа над бездорожьем досталась нелегко. Чтобы обойти своих гусеничных противников, «грачевцам» пришлось не только использовать опыт эксплуатации серийных полноприводных машин ЗИС-485, БТР-152 и серьезно проанализировать результаты испытаний экспериментальных внедорожников ЗИС-121В, ЗИС-126, ЗИС-128, но также найти собственные оригинальные технические решения. При этом перед специалистами СКБ стояло множество вопросов, ответы на которые еще только предстояло получить.

Совмещение в одной полноприводной машине довольно разнородных качеств предопределило неординарность, которая выгодно отличала ее от аналогов. Немало было и решений, ранее не встречавшихся в отечественной внедорожной колесной технике. Например, четыре ведущих моста, размещенные в 1500 мм один от другого, позволили не только оптимально распределить весовые нагрузки на колеса, но и значительно повысить проходимость при преодолении окопов, канав и сильнопересеченных участков местности.

Огромное значение приобретала конструкция движителей. Поэтому специально для ЗИС-Э134 в НИИШП разработали и изготовили новые восьмислойные шины размером 14.00-18 с наружным диаметром более 1200 мм. Их главные достоинства состояли в способности работать в широких границах внутреннего давления воздуха — от 3,5 кг/см² (0,3 МПа) до 0,2 кг/см² (0,02 МПа), а также высокой эластичности, допускавшей большую (до 35%) деформацию профиля. Надежное сцепление движителя с грунтами различного вида обеспечивал протектор с хорошо развитыми грунтозацепами, рисунок которого напоминал косую расчлененную елку.

Централизованная система регулирования давления воздуха в шинах была унифицирована с той, что стояла на трехосной амфибии ЗИС-485 (БАВ). Любопытно, что связь компрессора с шинами осуществлялась с помощью гибких шлангов и шарнирно-сочлененных металлических трубопроводов, концы которых при помощи переходников соединялись с вращающимися уплотнениями, расположенными с наружной стороны колес. Водители за характерную внешность называли их «пауками».

При минимальном давлении воздуха в шинах сила, с которой они воздействовали на опорную поверхность, была



Первенец СКБ В.А. Грачева ЗИС-Э134



Общие виды ЗИС-Э134





На выручку приходит снежный плуг



С ветерком по зимней трассе



Снежная целина – не помеха

практически равной той, которую имели гусеничные тягачи. А потому гусеничный движитель терял важнейшее преимущество перед колесным. Кроме того, солидный размер колес позволил довести дорожный просвет до 370 мм.

Силовая цепочка

Энергетические потребности ЗИС-Э134 обеспечивала рядная бензиновая «шестерка» ЗИС-120ВК. Ее рабочий объем составлял 5,55 л, а мощность за счет форсировки удалось повысить до 130 л.с. Кинематическая цепочка, передававшая усилие от двигателя к ведущим колесам, состояла из гидротрансформатора, коробки передач, раздаточной коробки, передней и задней коробок отбора мощности и ведущих мостов. Между собой эти агрегаты (кроме двигателя и гидротрансформатора) были связаны карданными валами. Использование гидротрансформатора, первоначально предназначавшегося для автобуса ЗИС-155, позволило при трогании с места в четыре раза увеличить крутящий момент двигателя и плавно производить разгон без прекращения подвода мощности при переключении передач.

Отсутствие жесткой связи между двигателем и трансмиссией, что достигалось все тем же гидротрансформатором, исключало остановку двигателя при больших перегрузках, гасило возникающие вибрации и заметно увеличивало долговечность узлов трансмиссии. Значительно облегчалась и работа водителя, поскольку передаточное число в большом диапазоне менялось бесступенчато, что уменьшало число переключений передач. Ну а встроенный в корпус гидротрансформатора реверс обеспечивал самовытаскивание автомобиля за счет раскачки при попеременном включении переднего и заднего хода.

По компоновочным соображениям пятиступенчатую коробку передач от грузовика ЗИС-150 сместили к задней стенке кабины. Раздаточная коробка с двумя понижающими передачами была такой же (за исключением управления), как и на ЗИС-151. На хорошей дороге оба передних моста водитель мог отключить. Вместе с тем, чтобы не допустить перегрузки в трансмиссии, низшую передачу в раздаточной коробке можно было включить только при включенных передних мостах.

Хитроумное решение удалось найти, дабы обеспечить передачу усилия от раздаточной коробки к ведущим мостам, которые в целях унификации были взяты от бронетранспортера БТР-152. Раздаточная коробка соединялась карданными валами лишь со вторым и четвертым ведущими мостами, к которым в качестве промежуточных кинематических звеньев пристыковывались коробки отбора мощности. А уже от них усилие, опять же карданными валами, передавалось к первому и третьему мостам. Для исключения пробуксовки ведущие мосты снабжались самоблокирующимися дифференциалами.

Агрегаты трансмиссии обеспечивали внушительное передаточное число и позволяли уверенно работать в чрезвычайно широком диапазоне тяговых и скоростных показателей. Ничего подобного не имела ни одна другая внедорожная машина.

Слагаемые совершенства

Основой несущей системы служила доработанная укороченная рама ЗИС-151, которая опиралась на неразрезные мосты через полуэллиптические рессоры, дополненные рычажными гидравлическими амортизаторами двухстороннего действия. Схема с равнорасположенными мостами заставила сделать управляемыми первые четыре колеса, в результате чего минимальный радиус поворота по колею внешнего колеса не превышал 10,5 м. Своеобразный подарок

сделали и водителю. Крутить баранку ему помогал гидросилитель, точно такой же, как на львовских вилочных автопогрузчиках. В то время, кстати, ни один отечественный полноприводный грузовик, разумеется кроме ЗИС-Э134, не мог похвастать наличием подобного устройства.

В стандартной кабине ЗИС-150 умещались только два человека, поскольку справа от водителя были расположены рычаги управления гидротрансформатором, коробкой передач, раздаточной коробкой и ручным тормозом. В кузове вездехода находились три тонны груза, которые он мог перевозить по любым дорогам и местностям. Полная масса автомобиля составила десять тонн.

С большим оптимизмом во время испытаний воспринималась эффективная работа системы регулирования давления воздуха в шинах. При сниженном до 0,5–0,3 кг/см² (0,05–0,03 МПа) внутреннем давлении подвижность ЗИЛ-Э134 на торфяном болоте или песке была выше, чем у армейских гусеничных артиллерийских тягачей, которые к тому же уступали новому колесному вездеходу и по среднетехническим скоростям движения по дорогам с твердым покрытием. Как это ни парадоксально, однако вездеход, в конструкции которого широко использовались серийные узлы, механизмы и системы, смог на равных состязаться с лучшими гусеничными транспортерами.

Зимний марафон

Впрочем, первые успехи еще не были поводом для полного торжества, ведь гусеничные машины имели наибольшее преимущество перед колесными на снегу. Соответственно, особое значение приобрели зимние испытания, которые начались в январе 1956 г. К этому времени специалисты НИИШПа подготовили усовершенствованные четырехслойные шины 14.00-18, изготовленные из натурального каучука и обладавшие высокой радиальной гибкостью, что позволяло еще больше снизить удельное давление на грунт.

Наиболее суровым препятствием для экспериментального автомобиля стали снежная целина и морозы. Тем не менее, снег глубиной 600–650 мм не смог остановить машину, трансмиссия которой работала на низших передачах, а давление воздуха в шинах поддерживалось в пределах 0,25–0,3 кг/см² (0,025–0,03 МПа). В этих условиях прошел проверку целый ряд специальных устройств, а кроме того, были опробованы эксплуатационные приемы, повышающие проходимость на снегу.

Выяснилось, что неразрезанные ведущие мосты нагребали большое количество снега перед автомобилем, серьезно затрудняя его движение. Избежать этой неприятности удалось за счет установки под ведущими мостами поддона с гладкой поверхностью. В свою очередь небольшой снежный плуг, смонтированный спереди, предотвращал нагребание снега перед внедорожником. Не подвели и новые четырехслойные шины, которые, в отличие от восьмислойных, даже в сорокаградусный мороз сохраняли радиальную эластичность. Отрадно было и то, что все механизмы и системы при низкой температуре работали нормально.

Ключевым моментом зимней кампании стали сравнительные испытания ЗИС-Э134 с лучшими представителями колесной и гусеничной техники. Соперниками творения СКБ оказались двухосные ГАЗ-69, ГАЗ-62, ГАЗ-63, МАЗ-502, трехосные ЗИС-151, ЗИС-157, БТР-152В, ЯАЗ-210Г (6x4) и ЯАЗ-214. Знамена гусеничных вездеходов защищали снегоболотоход ГАЗ-47, легкий артиллерийский тягач АЛТ, его собрат средней категории АТС, тяжелый тягач АТТ и полубронированный АТП. Программа предусматривала бескомпромиссную проверку всех эксплуатационных ка-



Преодоление рва





Испытания зимой

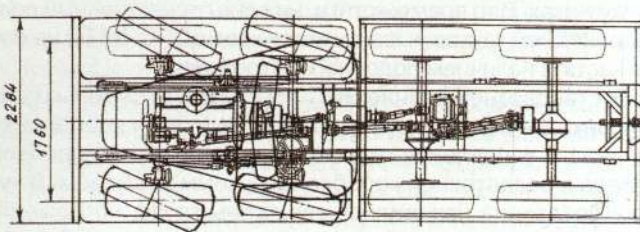


По снегу глубиной 900 мм



Проверка бездорожьем

Компоновочная схема, вид сверху



ществ. Глубина снежного покрова, который необходимо было преодолеть с прицепом массой 3,6 тонны и без него, колебалась от 400 до 1300 мм. У снежного вала высотой 2,5 м угол подъема составлял 30°, а спуска – почти 40°.

В тяжелейшей борьбе с грозными конкурентами ЗИС-Э134 не подвел своих создателей. Он не только оставил позади все без исключения колесные машины, но и сумел посрамить гусеничные вездеходы. Такого отечественная практика еще не знала. Радовало и то, что на тяжелом зимнем проселке расход топлива у «стотридцатьчетверки» был на 20% меньше, чем у сопоставимого с ним по большинству параметров гусеничного АТП. В общем, колесо брало реванш у гусеничного движителя. Во многом это стало возможным благодаря тому, что «грачевскому» СКБ по совокупности заложенных технических идей удалось опередить других отечественных разработчиков в создании четырехосного вездехода, обладавшего незаурядными тактико-техническими характеристиками.

Как это ни грустно, но все же ЗИС-Э134 не было суждено стать серийным изделием, поскольку военное ведомство изменило технические условия. Согласно новым требованиям грузоподъемность тягача должна была составлять не менее восьми тонн, а вес буксируемой системы вырос вдвое. Простой модернизацией макетного образца добиться такого было невозможно. Пришлось начинать все сначала. Но усилия не пропали даром. Ценнейший опыт, накопленный в ходе проектирования, постройки и испытания ЗИС-Э134, получил свое развитие в последующих машинах, рожденных в СКБ, многие из которых вошли в золотой фонд отечественной автомобильной науки и техники.

Технические данные автомобиля ЗИС-Э134

Колесная формула	8x8
Число мест в кабине	2
Грузоподъемность, кг	3000
Масса буксируемого прицепа, кг:	
по грунтовым дорогам	5000
по шоссе	6000
Масса снаряженного автомобиля, кг	7000
Полная масса, кг	10000
Дорожный просвет, мм	370
Радиус поворота по колею переднего внешнего колеса, м	10,5
Тип двигателя	ЗИС-120ВК
Рабочий объем, л	5,55
Мощность, л.с., при 3000 мин ⁻¹	130
Максимальный крутящий момент, Н·м при 1500 мин ⁻¹	367,5
Коэффициент трансформации гидротрансформатора	4
Максимальная скорость, км/ч	65

Дорожные самолеты и Freightliner

С точки зрения российского водителя, американский грузовик – это что-то! Посудите сами: немыслимо большой ресурс в сочетании с капотной компоновкой и двенадцативольтовым электрооборудованием! Да еще и кабина из алюминия! Справедливости ради надо сказать, что не все «американцы» ее имеют, но она у них – обычное явление. А вот среди европейских грузовиков подобного днем с огнем не найдешь, по крайней мере, на конвейере. Между тем именно алюминиевым кабинам обязан жизнью и статусом крупнейший североамериканский производитель грузовиков.

В конце тридцатых Леланд Джеймс, президент объединенной компании Freightways (можно перевести как «грузовые линии»), основанной в городе Портленде штата Орегон, искал легкий и более надежный грузовик, который мог бы перевозить больше полезного груза и принести больше дохода, чем те, что уже имелись в парке транспортной фирмы. Его идея изготовления компонентов автомобилей из легкого алюминия вместо привычной стали у изготовителей грузовиков вызвала неприятие и скептицизм. В то время этот металл не имел широкого применения в машиностроении, и Джеймс решил нанять группу инженеров для того, чтобы изготавливать грузовики из алюминия самостоятельно.

Грузовики Джеймса с кабиной над двигателем оказались не только легче, но и долговечнее, и практичнее других. Они быстро завоевали популярность среди водителей компании, и в 1940 г. Джеймс помогает объединенной компании Freightways наладить их производство в Солт-Лейк-Сити. В 1942 г. это производство получило название Freightliner (смысл этого слова можно передать конструкцией «фрайт-лайнера», а в переводе оно означает товарный поезд-экспресс) Corporation, и таким образом родилась фирма, которой предстояло стать ведущим изготовителем тяжелых транспортных средств в Северной Америке.

С началом Второй мировой войны из-за нехватки алюминия и трудовых ресурсов производство преобразовали для военных нужд – наладили выпуск деталей самолетов и кораблей.

После войны Freightliner Corporation возобновила изготовление грузовиков, открыв в 1947 г. производство все в том же Портленде, Штат Орегон. Послевоенная экономика бурно развивалась, и в пятидесятом компания Hyster из Портленда стала первым частным транспортником, заказавшим грузовики Freightliner. Слава нового «Western truck» распространилась быстро, и очень скоро

Freightliner начала строить грузовики и для других перевозчиков. Компания стала известна своими грузовиками, сделанными по спецификации клиентов. Ее объемы производства выросли с 116 автомобилей в 1950 г. до 931 грузовика в шестидесятом и 6 206 машин в 1970 г.

Через еще одно десятилетие – в 1981-м, всемирно известный производитель коммерческих транспортных средств Daimler-Benz AG купил Freightliner у Consolidated Freightways. В следующее десятилетие продажи грузовиков более чем удвоились. Доступ к обширным технологическим ресурсам старейшего автостроителя планеты помог Freightliner в 1992 г.

подняться на вершину североамериканского рынка тяжелых грузовиков.

Пакет «мерседесовских» приобретений в Северной Америке постоянно пополнялся. В 1995 г. было куплено отделение по производству шасси корпорации Oshkosh, дополнившее Freightliner Custom Chassis

Corporation. В том же году Freightliner приобрела изготовителя пожарных и санитарных автомобилей American LaFrance. В 1997-м куплено отделение тяжелых грузовиков Ford Motor Company, и вскоре после этого началось производство коммерческих автомобилей под маркой Sterling. Продолжая свои приобретения, уже в 1998 г., как член недавно возникшей корпорации DaimlerChrysler Freightliner приобрел производителя школьных автобусов Thomas Built Buses. Дальнейший рост производства и диверсификация продол-

жа -



лись покупкой компании Western Star Trucks в 2000-м и North American Unimog в 2003 г.

Сегодня Freightliner LLC – ведущий частный производитель коммерческих транспортных средств в Северной Америке. В его портфеле различные марки промышленных и коммерческих автомобилей. После присоединения Detroit Diesel Corporation, Freightliner LLC также выходит в лидеры по производству тяжелых и средних дизелей. В общем, все замечательно. Вот только алюминиевая кабина перестала быть «визитной карточкой» Freightliner, перейдя в категорию «национального достояния». Но скажете ли вы, что это плохо?

Андрей Карасев





Александр Новиков

АВТОТРАНСПОРТ РККА

Заканчивая разговор об автомобилях второй мировой войны, мы расскажем о тех машинах, которые приняли на себя первый удар и вывезли отступающие части Красной Армии в 1941 году. Это знаменитые «полуторки» и трехтонки.



Тысячи раненых перевезли за годы войны санитарные ГАЗ-55 (фото с разрешения Е.И. Прочко)

Читая сегодня материалы XVIII съезда ВКП(б), невозможно избавиться от ощущения «ложного пафоса» в оценке состояния Красной Армии, данной наркомом обороны Клементом Ворошиловым:

1. С 1934 по 1939 годы Красная Армия по численности возросла на 103%;
2. Число стрелковых дивизий увеличилось в десять раз;
3. Конница возросла на 52%;
4. Автобронетанковые войска: людской состав возрос на 152%, увеличение «танковых организмов» – на 180%, автомашин на 200%;
5. Рост моторизации – 260%.

Однако в западных генштабах Красную Армию видели иначе. Вот, к примеру, суждение британского комитета начальников штабов от 18 марта 1939 года: «С военной точки зрения СССР в настоящее время является неизвестной величиной».

Так оно и было, несмотря на то, что к началу Великой Отечественной войны объем валовой продукции всей промышленности СССР превзошел уровень 1928 г. в семь раз,

а тяжелой промышленности в 11 раз. Советская автомобильная промышленность развивалась не изолированно от других отраслей народного хозяйства. Видные советские военачальники маршалы М.Н. Тухачевский, А.И. Егоров и другие в предвоенное время отмечали важную роль автомобиля в современной войне и внимательно следили за созданием новой автомобильной техники, но большинство из них было репрессировано, и это самым отрицательным образом сказалось на снабжении армии автомобилями. Но все же в предвоенные годы автомобильная промышленность наращивала производственные мощности, поставляя автомобильную технику для армии во все возрастающих объемах. В последнем предвоенном 1940 г. было выпущено 135 958 грузовиков, 5511 легковых автомобилей и 3921 автобус.

К началу войны в СССР действовали четыре автозавода: два в Москве, один в Горьком и один в Ярославле. Московский автозавод имени Сталина на основе своего базового трехтонного грузовика ЗИС-5 выпускал трехосный ЗИС-6, газобаллонный ЗИС-30, газогенераторный ЗИС-21. Был подготовлен к производству ГАЗа была ставшая легендарной «полупорка», на базе которой изготавливались: трехосный ГАЗ-ААА, полугусеничный ГАЗ-60, газогенераторный ГАЗ-42, легкий самосвал с ручной разгрузкой ГАЗ-410. Один из старейших автозаводов страны – Ярославский, строил перед войной грузовики ЯГ-6 грузоподъемностью 5 т и самосвал ЯС-3. При этом основными грузовыми автомобилями, сыгравшими главную роль в военных автоперевозках, стали ЗИС-5 и ГАЗ-МММ. В третьей пятилетке предполагалось построить новые заводы по выпуску автомобилей и довести суммарный объем их производства в 1942 г. до 400 тыс. штук.

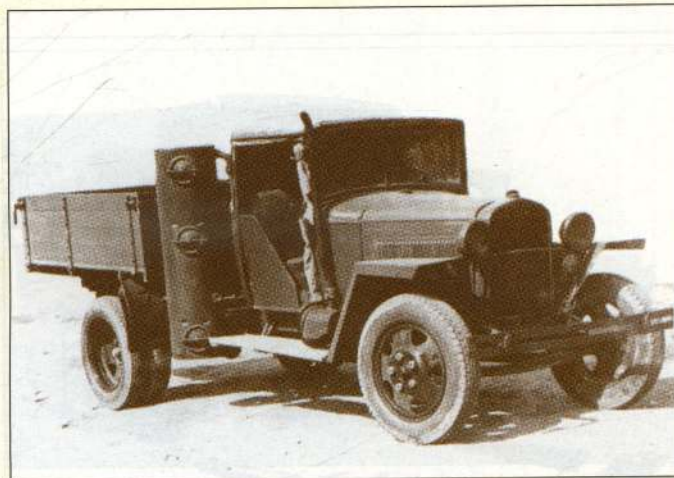
Перед нападением на Советский Союз гитлеровская Германия превосходила его по выпуску всех видов оборонной продукции, а кроме того, имела большие запасы стратегического сырья. Германская автопромышленность, будучи усилена производственными мощностями оккупированных стран, была способна выпускать 600 тыс. автомобилей. Перед началом войны Германия производила большое количество военных автомобилей различных типов. В 1942 г. на немецких заводах было построено 78,2 тыс. грузовиков и 20,7 тыс. артиллерийских тягачей.

Начавшаяся война сразу потребовала от советской автопромышленности полного напряжения сил для удовлетворения военных нужд. С первых же ее дней начались перестройка автопрома и подчинение его ассортимента нуждам фронта и тыла. Было продолжено изготовление базовых грузовиков, но с изменениями, учитывающими требования военного времени. Из их конструкции были удалены все необязательные и декоративные элементы, чем упрощалась технология, достигалась экономия металла, удешевлялось производство.

Компоновка в целом для базовых грузовиков ЗИС-5 и ГАЗ-АА осталась прежней, изменения коснулись в основном кабины водителя и передних крыльев. Кабина, до того или металлическая, или облицованная стальным листом, стала каркасной, обшитой фанерой. На ЗИС-5 это позволило сэкономить на каждом грузовике до 124 кг металла. Подножки начали изготавливать из досок. Изменилась форма передних крыльев: взамен округлых устанавливали упрощенные, изготовленные на гибочной машине. Для их производства не требовалось дорогостоящих штампов, а при необходимости такое крыло легко делал и неквалифицированный жестянщик. Тормозные механизмы стали устанавливать только на задние колеса, а регулировка тормозов стала возможна без специального га-



ГАЗ-ММ военного времени: с деревянными дверями, одной фарой и гнутыми крыльями



Военный газогенераторный ГАЗ-42 с тканевой шторкой вместо двери (фото с разрешения Е.И. Прочко)



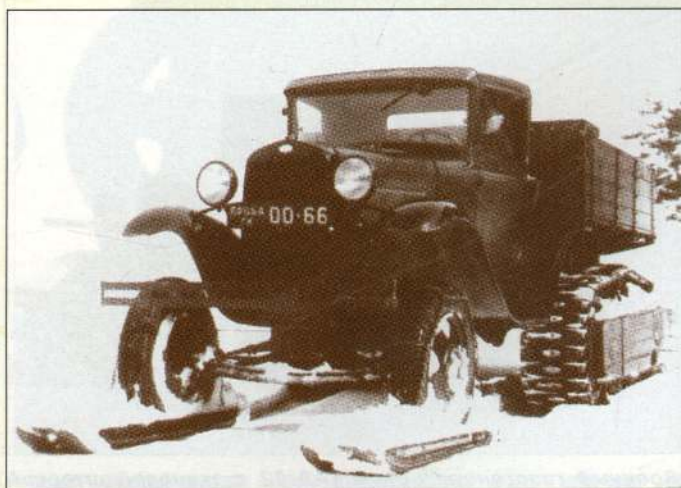
Передвижная электростанция на шасси ГАЗ-ММ (фото с разрешения Е.И. Прочко)

На заставке: ГАЗ-ММ, выпуска 1941 г. любовно восстановленный реставрационной мастерской из подмосковного Королева

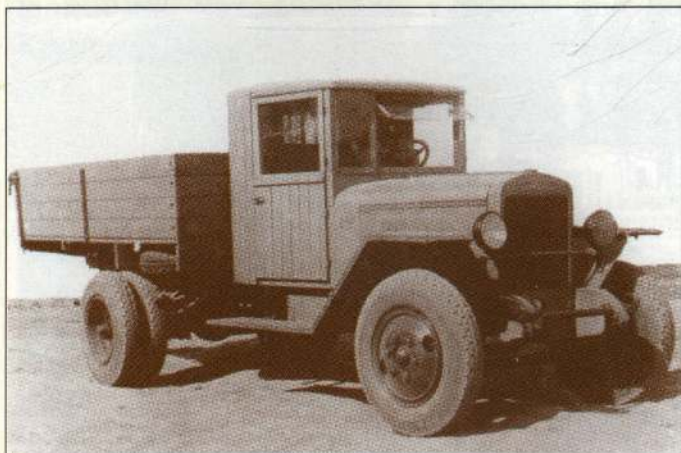




«Летучка» на шасси упрощенного военного ГАЗ-ААА (фото с разрешения Е.И. Прочко)



Полугусеничные ГАЗ-60 оказались очень тихоходными из-за маломощного двигателя, кроме того, зимой гусеницы забивались снегом и льдом (фото с разрешения Е.И. Прочко)



Военный ЗИС-5 с полностью деревянной кабиной и гнутыми крыльями (фото с разрешения Е.И. Прочко)

ражного оборудования и выполнялась любым водителем без квалифицированного механика. Отказались от хромированных декоративных деталей – бампера, заводской эмблемы. В системе головного света осталась только одна фара. Грузовые платформы получили лишь один откидной борт – задний. Зато мощность двигателя ЗИС-5 благодаря алюминиевым поршням повысилась до 76 л.с. при 2400 об/мин. Модернизированный грузовик получил индекс ЗИС-5В (военный).

Наиболее серьезной проблемой для советского автостроения стало улучшение проходимости автомобилей. Во время войны значительно возрос выпуск трехосных и полугусеничных моделей, а также машин со всеми ведущими колесами. Одновременно конструкторы начали работать над машинами, пригодными для тяжелых условий фронта и прифронтовой полосы. НАТИ помог автозаводам в кратчайшее время запустить в производство разработанные им газогенераторные установки.

С первых дней войны автозаводы начали осваивать и наращивать выпуск и других видов оборонной продукции: автоматического оружия, минометов, авиамогоров, легких танков, боеприпасов, различных видов снаряжения. Враг понимал значение автомобильных заводов, и 23 июля 1941 г. немецкая авиация бомбила ЗИС, а 4 ноября был совершен воздушный налет на Горьковский автозавод. Несмотря на это, коллективы заводов выполнил поставленную перед ними ГКО задачу – не прекращая выпуска грузовиков, перешли на изготовление машин специального назначения, а также вооружения и боеприпасов.

Еще в годы первых пятилеток на ГАЗе были проведены обширные поисковые работы по выбору наиболее выгодных схем автомобиля повышенной проходимости, испытаны трехосные грузовики ГАЗ-НАТИ-30 с колесной формулой 6x4 и ГАЗ-33 с колесной формулой 6x6, а также двухосные грузовые ГАЗ-62 (4x4) и полугусеничный ГАЗ-60. Эти разработки позволили приступить к серийному выпуску машин повышенной проходимости ГАЗ-60, ГАЗ-ААА, штабного автобуса ГАЗ-05-193 и трехосных шасси для броневиков БА-10, нашедших широчайшее применение на дорогах войны.

В канун войны Ярославский завод переживал реконструкцию. К 1942 г. намечалось завершить строительство новых корпусов и довести выпуск до 10 000 тяжелых грузовых автомобилей в год. Все они должны были комплектоваться дизелями, и это позволило срочно перестроиться на выпуск столь необходимых армии артиллерийских гусеничных тягачей Я-12 и Я-14.

В 1942 г. на Московском автозаводе имени Сталина возобновились работы над вездеходами, для которых из НАМИ на завод была переведена группа конструкторов, работавшая ранее над подобными автомобилями, в результате был модернизирован полугусеничный автомобиль ЗИС-42, получивший индекс ЗИС-42М. А в последнем квартале 1942 г. на ЗИСе началась сборка ленд-лизовских машин.

Автомобиль, обладая большой подвижностью, свободой в выборе трассы, высокой средней скоростью на бездорожье, пригодностью к маскировке от нападения с воздуха, в период военных действий стал важнейшим транспортным средством. Если к началу войны автомобильный парк СССР составлял 1 млн. 100 тыс. автомобилей, из которых 700 тыс. были грузовыми, в частях РККА насчитывалось около 250 тыс. машин. Кроме того, в войсках имелось еще 40 тыс. тракторов. Значительное количество автомобилей для нужд фронта было мобилизовано из народного хозяйства. По мере развертывания боевых операций, а так же вследствие разрушения огромного количества железнодорожных путей потребность в войсковом транспорте значительно возросла. Но несмотря на значительные



Усовершенствованный полугусеничный ЗИС-42М образца 1942 г. (фото с разрешения Е.И. Прочко)

потери, к концу войны автомобильный парк Красной Армии увеличился почти в 2,5 раза.

Имеется множество факторов, свидетельствующих о высокой надежности и долговечности советских автомобилей, бережном, любовном отношении к ним военных водителей. Так, мл. сержант В. Протопопов получил автомобиль ЗИС-5 в августе 1940 г., и к началу войны его машина прошла 45 000 км. По фронтовым дорогам он проехал еще 200 000 км. Таким образом, грузовик прошел 250 000 км без капитального ремонта. Водитель Межевой, получив в 1939 г. ГАЗ-ММ, участвовал на нем в Советско-финской кампании, а затем еще четыре года колесил фронтовую грязь. За время войны его автомобиль ремонтировался всего два раза. Водитель Нестеров на своем ЗИС-5 прошел 300 000 км без капремонта от своего родного колхоза до Вислы.

Шофера, работавшие на знаменитой «Дороге жизни», дают еще более высокую оценку машинам, на которых перевозились грузы для блокадного Ленинграда, когда простреленные и полностью изношенные, они продолжали работать. Силами и средствами различных ремонтных подразделений и частей автомобиля ремонтировались непосредственно в действующей армии, благодаря чему возвращалось в строй более 90% поврежденных машин.

В годы войны на автомобилях монтировались специальные установки: зенитные, прожекторные, аэростатные. Грузовики использовали для буксировки артиллерийских систем и орудий. Одной из ярких страниц, вписанных в историю Великой Отечественной, стали подвиги воинов частей реактивной артиллерии, батальонов реактивных установок, любовно прозванных в народе «катюшами». Первоначально «Гвардейские минометы» монтировались не на шасси «Студебекеров» или «Джи-Эм-Си», а на двухосные ЗИС-5 и трехосные ЗИС-6. А уж когда это новое оружие впервые применили 14 июля 1941 г. под Оршей (батарея капитана И.А. Флерова произвела обстрел железнодорожной станции, оккупированной гитлеровцами), о лэнд-лизе еще и не слышали. Реактивные установки, смонтированные на автомобилях, использовались во всех крупнейших операциях войны.

И хотя в процентном отношении и по своим техническим характеристикам советские автомобили уступали американским, немецким и английским военным грузовикам, они внесли свою лепту в обеспечение Красной Армии транспортом, особенно в первые, самые трудные и жестокие дни войны. Да и по ходимости в военно-полевых условиях, и по наработке на отказ они заметно (в разы!) превосходили лэнд-лизовские машины.



Самый распространенный топливозаправщик ВЗ-43 использовался для заправки танков (фото с разрешения Е.И. Прочко)



Походные мастерские АПРИН на шасси ЗИС-5 начали выпускаться с конца 1941 г. (фото с разрешения Е.И. Прочко)



Один из ранних образцов гвардейского миномета БМ-13 на шасси ЗИС-6 стал экспонатом С.-Петербургского музея артиллерии и инженерных войск (фото автора)



Запчасти на Американские грузовики

«АВТО-31»



МКАД 31 км



ТЫ НЕ ЗАБЫЛ ПРО ЗАПЧАСТИ? ТОЛЬКО У НАС! 722-22-71

94

РАДИОСТАНЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫЕ, НОСИМЫЕ

тел: (095) 722-22-71

МКАД 31 км, Т/Ц АВТО 31



ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ!

Подписка на журнал за первое полугодие 2006 г. будет осуществляться через редакцию (стоимость одного номера 80 руб.), со второго полугодия возобновится подписка через почтовый каталог «Роспечать», индекс: 81170.

Вы можете приобрести ранее вышедшие номера журнала «Автотрак», а также подписаться на №6 2005 г. Доставка осуществляется по почте. Цена одного номера - 77 руб., включая стоимость доставки по России.

Чтобы приобрести журнал необходимо:

Для юридических лиц:

-заполнить заявку и отправить ее вместе с реквизитами по факсу: (095) 414-89-83 или по почте: 119633 Москва, а/я 117. Журнал «Автотрак».

Для частных лиц:

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

Кассир	ООО "Автотрак Пресс"		
	Московская область, г. Химки, ул. Репина, 36 Р/сч 40702810500442001280 ОАО «УРАЛСИБ» г. Москва наименование банка К/сч 30101810100000000787 БИК 044525787		
ИНН/КПП 5047064513/504701001			
Фамилия, и., о., адрес плательщика			
Вид платежа	Дата	Сумма	
журнал «Автотрак» № ___ в кол-ве ___ экз.			
Плательщик			
Квитанция Кассир	ООО "Автотрак Пресс"		
	Московская область, г. Химки, ул. Репина, 36 Р/сч 40702810500442001280 ОАО «УРАЛСИБ» г. Москва наименование банка К/сч 30101810100000000787 БИК 044525787		
ИНН/КПП 5047064513/504701001			
Фамилия, и., о., адрес плательщика			
Вид платежа	Дата	Сумма	
журнал «Автотрак» № ___ в кол-ве ___ экз.			
Плательщик			

95

ЗАЯВКА

Ф.И.О.(название организации)

Адрес доставки: индекс область

город улица

дом корпус квартира

Контактный телефон E-mail

№6,2005 №5,2005 №4,2005 №3,2005 №2,2005 №1,2005

№6,2004 №5,2004 №4,2004 №3,2004 №1,2004

№5,2002 №4,2002 №3,2002 №2,2002 №6,2001

в количестве экземпляров каждого номера

Подписка на 2006 г. №1 №2 №3 №4 №5 №6

АВТОТРАК

Сын собирается на свидание:

- Пап! Дай денег на презервативы.
- Не дам. Я внуков хочу.

Встречаются два друга:

- Однажды я перепутал жену с грабителем. Как она сопротивлялась, как кричала, когда я выбрасывал ее из окна!

- Да это еще что! Я как-то перепутал грабителя с женой, так вот он сопротивлялся, вот он кричал!

Скачут Мэри(М) и Гэрри (Г) по пустыне.

М к Г: какой у тебя большой пистолет

Г к М: у нас в Техасе все большое

М к Г: какая у тебя большая шляпа

Г к М: у нас в Техасе все большое

Приезжают в провинциальный гордишко, останавливаются в мотеле... На следующее утро:

М к Г: ты же говорил, что у вас в Техасе все большое?

Г к М: ну я же не знал, что ты тоже из Техаса...

Ползет Новый Русский кот по водосточной трубе. Вдруг труба начинает отваливаться. Кот:

- Не поэээл!!!!!!

Выходит девушка замуж за религиозного еврея. Накануне свадьбы встречается она с раввином. Он ей говорит:

- Еврейская религия очень своеобразна. Мужчина и женщина все делают раздельно. Синагогу посещают отдельно, даже танцевать вместе нельзя.

Она (опустив глаза):

- А сексом заниматься можно?

- Можно.

- А оральным?

- Можно.

- А на боку?



АНЕКДОТЫ

- Можно.
- А сидя?
- Можно.
- А стоя?
- Нельзя.
- Почему???
- Может в танец перейти.

И почему это 12 апреля пьяные космонавты не бьют палатки и некупаются в фонтане в парке Горького?! А также не пристают к испуганным прохожим с вопросом «Ты, б...я, на какой орбите летал?»

- Брак по расчету – это как?
- Строим всех в одну шеренгу: «На первый-второй рассчитайсь!»
- Первый!
- Второй!
- Все! Первые женятся на вторых.

Два чувака пошли на медведя, подходят к берлоге, начинают кричать кидать в нее палки. Ну, медведь вылезает и айда за ними, один на дерево, другой из кустов стрелять... Бах!!! попал в яйцо медведю, тот взревел но лезет дальше... Бах!!! в другое яйцо, мишка не останавливается... Первый с дерева кричит:
- В голову бей, в голову!!!! По глазам вижу, что не е..ть меня он лезет!

Порядочный мужчина, если не обещал даме жениться – значит, и не женится.

... Нет, точно вам говорю: бабы мужиков со свету сживут. Вот ящеры вымерли, а ящерицы...

- Ты Дашу уломал?
- Уломал. Два-три перелома, и она дала.

Едет Илья Муромец на коне, видит – сидит Калев на камушке и заливается горячими слезами. Слез Илья Муромец с коня, подходит к Калеву и спрашивает:

- Что ты, Калев, плачешь?
- Как се мнеэ неэ плакать, лосядь проклятый совсем неэ хочет идти. Илья Муромец осмотрел лошадей и говорит:
- Калев, так ты ее подкуй!
- Я усе ее и под куй, и под яйца, но все равно не итет проклятый скотинна!

Две соседки говорят о детях:

- Слушай, Зина, твой вымахал-то как! Небось, Данон... от Растишки?
- Не-е-е! Дебил... От Гришки

Пришел мужик(М) на работу с фингалом. Друзья (Д) его спрашивают:

Д: Откуда синяк?

М: Да жену(Ж) на «ты»

назвал

Д: Как так?

М: Лежим мы с ней в постели, она мне и говорит: «Дорогой, что-то давно мы не занимались сексом», а я в ответ: «Не мы, а ты!»

Есть у меня привычка все делать обстоятельно. Вот и в туалет я хожу также. А так как занятие это, мягко говоря, не увлекательное (хотя для кого как) развлекаю себя, играя на мобильном в «быки и коровы». Вот как-то пошел в туалет и забыл телефон. Просидев пять минут, понял, что ничего не получается. Но это фигня! Давеча стоял в очереди, решил отвлечься игрушкой и чуть не обос\$#%ся. А вы говорите «собачка Павлова»!

Собирается купец ехать за товарами в дальние страны. Собирает трех своих дочерей, и спрашивает, какие подарки им привезти.

Старшая дочь: Привези ты мне, батюшка, зеркальце серебряное с драгоценными камнями, чтобы я смотрелась в него, и была самая красивая!

- Конечно, доченька моя старшая!

Средняя дочь: Привези ты мне, батюшка, платье парчевое, с золотой нитью и венецианскими кружевами, чтобы я в нем пошла на бал, и была самая красивая!

- Конечно, доченька моя средняя!

- А тебе что привезти, доченька моя младшенькая, самая любимая?

- Привези ты мне, батюшка, монстра ужасного, чтобы я могла заниматься с ним извращенным сексом!

- Да что ты такое говоришь, дочка?!

- Ну, хорошо, зайдем с другой стороны: привези мне аленький цветочек!!!

СКЛАД №1

В РОССИИ

Запчасти для грузовых автомобилей и прицепов иностранного производства

Эксклюзивный дистрибьютор:

AIRTECH®

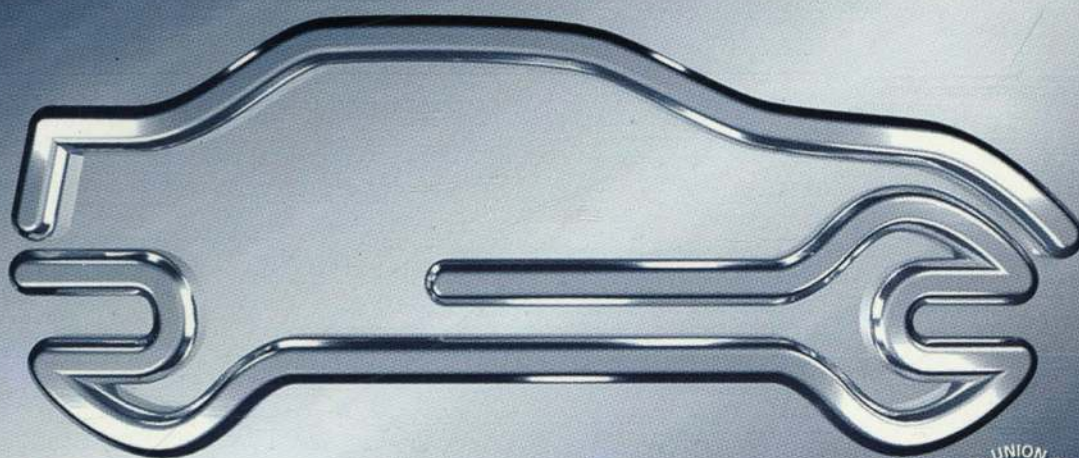


**Пневмоподушки AIRTECH оптимальный выбор.
Высокотехнологичное оборудование и проверка
на 5 стадиях изготовления.**

Пневмоподушки подвески
Пневмоподушки кабины
Пневмоамортизаторы кабины
в сборе

Для всех моделей тягачей и полуприцепов.
Наилучшее соотношение цены и качества.
В наличии более 100 наименований.
Сезонное снижение цен на всю номенклатуру.

26 - 30.10.2005



u fi



авто+
автомеханика
санкт-петербург



ЕЖЕГОДНАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ВЫСТАВКА

выставочный комплекс ЛЕНЭКСПО • +7 812 3212720 • www.lenexpo.ru